

MEMORIA

— DEL —

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1929-1930



**Presentada al H. Congreso de la Nación
por el Ministro de Marina
Vicealmirante (R) TOMAS ZURUETA**

* * *

BUENOS AIRES
TALLERES GRAFICOS DE LA D. G. A.—MINISTERIO DE MARINA
— 1930 —

Al Honorable Congreso de la Nación:

En cumplimiento a lo preceptuado por el artículo 90 de la Constitución Nacional, tengo el honor de elevar a Vuestra Honorabilidad, la Memoria del Departamento de Marina correspondiente al ejercicio 1929-1930.

V. H. encontrará en ella la exposición en detalle de las diferentes fases del desarrollo de las actividades de la Marina.

Ha sido objeto de especial preocupación, para este Ministerio, el estudiar el grado de preparación necesaria al personal superior de la Armada, para que pueda desempeñarse con verdadera eficiencia en las diferentes funciones en que está llamado a actuar. La diversidad de elementos y armas que el progreso ha acumulado en las marinas de guerra, requiere de los oficiales de marina conocimientos superiores, tanto en el manejo y conducción de las armas, como en la dirección de la guerra. De aquí, la necesidad de efectuar un prolijo estudio de los métodos y sistemas a desarrollar.

Preparación del personal superior de la marina.

Se está preparando actualmente un plan de instrucción y aplicación progresivo en los grados de Oficial del Cuerpo General, para mejor capacitarlos en el manejo y utilización de las distintas armas y elementos que debe usar la Armada, con objeto de obtener su máximo de eficiencia y rendimiento

y, para los de los Cuerpos Auxiliares que acompañan al Cuerpo General, métodos análogos al anterior, para capacitarlos progresivamente como conductores de los nuevos mecanismos usados en la Armada.

Los conocimientos técnicos necesarios para el desempeño eficaz de los oficiales del Cuerpo General en el servicio de comunicaciones, requieren en la actualidad que aquéllos cursen estudios especiales en Universidades. Ha sido solucionado provisionalmente este problema, enviando algunos oficiales al extranjero para perfeccionarse en las materias que comprenden este servicio y, piensa este Ministerio, que más adelante convendrá llegar a un acuerdo con alguna de las Universidades Nacionales para que estos cursos especiales puedan ser dictados en el país.

También ha sido objeto de especial atención el personal destinado a desempeñarse en las industrias navales, mecánicas, eléctricas, etc., habiéndose organizado su reclutamiento y dispuesto su instrucción en Europa, reglamentando sus funciones, prerrogativas y beneficios.

El reclutamiento se ha efectuado obteniendo los alumnos de la Facultad de Ingeniería de la Nación, a los cuales se les ha asegurado su porvenir, dado que el país en las especialidades que necesita la Armada, no cuenta con industrias propias para que desarrollen sus actividades.

Un plan tan vasto y complejo, que comprende desde la enseñanza impartida en la Escuela Naval

y el perfeccionamiento ulterior de los oficiales en sus diversas jerarquías, no podía ni debía ser realizado por un solo hombre; él requiere el concurso de todas las mentalidades de la Armada; el aprovechamiento de la experiencia de las armadas extranjeras y la acumulada por nuestros Oficiales Almirantes, para su adaptación, y comprendiéndolo así fué abordado en forma amplia el problema por la Junta Consultiva de Marina, en cuyo seno se plantearon y se formularon las directivas generales que se están desarrollando en el Estado Mayor General y Direcciones Generales.

Naturalmente, por la índole de estos trabajos, no es dable esperar se traduzcan ellos, de inmediato, en resultados visibles, los que más tarde serán susceptibles de ser modificados según aconsejen su uso y la experiencia; pero, puedo asegurar a V. H. que el tiempo permitirá apreciar en toda su magnitud el beneficio alcanzado. Convencido como estoy, de la bondad del sistema, me adelanto a los resultados: la visión del porvenir me presenta el cuadro y entreveo una Marina cuyo personal se encontrará sólidamente preparado para resolver los múltiples problemas que el manejo de material tan variado plantea. Paralelamente a la evolución del material a flote, se habrá ido operando la de la preparación del personal encargado de su manejo y dirección.

Para la instrucción superior de jefes, ya en el año 1922 se planeó una Escuela Superior de Guerra, que en esa fecha, por falta de tiempo no pudo instalarse. Por razones desconocidas, el Gobierno anterior suspendió su inauguración, lo que se hará oportunamente.

Este Departamento ha seguido realizando su labor en el sentido de acercar las actividades de la Marina al mar.

**Organización de las
Regiones Navales.**

Consecuente con los enunciados de la Memoria del año próximo pasado, se ha reajustado todo el organismo encuadrándolo dentro de la nueva organización de las Regiones Navales, ya en pleno funcionamiento y cuyo resultado empieza a palpase al concederse una más amplia autonomía en el comando a los Jefes de las mismas, como cuadra a Oficiales Almirantes sobre quienes recaen las responsabilidades inherentes a sus elevadas jerarquías.

De las Regiones Navales, la Primera y Tercera han continuado su organización durante el corriente año. La Segunda, cuyo asiento es el puerto de Deseado, ha sido habilitada provisionalmente, con medios flotantes que servirán de asiento a la jefatura de la misma y base de aprovisionamiento, taller, hospital, etc., mientras duren los estudios de detalles pertinentes para la habilitación definitiva del puerto como Base de la Región.

De acuerdo también con lo dispuesto en el Superior Decreto de creación de las Regiones Navales, se ha dado comienzo a la desconcentración del personal del Arsenal Naval Buenos Aires y se continuará con el traslado de las maquinarias de los talleres del mismo, la que será distribuida convenientemente en los Arsenales de las Regiones. El personal de obreros de este Arsenal, será distribuido, también en los talleres de los demás Arsenales.

La supresión y traslado de estos talleres, como así también la de otros que al margen de la reglamentación funcionaban en las Direcciones Generales, en la Capital Federal, solucionan un problema orgánico cual es el de concentrar los talleres en los Arsenales de las Bases principales de Región, y unificando así los trabajos de los talleres, rebajar el costo de las reparaciones y construcciones.

Con esto, también se evita la acumulación de personal de la Marina en la Capital, lejos de las actividades de la Escuadra, con evidente perjuicio para el servicio de la Armada y para el propio personal.

Al desaparecer el Arsenal Naval Buenos Aires, quedarán en la Dársena Norte los dos diques de carena y talleres anexos, los que podrían quedar a cargo del Ministerio de Obras Públicas para el servicio exclusivo de la Marina Mercante.

Actualmente, la utilización de los diques de carena para las reparaciones de los buques de la Armada, interfiere en forma perjudicial con las necesidades de los buques mercantes.

De adoptarse aquel temperamento, sería necesario proveer al Arsenal de la Tercera Región Naval, de un dique de carena flotante, capaz de carenar buques hasta de 6000 toneladas.

Quedaría asimismo resuelto un problema de tráfico interno dentro de la Dársena Norte, pues los buques de la Armada en reparaciones, en aguas del Arsenal Naval Buenos Aires, obstaculizan en la actualidad, seriamente, la maniobra de los grandes

buques que deben atracar para el desembarco de pasajeros e inmigrantes.

Cumplimiento de la
Ley de Armamen-
tos.

Se ha continuado en el corriente año, con las construcciones correspondientes a la primera etapa de la Ley N.º 11.378.

Terminaron las de los destroyers “Mendoza”, “La Rioja” y “Tucumán”, que se efectuaron en Cowes (Inglaterra), incorporándose estas nuevas unidades a la Marina en el mes de octubre de 1929.

Estos destroyers, de un tipo similar al que posee la marina inglesa, “Bruce” mejorado, dieron durante las pruebas resultados satisfactorios.

Respecto a la artillería, se hace necesario cambiar tres cañones del destróyer “Mendoza”, los que al recibirse el buque se encontraron que no reunían las condiciones de eficiencia necesaria. La casa constructora, reconociendo esta circunstancia, se ha comprometido a dicho cambio, corriendo por su cuenta los gastos correspondientes.

El Guardacostas “General Belgrano”, terminó las reformas dispuestas por el anterior Gobierno, en los talleres Orlando, de Livorno (Italia), incorporándose a las actividades de la Escuadra con fecha 1.º de diciembre de 1929.

El cambio de calderas a este buque, a los efectos de habilitarlo para el consumo de combustible líquido, no ha dado el resultado que era de esperarse, pues se tropezó con el serio inconveniente de la ele-

vación de temperatura en los compartimientos de calderas y alojamientos del personal en sollados de tercera y segunda cubiertas. Se ha tratado de solucionar este inconveniente, lo que en parte se consiguió dotando al buque de medios especiales de ventilación artificial.

La construcción de cruceros y submarinos en Italia, se encuentra atrasada con respecto a los plazos que estipulan los contratos.

Los cruceros debieron ser entregados el 5 de junio de 1929 y los submarinos, el primero el 15 de noviembre de 1929, el segundo el 15 de enero de 1930 y el tercero el 15 de marzo de 1930.

El P. E. ha dispuesto en cada caso el pago de las cuotas correspondientes a las construcciones navales en el extranjero a medida de su vencimiento, sin retraso alguno. Cuando éste ha ocurrido, se ha debido exclusivamente al trámite administrativo necesario para regularizar las órdenes de pago que según la Contaduría General de la Nación no se ajustaban estrictamente en algunos casos a los contratos y, en otros, las compras efectuadas no habían sido hechas de acuerdo a lo que dispone la Ley de Contabilidad. Las informaciones necesarias para efectuar las aclaraciones pertinentes y llegar a la legalización de estas situaciones, son las que han producido, en algunos casos, esas demoras.

Con los recursos de la Ley N.º 11.378 (primera etapa), se ha dispuesto la construcción en el país de cuatro avisos aptos para los servicios auxiliares de la flota y el recorrido y vigilancia de la costa

sud. Dos de estas embarcaciones se construirán en los talleres de la Base Naval de Puerto Belgrano (Primera Región Naval) y las otras dos en los talleres de la Base Naval de Río Santiago (Tercera Región Naval).

Estas construcciones son el primer paso dado en el sentido de iniciar a nuestros Arsenales en construcciones navales de importancia. Esto resuelve el doble problema de mantener en actividad constante los Arsenales, asegurando así la estabilidad de los obreros y obtener la idoneidad de todo el personal en estas construcciones.

Se ha continuado con las reformas proyectadas y puestas en ejecución por el anterior Gobierno en el país, de los guardacostas “San Martín” y “Pueyrredón” y de los destroyers “La Plata” y “Jujuy”; la de estos últimos estarán para en breve, habiéndose terminado la transformación a petróleo del guardacostas “Libertad” y de los avisos “A 1” y “A 8”.

Considerando la conveniencia que existe en tener reunidas en un mismo edificio todas las reparaciones que integran el Ministerio de Marina, de acuerdo con lo autorizado por el artículo 8 de la Ley de Presupuesto en vigor, se ha dispuesto el estudio pertinente para la construcción de un edificio a levantarse en el terreno fiscal que actualmente ocupa la Dirección General Administrativa. En él se instalarán las oficinas del Estado Mayor General y de las Direcciones Generales del Ministerio.

Asimismo, se ha dispuesto el estudio de construcción de un edificio para la Prefectura General Marítima, la que actualmente ocupa uno de propiedad particular que no responde a las exigencias de una gran repartición nacional.

En vista de las condiciones precarias de instalación en que se encuentra la gran mayoría de los edificios ocupados por Prefecturas, Subprefecturas, Ayudantías y Destacamentos, que no reúnen las más elementales condiciones de comodidad y decoro, incompatibles con el rol que están llamadas a desempeñar estas reparticiones en su calidad de nacionales, se ha hecho indispensable proyectar la construcción de edificios adecuados para ese objeto, tratando de uniformarlos dentro de lo que es posible, adaptando su construcción a las condiciones climatéricas de cada zona o región.

Un grave error que se venía cometiendo, la violación del axioma que no permite rever sentencias firmes, ha sido salvado por el Poder Ejecutivo, devolviendo la tranquilidad a las instituciones armadas, pues, la libertad individual que halla su primer fundamento en la seriedad de la justicia, desaparece cuando existe incertidumbre en los fallos judiciales, susceptibles de quedar sin efecto por proveídos posteriores; ningún derecho tiene garantía si falta la justicia, y la justicia no puede existir cuando la cosa juzgada no reviste carácter inmovible.

Consecuente con sus altos propósitos de respeto por la justicia, el Poder Ejecutivo en reciente

Facultad del Excelentísimo Señor Presidente de la Nación respecto a la justicia militar.

Decreto del 7 de diciembre próximo pasado, dictado por intermedio del Ministerio de Marina, ha sentado la verdadera doctrina sobre las facultades del Excelentísimo Señor Presidente de la Nación respecto a la justicia militar concordantes con las disposiciones legales que rigen la materia.

Abastecimientos de la Armada.

En las licitaciones que efectúa el Ministerio de Marina para la adquisición de sus aprovisionamientos en general, se ha procurado, dentro de los conceptos que expresa la Ley N.º 3305 y el espíritu de su creación, favorecer la industria nacional, habiéndose logrado adjudicarle algunos rubros en que ésta ha podido competir con los productos extranjeros, en cuanto a calidad y precio.

Personal de la Marina.

El personal superior y subalterno que acuerda el presupuesto de Marina, es actualmente, no sólo escaso en número para atender las necesidades del servicio en general, sino que ni siquiera es el indispensable para mantener en estado de eficiencia el material flotante actual, debiendo preverse con urgencia la situación que se tornará más grave aun, al incorporarse los cruceros y submarinos en construcción.

Al contemplar V. II. oportunamente la necesidad de una ley que autorizó la adquisición de nuevos elementos y nuevas unidades para reemplazar a las ya antiguas y radiadas de nuestra Armada, no se contempló a la par, la necesidad evidente de

una mayor cantidad de personal que el cumplimiento de esa ley traería como consecuencia; es por ello, que este Departamento se permite insistir incorporando en su presupuesto para el próximo año, el personal superior y subalterno necesario para completar las dotaciones de los buques y de los servicios de la Armada.

La Ley Orgánica del personal de la Marina, que hasta ahora ha regido las actividades de éste, se conceptúa debe ser modificada en parte, a los efectos de colocarla dentro de las necesidades y exigencias del presente.

Un problema importante para la Marina y cuya solución se va realizando lentamente, es el de los destinos y embarcos del personal superior.

La falta de normas orgánicas para los embarcos y destinos, existentes en otras marinas, y de difícil realización en la nuestra por lo exiguo del cuadro de oficiales, ha sido suplida por disposiciones administrativas que han sido encuadradas dentro de un marco de estricta justicia.

Oportunamente se someterá a consideración de V. H. las modificaciones pertinentes.

La evolución de la Marina, analizada detenidamente, nos habilita para decir que ella se ha desarrollado en forma intermitente y a saltos. No ha sido una evolución progresiva, concebida, planeada y ejecutada siguiendo un plan determinado con vistas al futuro, que relacionase la marcha ascendente

de la institución con el progreso general del país y con las necesidades inherentes al mayor desarrollo de sus actividades, concordantes con su capacidad económica, asegurando, sobre todo, la defensa nacional, sin recurrir a medidas y leyes de emergencia dictadas en circunstancias apremiantes y obediendo a necesidades del momento.

El desarrollo de cada uno de los servicios que integran la Marina se ha llevado a cabo en forma independiente, sin la debida coordinación, culminando en la actualidad en un crecimiento de ellos que no guarda uniformidad.

La organización general de la Marina debe responder a las exigencias derivadas de la finalidad objeto de la existencia de la institución armada. Por lo tanto, no puede quedar librada exclusivamente a inspiraciones e iniciativas personales, inspiraciones éstas que si bien pueden ser saludables y beneficiosas, deben quedar encuadradas dentro de un plan orgánico permanente.

Así, pues, la Marina necesita desarrollarse bajo un plan orgánico definido que encauce en términos generales y con fundamentos básicos, el desenvolvimiento de todos sus servicios. Ese plan orgánico debe ser estable, responder a una finalidad preconcebida con miras a un objetivo bien determinado, no dejando más campo a las iniciativas que el que resultare del propio desenvolvimiento, relacionado esto con el progreso del país.

Respondiendo a este fin, se ha dividido el litoral marítimo y fluvial en tres regiones y una co-

mandancia naval, distribuyendo en el mismo las bases y apostaderos navales indispensables actualmente. Con esta distribución se ha solucionado el problema de la llamada elección estratégica de la costa, para en lo sucesivo seleccionar y establecer los puntos principales y secundarios para la defensa, como asimismo indicar los más convenientes para el establecimiento de puertos comerciales, navegación, etc.

También será motivo de un especial estudio, la elección estratégica del material de guerra destinado a la defensa en sus diferentes características, manteniéndose siempre dentro de la capacidad financiera de la Nación.

A este fin, el P. E. elevará oportunamente a la consideración de V. H., el plan orgánico que comprenda los puntos expuestos y el programa orgánico a desarrollar, a fin de no caer en los anteriores procedimientos en que sin un estudio ordenado, se han efectuado adquisiciones que no consultan el programa naval militar conveniente al Estado y se han llevado a cabo construcciones de establecimientos en sitios y puntos no aconsejados por la necesidad de la guerra o los intereses del país.

Con objeto de fomentar la explotación forestal en Tierra del Fuego y de favorecer y vincular el intercambio de sus puertos con los de la Patagonia y otros centros de recursos nacionales, se ha dispuesto el establecimiento de una línea de navegación entre Bahía Blanca y Ushuaia con escalas en los puertos intermedios de la Patagonia. A esta

Servicio de transportes a la costa patagónica y Tierra del Fuego.

línea se le asignan para su servicio, los transportes “Chaco” y “Pampa”, tripulados en su mayoría con pilotines y personal sin contrato, para no restar fuerzas a la marina de guerra y ampliar el campo de actividad y práctica de los oficiales de la marina mercante nacional.

Se ha tratado de establecer los aforos de fletes, de manera que éstos sean tales para la madera aserrada y leña, que permita a los consumidores de los puertos de la Patagonia adquirirla a un precio moderado que no admita otra competencia. En los demás fletes, se ha tenido en vista no establecer competencia ninguna a la marina mercante nacional que hace la navegación al Sud, sirviendo los transportes únicamente, como un contralor al facilitar las operaciones al comercio y al ganadero menor, que en muchos casos, por su escasa importancia, sufren las dilaciones que les impone el servicio necesario al comercio mayorista y al gran ganadero. Se han fijado itinerarios a fecha fija, asegurando así una navegación regular que permitirá el desarrollo normal de las actividades comerciales.

La industria de la madera y leña en Tierra del Fuego, ofrece perspectivas a los pobladores de ese territorio para habilitarlos con medios de vida ajenos al presupuesto de la Nación, permitiendo que vayan a poblar esas regiones, no exclusivamente los empleados nacionales.

No se me oculta lo ímprobo de la tarea a realizar, ni la magnitud de las dificultades a vencer,

que exigen el máximo de esfuerzo de los hombres para responder con amplitud a los sacrificios que el pueblo patrióticamente realiza, para asegurar una eficiente defensa nacional, que permita el engrandecimiento pacífico de la República, en la seguridad que emerge de sentirse sostenida por organismos militares que, identificados con él, trabajan silenciosamente, sintiéndose solidarios en la común obligación a los ideales de justicia y libertad proclamados por nuestra Constitución, a la cual prestan el debido acatamiento.

Debo a V. H. la franqueza de todos mis pensamientos: y debo manifestaros que en esta difícil tarea me siento sostenido por una fe inquebrantable en las condiciones morales que posee el personal de la Marina, el cual, pese a las contrariedades inherentes al servicio, sabrá concentrar sus energías para responder a la confianza en él depositada.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

TOMAS ZURUETA.

ACTIVIDADES DE LA FLOTA

El desarrollo de las actividades de la Escuadra durante el año, se ha llevado a cabo normalmente, de acuerdo a las instrucciones y directivas impartidas, obteniéndose resultados satisfactorios.

Primera División Naval. — La División quedó constituida por los siguientes buques:

Acorazados	{	“Moreno” (nave capitana) “Rivadavia”
Exploradores	{	“Cervantes” “Garay”
Remolcador	{	“Azopardo”

Esta fuerza dió cumplimiento a los viajes y ejercicios previstos en las Instrucciones Generales, efectuando diversas navegaciones desde Bahía Blanca hasta el golfo San Matías, golfo Nuevo y Buenos Aires.

Grupo de Rastreadores-Minadores.—Inició sus trabajos el 1.º de mayo en la Tercera Región Naval, estando constituido por los Avisos “A 7”, “A 8” y “A 10”.

En junio se trasladó a Puerto Belgrano, que fué la base de sus operaciones por depender el Grupo de esa Región. Desarrollaron el programa de ejercicios preparado.

División de Instrucción por la Costa Sud.—Se constituyó el 16 de diciembre con los siguientes buques:

Cañoneros	}	“Libertad” (nave capit.)
		“Independencia”
Avisos	}	“A 1”
		“A 6”
		“A 8”
		“A 9”
Buque Tanque	}	“Ministro Ezeurra”

para hacer práctica de navegación hasta Cabo de Hornos, entradas y salidas de puertos, reconocimiento, etc., debiendo terminar su cometido a mediados de febrero de 1930.

División para embarco de Cadetes.—Se formó con:

Cañonero	}	“Rosario” (nave capitana)
		“A 2”
Avisos	}	“A 3”
		“A 4”
		“A 5”

Se constituyó el 26 de diciembre para práctica de los Cadetes de la Escuela Naval, efectuando navegaciones por los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay, y terminó su cometido a fines de enero.

Buques Escuelas—

Fragata “Presidente Sarmiento”.—De regreso de su campaña anterior fué alistada para el XXIX

viaje de instrucción con los Cadetes del último año de la Escuela Naval y los aprendices de la Escuela de Marinería.

Inició su viaje el 14 de abril hacia el Sud, y pasando por el estrecho de Magallanes recorrió la costa del Pacífico; de Sud Africa; efectuó la travesía del Atlántico Norte, siguiendo luego por la Mancha, Mar del Norte y Báltico para regresar por el Atlántico según el itinerario que se agrega.

La comisión designada al efecto, tomó los exámenes de fin de curso correspondiente y pasó la inspección reglamentaria, constatando la eficacia de los servicios.

Guardacostas "Garibaldi".—Como en años anteriores, funcionaron a su bordo las Escuelas de Marinería, Máquinas y Señales, desarrollando su programa en puerto y rada. Este buque fué designado para representar al país en los festejos de los días patrios de las Repúblicas del Brasil y Uruguay, efectuando las navegaciones correspondientes hasta Montevideo y Río de Janeiro, para encontrarse allí el 25 de agosto y 15 de noviembre, respectivamente.

Crucero "9 de Julio".—Permaneció en el Río de la Plata, efectuando los períodos de puerto y rada correspondientes a las Escuelas de Artillería, Furrieles y primer curso de Marinería que funcionaron a su bordo.

Buques sueltos—

Acorazado "Moreno".—Efectuó un viaje con los Cadetes de la Escuela Naval, a la Costa Sud, ini-

ciando su navegación el 16 de febrero en Puerto Belgrano y recorriendo la costa hasta Madryn. Después de una estada en este puerto, navegó hasta latitud 40° 10' y longitud 55° 30' siguiendo luego hasta Miramar, de donde regresó a Puerto Belgrano, contorneando la costa Sud de la provincia de Buenos Aires.

Guardacostas "Belgrano".—Permaneció en Génova hasta el mes de octubre, época en que quedaron listos los trabajos de modernización que se le estaban efectuando.

Una vez realizadas las pruebas correspondientes se inició el viaje de regreso al país, el 25 del mes citado, conduciendo a bordo los restos de su Comandante titular, Capitán de Fragata Ismael Zurrueta, fallecido en Livorno.

Después de una travesía satisfactoria llegó al puerto de la Capital el 24 de noviembre. El 28 del mismo mes siguió a Puerto Belgrano.

Crucero "Buenos Aires".—Fué destinado para llevar a la Habana al señor Embajador designado para representar a nuestro país en la ceremonia de la transmisión del mando presidencial en Cuba. El 25 de abril salió del puerto de la Capital efectuando la travesía sin novedad. Una vez cumplida su misión, regresó al país y el 27 de junio reinició su instrucción desarrollando el programa de ejercicios formulado para el año.

Terminado el período anual, pasó a inactividad en el Arsenal de la Tercera Región Naval, volviéndosele a armar para la concentración de la Escuela en el Puerto de la Capital.

Cañonero “Libertad”.—Permaneció durante todo el año en el Arsenal Naval Buenos Aires continuándosele los trabajos de modernización que quedaron terminados a fin de año. En el mes de diciembre efectuó las pruebas de sus servicios generales que dieron resultados satisfactorios. Fué armado y se incorporó como nave capitana, a la División de Instrucción a la Costa Sud.

Cañonero “Independencia”. — Permaneció durante el año, en reserva en el Arsenal de la Tercera Región Naval incorporándose en diciembre a la división antes mencionada.

Cañonero “Paraná”. — Permaneció en reserva hasta el mes de octubre, fecha en que se armó para efectuar un viaje por los ríos con fines de reclutamiento de aprendices para las Escuelas del Personal Subalterno. En dicha oportunidad participó también en el auxilio a las poblaciones costaneras perjudicadas por las inundaciones del río Uruguay.

Cañonero “Rosario”. — Permaneció en reserva hasta fines de diciembre en el Arsenal de la Tercera Región Naval, armándose en dicho mes para formar parte, como nave capitana, de la División de embarco de Cadetes.

Exploradores “Tucumán”, “Mendoza” y “La Rioja”.—Después de finalizadas en forma satisfactoria las pruebas de contrato, fueron recibidos por la Comisión Naval en Europa entre fines de septiembre y principios de octubre. Se trasladaron luego de Inglaterra a Holanda para la instalación de los aparatos de control de tiro, regresando después a dicho país para su alistamiento final.

En el mes de octubre zarparon con destino a Puerto Belgrano donde llegaron en los primeros días de noviembre, después de una travesía normal en que se apreciaron sus buenas condiciones. Los dos primeros se trasladaron luego a Río Santiago y el “La Rioja” efectuó un viaje a Comodoro Rivadavia llevando al Inspector General del Ejército, a la terminación del cual, regresó también a Río Santiago.

A fines de diciembre amarraron en el puerto de la Capital para la concentración de la Escuadra.

Explorador “Catamarca”.—Fué armado para efectuar lanzamientos de torpedos trasladándose a Puerto Belgrano. En diciembre se incorporó a la Escuadra en el puerto de la Capital.

Aviso “A 1”.—De acuerdo con la distribución de las unidades, se trasladó a Puerto Belgrano llevando a remolque desde Río Santiago el blanco de combate para ejercicios de tiro.

Fué utilizado por la Primera Región Naval para efectuar viajes a los golfos San José y Nuevo y a la caleta Valdez, en ejercicios relacionados con la aviación naval y con el tiro de la Primera División Naval. En diciembre fué destacado a Río Santiago incorporándose a la División de Instrucción por la Costa Sud.

Aviso “Golondrina”.—Durante el año permaneció a órdenes del Ministerio. En el mes de octubre efectuó un viaje por el río Uruguay con fines de reclutamiento de aprendices para las Escuelas del Personal Subalterno y participó además en el auxi-

lio de las poblaciones damnificadas por la creciente de dicho río.

En diciembre se incorporó a la División de Instrucción a la Costa Sud.

Transportes—

“*Bahía Blanca*”.—Zarpó de Puerto Belgrano con destino a Londres el 1.º de marzo llevando a bordo 7500 toneladas de cereales y las dotaciones para el Guardacostas “General Belgrano” y los Exploradores “Tucumán”, “Mendoza” y “La Rioja”. Al salir del puerto de Bahía (Brasil), tuvo una avería importante en la máquina que lo obligó a permanecer en aquel puerto hasta su arreglo y enviar en su ayuda al remolcador “Querandí”, conduciendo al Ingeniero Inspector Maquinista Esteban Chiaro. Efectuadas las reparaciones, el buque siguió viaje acompañado por el remolcador hasta Cowes, donde desembarcó parte del personal de los Exploradores, siguiendo luego viaje hasta Londres, desde donde regresó al puerto anterior, una vez terminada su descarga y después de haber desembarcado todo el personal de los Exploradores y del Guardacostas “General Belgrano”.

El 12 de septiembre zarpó de Cowes para Hamburgo a los efectos de ser reparado.

“*Pampa*”.—Efectuó tres viajes, dos entre Buenos Aires y Ushuaia y regreso y uno entre Buenos Aires y Puerto Belgrano y regreso.

“*Chaco*”.—Ha permanecido durante el año fondeado en la rada o amarrado en el puerto de la Capital.

“*Patagonia*”.—Efectuó ocho viajes completos entre Buenos Aires-Puerto Belgrano y regreso, transportando elementos para la Primera Región Naval.

“*Río Negro*”.—Hizo tres viajes completos Buenos Aires-Ushuaia y regreso.

“*Vicente F. López*”.—Permaneció la mayor parte del año destacado en la Comandancia Naval de Tierra del Fuego, realizando ocho viajes entre Ushuaia y Gallegos.

“*Ministro Ezcurra*”.—Efectuó durante el año nueve viajes entre Buenos Aires, Dock Central, Puerto Belgrano y Comodoro Rivadavia. En diciembre se incorporó a la División de Instrucción.

Remolcador “Querandí”.—Debido a las averías sufridas por el transporte “Bahía Blanca” en Bahía (Brasil), se destacó este remolcador para prestarle ayuda y acompañarlo en el resto del viaje hasta Europa. Salió en marzo y regresó en octubre, desempeñando después algunas comisiones.

Buques Hidrógrafos—

“*1.º de Mayo*”.—Efectuó en enero-febrero el viaje de relevo del personal del Observatorio de las islas Orcadas, uno a Santa Cruz y otro a Puerto Belgrano, este último para prepararse para el viaje de 1930 a las islas Orcadas.

“*San Juan*”.—Hizo tres viajes dedicados a trabajos hidrográficos en el Sud.

“*San Luis*”.—Efectuó cinco viajes con los mismos fines.

“*Alférez Mackinlay*”.—Efectuó un viaje Buenos Aires-Ushuaia-Puerto Belgrano y otro Puerto Belgrano-Año Nuevo-Buenos Aires, habiendo iniciado su tercer viaje hasta Ushuaia.

Material flotante—

EN INACTIVIDAD.—*Guardacostas “Pueyrredón” y “San Martín”*.—Continúan su modernización en Puerto Belgrano y Buenos Aires, respectivamente.

Exploradores “Jujuy” y “La Plata”.—Se iniciaron los trabajos de modernización en el Arsenal de la Tercera Región Naval.

EN CONSTRUCCION.—En Italia: “25 de Mayo” y “Almirante Brown”; submarinos “Salta”, “Santa Fe” y “Santiago del Estero”.

Incorporados al servicio.—Exploradores “Mendoza”, “Tucumán” y “La Rioja” en el mes de noviembre, procedentes de Gran Bretaña.

Visita de buques extranjeros—

Se adjunta la planilla correspondiente a los buques extranjeros que visitaron puertos argentinos durante el año 1929.

Viajes de representación—

Se acompaña una planilla demostrativa de los viajes de representación hechos por buques de nuestra Armada a otros países.

Buques extranjeros que han visitado nuestros puertos en el año 1929

Nombre del buque y categoría	Nacionalidad	Comandante	2.º Comandante	Llegó a	Salió	Motivo de la visita
Crucero "Despatch" (*)	Inglesa	Cap. de Fragata J. Powell	Tte. de Navío C. H. Hermon	Ing. White 21 2 M. del Plata 26	25 2 4 3	Cortesía internacional
Crucero "Durban"	Inglesa	Cap. de Navío R. Leatham	Cap. de Fragata R. Ross Stewart	Bs. Aires 27 6	11 7	Cortesía internacional
Crucero "Montevideo"	Uruguaya	Cap. de Fragata Mario Sáez	Cap. de Corbeta J. M. Altamirano	Bs. Aires 8 7	11 7	Representac. en los festejos patrios
Crucero "Caradoc"	Inglesa	Cap. de Navío R. R. Moore	Tte. de Navío D. M. Lee	La Plata 16 8	22 8	Cortesía internacional
Crucero "Trento"	Italiana	Cap. de Navío W. Pini	Cap. de Fragata R. Rognoni	Bs. Aires 31 8	11 9	Cortesía internacional

(*) Buque de la flota inglesa del Atlántico Sud y Antillas. Vino a su bordo el Comandante en Jefe de dicha flota Vicealmirante C. T. M. Fuller.

Buques de guerra argentinos que han visitado puertos extranjeros en el año 1929

NOMBRE Y CLASE	COMANDANTE	2.º COMANDANTE	LLEGO AL PUERTO DE	ZARPO DEL PUERTO DE	MOTIVO DE LA VISITA
Cruceiro "Buenos Aires"	Cap. de Fragata A. Sarmiento Laspiur	Teniente de Navío Mario Casari	La Habana Mayo 17	La Habana Mayo 26	Asociarse en nombre de nuestro país a los festejos con motivo de la transmisión del mando presidencial.
Guardacostas "Garibaldi"	Cap. de Fragata Julio Zurueta	Teniente de Navío Alberto Grieben	Montevideo Agosto 24	Montevideo Agosto 26	Representación de la Marina en la fiesta patria uruguaya.
Guardacostas "Garibaldi"	Cap. de Fragata Julio Zurueta	Teniente de Navío Alberto Grieben	Río de Janeiro Noviembre 14	Río de Janeiro Noviembre 19	Representación de la Marina en las fiestas patrias del Brasil.
Buque Escuela "Presidente Sarmiento"	Cap. de Fragata Arturo Monkes	Teniente de Navío C. M. Sciurano		Buenos Aires Abril 12	Viaje de instrucción con los Cadetes del último año de la Escuela Naval.
			Magallanes Mayo 16	Magallanes Mayo 19	
			Talcahuano Mayo 27	Talcahuano Mayo 30	
			Callao Junio 7	Callao Junio 12	
			Guayaquil Junio 17	Guayaquil Junio 20	
			Buenaventura Junio 24	Buenaventura Junio 26	
			Balboa Junio 29	Balboa Julio 3	
			Santiago de Cuba Julio 8	Santiago de Cuba Julio 11	
			Azores Julio 29	Azores Agosto 1.º	
			San Sebastián Agosto 8	San Sebastián Agosto 14	
			Hamburgo Agosto 21	Hamburgo Agosto 29	
			Kiel Agosto 30	Kiel Agosto 30	
			Estocolmo Septiembre 5	Estocolmo Septiembre 5	
			Copenhagüe Septiembre 12	Copenhagüe Septiembre 16	
			Oslo Septiembre 18	Oslo Septiembre 22	
			Amberes Septiembre 26	Amberes Octubre 4	
			Sevilla Octubre 12	Sevilla Octubre 23	
			Cabo Verde Octubre 31	Cabo Verde Noviembre 4	
			Santos Noviembre 22	Santos Noviembre 26	
			Dock Central Diciembre 2		

Personal militar y Presupuesto—

Ya en Memorias anteriores se ha hecho constar la escasez de personal subalterno que asigna el Presupuesto, lo que redundaba en perjuicio del desenvolvimiento de los programas de la Escuadra, un sobrecargo de trabajo debido al constante movimiento del personal y da lugar a retardos cuando se debe armar un buque; esto ocasiona serios trastornos además de los gastos excesivos en concepto de pasajes para los traslados que se ordenan.

Reglamentación del personal subalterno—

Substitución de suboficiales en actividad por retirados.—Al quererse reajustar la distribución de los suboficiales de acuerdo con las necesidades del servicio, se comprobó que un regular número de ellos se encontraba en las Oficinas del Ministerio y sus dependencias, en muchas de las cuales si bien sus servicios eran necesarios por la escasez de personal idóneo o por el carácter de la función a desempeñar se los substituyó por otros de iguales jerarquías en situación de retiro; esto ha permitido restituir al servicio de los buques un buen número de suboficiales en actividad. Igual medida se adoptará en lo que respecta a los cabos principales y primeros.

Implantación de “servicios especiales”.—Habiéndose observado que las Juntas de Reconocimientos Médicos al aplicar los Reglamentos de Sanidad se veían precisadas a declarar la inutilidad para el servicio a un número crecido de personal y pensando que éste podría desempeñarse en ciertas funciones permitidas por su estado de salud, se estudió el asunto, lo que trajo como consecuencia la modificación de los reglamentos respectivos.

Es así como en la actualidad ese personal presta servicios en tierra, ya sea en los Arsenales u Oficinas del Ministerio y sus dependencias o como instructores en las Escuelas de la Armada, con el consiguiente beneficio para la Marina, que no pierde ese personal cuya experiencia suple las deficiencias de su salud. Esta medida, por otra parte los beneficia, dado que de ser retirados del servicio lo serían con pensión de poco monto.

Curso de aplicación para cabos principales maquinistas.—Para mejorar la preparación profesional del personal no egresado de escuelas, se creó en el año 1919, un curso de aplicación, el que hasta el corriente año no ha podido funcionar debido a varios motivos, especialmente la escasez de clases que impidió sacarlos de a bordo para incorporarlos a ese curso. Actualmente dicho curso funciona regularmente; su duración será de 8 meses en la Escuela de Mecánica, y el perfeccionamiento que adquieran sus alumnos les permitirá pasar de la categoría de clases a la de suboficiales con una más sólida preparación.

Oportunamente se hará igual cosa con los cabos principales electricistas.

Sanidad—

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

El sarampión, la grippe y la parotiditis hicieron su aparición durante los meses fríos del año, dentro de los porcentajes y benignidad conocidas en años anteriores en la Marina.

La epidemia de escarlatina aparecida en el mes de junio en la Escuela de Mecánica, fué de evolución benigna para los 18 casos habidos. Además de las medidas profilácticas correspondientes, se aplicó por primera vez en la Armada la reacción Dick con resultados excelentes.

La vacunación antivariólica y antitífica fué practicada a todo el personal de conscriptos y aprendices que ingresó a la Marina durante el año.

Los diversos hospitales se han desenvuelto con toda eficiencia. Todos los consultorios están provistos del instrumental y material necesario para la práctica médica diaria. El Hospital de la Tercera Región Naval ha sido dotado de una instalación completa de rayos X, cuyo poder y simplicidad de manejo la destacan entre las más completas y eficientes existentes en el país.

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

El contralor de la provisión de drogas y medicamentos fué cumplido con toda prolijidad.

El nuevo cuadro nosográfico se encuentra en uso.

Justicia—

La estadística del año evidencia que el estado disciplinario de la Armada es en general muy bueno.

Los sumarios por delitos militares y comunes han disminuído con relación al año anterior.

Las deserciones en cambio han aumentado. La experiencia ha demostrado la conveniencia de hacer un nuevo estudio de las disposiciones relativas a la escala de penalidades a imponerse en estos casos, a objeto de que los castigos sean más efectivos y de corta duración.

A continuación se dan los datos estadísticos:

Total de prevenciones	365
Prevenciones por deserción simple	106
Prevenciones por deserción calificada	29
Prevenciones por accidente	32
Prevenciones por pérdida y rotura de armamento y material	150
Sumarios instruidos a jefes	2
Sumarios instruidos a oficiales	6
Sumarios instruidos a clases y tropa	80
Sobreseimientos definitivos	17
Sobreseimientos provisionales	37
Prescripciones de acción penal	101
Elevación a plenario por delitos militares	12
Elevación a plenario por delitos comunes	12
Sentencias por delitos militares	24
Sentencia absolutoria	1
Sentencias por delitos comunes	9
Indultos concedidos	57

Castigos disciplinarios por sumarios	28
Cargos formulados por sumarios	16
Archivo de prevenciones sumarias	45
Castigos disciplinarios por prevenciones sumarias	21
Cargos formulados por prevenciones sumarias	31
Deserciones	142
Desertores prófugos	74
Recargo de servicio por deserción	92
Tachas de desertor concedidas	15

Conscripción y Reservas—

Conscriptos clase 1907 en servicio

Datos estadísticos:

Convocados		8000
Inútiles	3976	
No incorporables	635	
No presentados	243	
Exceptuados	242	
Fallecidos	30	
Desertores prófugos	42	
En servicio	2832	8000

Conscriptos clase 1908 en servicio

Datos estadísticos:

Convocados		8000
Inútiles	3465	
No incorporables	1099	
No presentados	266	
Exceptuados	214	
Fallecidos	38	
Desertores prófugos	64	
En servicio	2854	8000

Conscriptos clase 1907

Porcentaje con respecto a 8000 convocados

No incorporables	7.9 %
No presentados	3 %
Inútiles	49.7 %
Exceptuados	3 %
Fallecidos	0.3 %
Desertores prófugos	0.5 %
En servicio	35.4 %

Porcentaje con respecto a 7113 presentados

Inútiles	55.8 %
Exceptuados	3.4 %
Fallecidos	0.4 %
Desertores prófugos	0.5 %
En servicio	39.8 %

Conscriptos clase 1908

Porcentaje con respecto a 8000 convocados

No incorporables	13.7 %
No presentados	3.3 %
Inútiles	43.3 %
Exceptuados	2.6 %
Fallecidos	0.4 %
Desertores prófugos	0.8 %
En servicio	35.6 %

Porcentaje con respecto a 6635 presentados

Inútiles	52.2 %
Exceptuados	3.2 %
Fallecidos	0.5 %
Desertores prófugos	0.9 %
En servicio	43 %

Escuelas—

Desarrollo de la instrucción.—Tanto en las escuelas de personal superior como subalterno, la ins-

trucción se ha desarrollado normalmente, no obstante carecer algunas de ellas de eventuales y gastos menores.

La Ley de Presupuesto actual no prevee todas las escuelas de especialidades que funcionan en la Armada, lo que ocasiona muchos inconvenientes en perjuicio de la instrucción y progreso de las mismas. Hay escuelas tales como la de Señales y Furríeles, que no figuran en el presupuesto, habiendo funcionado precariamente, pues hubo que adjudicarles parte de las vacantes de otras escuelas, y en algunas de ellas tales como Radiotelegrafía y Torpedos, fué necesario aumentarles el número de alumnos por exigirlo así las necesidades de la Escudra.

La escasez de locales apropiados para escuelas influye perniciosamente en el desarrollo de la instrucción, sin embargo, y a pesar de los inconvenientes apuntados, el rendimiento de las escuelas en aprendices egresados ha sido muy bueno.

Inscripción de alumnos.—Para Escuelas Preparatoria y de Especialidades, año 1929, 1945.

Para Escuelas Preparatorias y de Especialidades, últimos meses 1928, 324.

Candidatos a quienes se les efectuó reconocimiento médico, 2269; de este número fueron declarados aptos 1003 e ineptos 1266.

Siendo cada vez más apremiante la falta de personal subalterno para las necesidades actuales de los diversos servicios de la Escudra, se implanta-

ron los cursos acelerados, destacándose dos comisiones de Reclutamiento de Aprendices al litoral de la República, y otras dos comisiones al interior del país, las que han dado el siguiente resultado:

Personal reclutado	1520
Candidatos declarados aptos . .	731
Candidatos declarados ineptos .	789

Habiéndose presentado en distintas oportunidades jóvenes interesados para ingresar a la Escuela Naval Militar, quienes deseaban saber previamente si eran aptos para el servicio, se les remitió a la Comisión de Reconocimientos Médicos del Arsenal Naval Buenos Aires, dando el siguiente resultado:

Candidatos declarados aptos . . .	41
Candidatos declarados ineptos . .	76

Propaganda.—Como en años anteriores se ha seguido haciendo una propaganda de carácter intensivo, cuyos resultados ha sido posible palpar en el crecido número de interesados, y con quienes se ha conseguido llenar todas las vacantes existentes en las distintas escuelas, y en algunas de ellas con exceso; habiéndose aún quedado un considerable número sin ingresar.

Se ha remitido periódicamente a la Sección Avisos de la Municipalidad de la Capital, los carteles ilustrativos de las escuelas de la Armada. Igualmente se enviaron a la Dirección General de Navegación y Comunicaciones y Dirección de Aeronáutica del Ejército, un número crecido de volantes para ser arrojados desde aviones en sus viajes al

interior del país. Se ha agregado, además, el eficaz medio de la *broadcasting*, desde cuyas estaciones se emitieron conferencias sobre el particular.

Para contribuir al mejor éxito de las Comisiones de Reclutamiento al litoral e interior de la República, se procedió con antelación a la partida de las mismas, a la difusión de una propaganda intensiva; remitiéndose carteles, folletos y reglamentos, en cantidad suficiente, a los señores jefes de distritos militares y subprefecturas de las provincias a visitarse. Por otra parte, a cada uno de los jefes de estas comisiones se les impartieron las instrucciones convenientes al respecto.

Creación de cursos acelerados en Escuelas de Especialidades.—En vista de la escasez de personal subalterno y teniendo en cuenta las nuevas unidades de guerra a incorporarse, se implantaron los cursos acelerados en las escuelas de especialidades, con el fin de producir en la mitad del tiempo establecido, un mayor número de marineros en cada rama. Su duración será de un año y comenzaron en el mes de julio último. Subsistirán por 2 ó 3 años, hasta la desaparición de las causales indicadas.

Planilla demostrativa del movimiento de la Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales

CURSO 1929	N.º de alumnos por curso	Bajas	Fallecimientos	Embarco reglamente- ntario	Exámenes anuales		
					Aplazados	Reprobad.	Aprobaron
Pilotos							
Curso Preparatorio.	30	10	—	} 58	1	2	17 (*)
Primer año	20	—	—		—	—	20
Segundo año	20	—	—		—	—	20
Tercer año	19	—	—		—	2	17
Porcentaje	—	11.23	—	—	1.12	4.49	80.87
Maquinistas navales							
Curso Preparatorio.	24	—	—	} 17	—	—	24
Primer año.	15	—	—		1	—	14
Segundo año	—	—	—		—	—	—
Tercer año	12	—	—		—	—	12
Porcentaje	—	—	—	—	1.95	—	98.05

* Incluidos siete (7) del año anterior.

Examen de reválida de capitanes, etc.

	Aprobaron
Pilotines para pilotos	14
Reválida para capitán de ultramar	1
Para práctico del río de la Plata	10
Para práctico del río Uruguay	3
Para práctico del puerto de Santa Fé	6
Para práctico del puerto de Rosario	6
Para práctico del puerto de V. Constitución	1
Para práctico del puerto de San Nicolás	1
Para práctico del puerto de la Capital	1
Para práctico del puerto de Bahía Blanca	1
Pilotos para capitanes de ultramar	12
Para capitanes de cabotaje	17
Para baquianos de los ríos Paraná y Uruguay	4
Para baquianos del río Paraná	21
Para baquianos de Posadas a puerto Aguirre	1
Para baquianos de Rosario a Gualeguay	1
Para baquianos de Paraná a Rosario	1
Para baquianos de Uruguay a Colón	2
Para baquianos del río Uruguay	12
Reválida de ayudante maquinista	1
Para primer maquinista	3
Para segundo maquinista	4
Para tercer maquinista	7
Para ayudante de máquinas	18

Planilla demostrativa del movimiento de las Escuelas Preparatoria y de Especialidades del Personal Subalterno de la Armada

ESCUELAS	Altas		Bajas	Fallecimientos	Presentados o aprehendidos	Desertores		Fases	Exámenes anuales				OBSERVACIONES
	Se inició con	Incorporados durante el año				Profugos	Aplazados		Reprobados	Repiten curso	Pasan 2.º curso	Egresaron de marineros	
Preparatoria	76	207	60	—	—	—	10	15	3	7	188	—	10 pasaron a la Escuela de Mecánica y 5 al H. Naval Buenos Aires
Curso único													
De Marina	23	21	10	—	—	—	5	—	*3	—	29	—	
Primer curso													
Segundo curso	39	—	1	—	—	—	2	—	*3	—	—	36	
De Señales	103	—	17	—	—	—	4	4	*3	—	78	—	
Primer curso													
Segundo curso	—	78	21	—	—	—	—	—	*1	—	—	57	
De Máquinas	174	—	46	—	—	—	—	3	—	—	125	—	La no concordancia de las cifras especificadas en la presente planilla con las de las Memorias de las Escuelas se debe al gran movimiento habido en el personal de aprendices, parte del cual fué dado de alta con carácter "condicional", dejándose sin efecto su alta por diferentes causas.
Primer curso													
Segundo curso	—	125	29	—	—	—	2	3	*2	—	—	91	
De Artillería	145	—	25	—	—	—	2	2	*2	—	116	—	
Primer curso													
Segundo curso	—	116	10	1	—	—	3	1	3	—	—	101	
De Torpedos	87	—	8	—	—	—	10	—	*7	—	69	—	
Primer curso													
Segundo curso	—	69	7	—	—	—	1	—	*3	—	—	61	
De Electricidad	68	—	10	—	—	—	5	—	*5	7	46	—	
Primer curso													
Segundo curso	—	46	2	—	—	—	—	—	—	—	—	44	
De Radiotelegrafía	90	—	21	—	—	—	1	—	12	—	68	—	
Primer curso									26	—	—	41	
Segundo curso	—	68	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
De Furriles	19	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Primer curso									—	—	—	—	
Segundo curso	22	11	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	
De Aprend. Aeronáuticos	21	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Primer curso									—	—	—	—	
Segundo curso	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	

* Estos aprendices están incluidos en el total de aprobados por haber rendido un examen complementario con resultado satisfactorio.

Planilla mensual de enfermos asistidos en los consultorios de especialidades en los Hospitales Navales

MESES	HOSPITAL PRIMERA REGION NAVAL				HOSPITAL TERCERA REGION NAVAL				HOSPITAL ARSENAL NAVAL BUENOS AIRES						TOTAL			
	Radiología	Ojos	Odontología	Resumen mensual	Garganta nariz y oído	Bacteriología	Externo	Ojos	Odontología	Resumen mensual	Piel y sífilis	Urología	Garganta nariz y oído	Ojos		Odontología	Odontología Centro Naval	Resumen mensual
Enero	27	39	130	196	23	66	107	64	89	349	97	64	394	454	194	36	1239	
Febrero	32	13	204	249	376	70	237	392	163	1238	54	204	144	88	148	29	667	
Marzo	41	23	172	236	14	53	129	10	123	329	71	44	74	83	485	32	789	
Abril	42	27	169	238	13	58	170	15	172	428	104	59	82	133	354	43	775	
Mayo	46	32	99	177	13	55	171	20	169	428	74	49	83	98	424	41	769	
Junio	50	34	135	219	30	58	163	23	234	508	79	54	104	180	165	39	621	
Julio	60	38	85	183	24	49	116	20	139	348	90	43	63	153	149	35	533	
Agosto	49	24	78	151	25	64	99	21	132	341	104	54	126	147	152	26	609	
Septiembre	59	35	89	183	18	69	77	22	130	316	74	57	89	120	168	43	551	
Octubre	72	40	115	227	12	56	72	24	136	300	82	52	112	110	334	39	729	
Noviembre	25	16	94	145	7	44	112	15	148	326	46	52	125	130	298	42	693	
Diciembre	38	24	116	178	8	57	115	13	117	310	55	34	85	163	148	40	525	
Resumen anual	551	345	1486	2382	563	699	1668	639	1752	5221	930	766	1481	1359	3019	445	8500	

Planilla mensual de enfermos clasificados nosográficamente

MESES	Comunes	Infecto contagiosas	Venéreas	Tuberculosis	Heridas, contusiones, quemaduras, etc.	Resumen mensual	Porcentaje mensual
Enero	568	229	184	11	126	1118	7,70
Febrero	550	316	123	11	138	1138	7,84
Marzo	684	438	131	16	139	1408	9,70
Abril	787	575	105	19	187	1673	11,52
Mayo	679	706	103	7	172	1667	11,48
Junio	681	1193	105	11	163	2153	14,83
Julio	572	727	111	3	123	1536	10,58
Agosto	454	233	117	6	138	948	6,53
Septiembre	447	97	89	7	126	766	5,27
Octubre	483	74	102	6	120	785	5,41
Noviembre	411	81	79	3	125	699	4,81
Diciembre	383	53	79	5	99	619	4,21
Resumen anual . .	6699	4722	1328	105	1656	14,510	—
Porcentaje anual	46,16	32,52	9,15	0,72	11,42	—	—

**Planilla demostrativa del personal de conscriptos clase 1908
rechazados y dados de baja por ineptitud en los tres
reconocimientos médicos y por historia-clínica-
mortalidad-estadística**

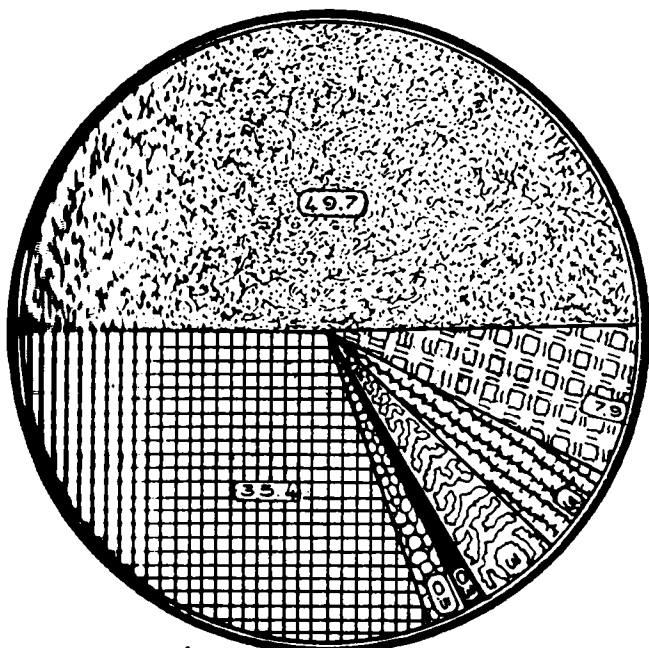
Clasificados por provincias y territorios

PROVINCIAS Y TERRITORIOS	Incorporados	RECHAZADOS Y DADOS DE BAJA					Fallecimientos	Total de bajas
		Por ineptitud			Por historia clínica			
		1.º reconoci. médico	2.º reconoci. médico	3.º reconoci. médico				
Capital Federal	703	244	67	28	16	1	355	
Buenos Aires	1809	738	155	48	30	7	971	
Santa Fe	766	179	170	24	21	5	394	
Corrientes	278	82	17	6	3	3	108	
Entre Ríos	435	126	47	14	10	2	197	
La Rioja	71	38	2	—	4	1	43	
Córdoba	790	339	98	18	12	3	467	
San Juan	116	31	37	2	4	—	74	
Mendoza	209	51	40	9	3	—	103	
San Luis	111	28	22	—	5	1	55	
Catamarca	91	34	10	1	2	—	47	
Santiago del Estero	282	106	32	6	3	1	147	
Jujuy	62	29	4	1	2	1	36	
Salta	144	57	11	7	3	1	78	
Tucumán	325	144	32	6	4	3	186	
Formosa	19	2	—	—	—	—	2	
Misiones	59	13	5	3	2	—	23	
Chaco	108	22	6	1	6	1	35	
Pampa	123	68	21	—	1	1	91	
Nuequen	38	16	1	1	1	—	19	
Chubut	26	5	—	—	1	—	6	
Río Negro	36	21	—	—	1	—	22	
Totales	6601	2373	777	175	134	31	3459	
Porcentajes	82,51	35,94	17,95	4,92	3,97	0,73	—	

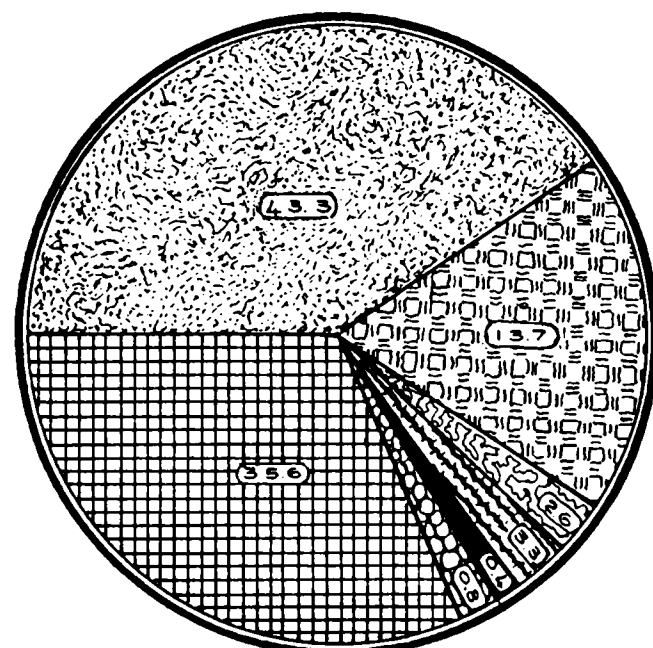
DIRECCION CONSCRIPCION Y RESERVAS

CLASE 1907

CLASE 1908



Porcentajes correspondientes a 8000 convocados

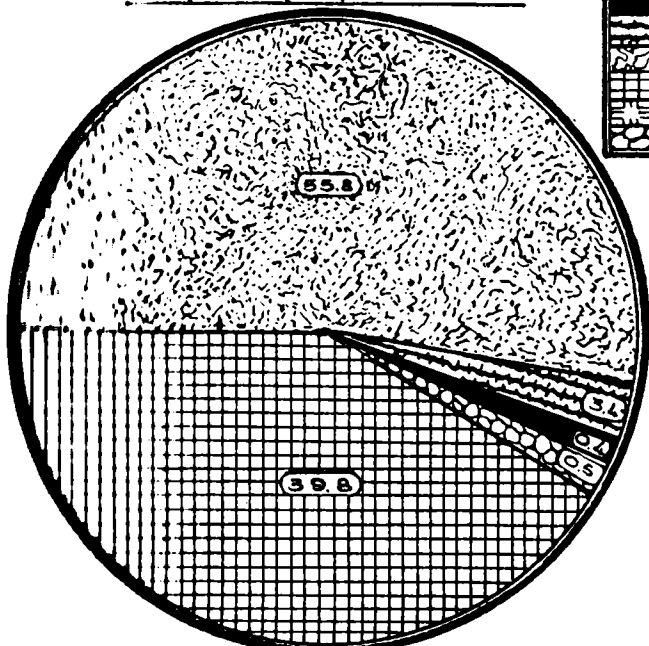


Porcentajes correspondientes a 8000 convocados

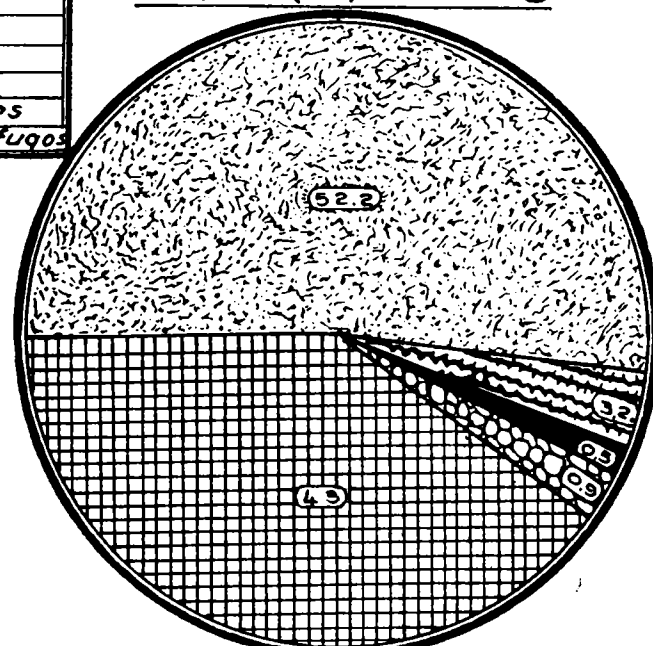
CLASE 1907

CLASE 1908

ESPECIFICACION	
	Inútiles
	Fallecidos
	No presentados
	Excepcionados
	En servicio
	No incorporables
	Desertores profugos



Porcentajes con respecto a 7113 presentados



Porcentajes con respecto a 6635 presentados

Cantidades invertidas en el año 1929, en jornales y materiales, por los talleres de la Armada

	PRIMERA REGION NAVAL			TERCERA REGION NAVAL			ARSENAL NAVAL BUENOS AIRES			ARSENAL ARTILLERIA DE ZARATE			T O T A L E S		
	Jornales	Materiales	Total	Jornales	Materiales	Total	Jornales	Materiales	Total	Jornales	Materiales	Total	Jornales	Materiales	Total
Mano de obra . . .	108.431.85	101.207.25	209.639.10	88.976.66	56.303.58	145.280.24	62.465.26	55.932.89	118.398.15	146.965.25	55.763.15	202.728.40	406.839.02	269.206.87	676.045.89
Material	234.038.96	92.760.06	326.799.02	461.282.60	275.406.61	736.689.21	308.504.42	162.760.68	471.265.10	13.151.65	14.060.95	27.212.60	1.016.977.63	544.988.30	1.561.965.93
Mano de obra	23.427.77	14.274.41	37.702.18	3.397.84	89.57	3.487.41	41.701.18	17.614.79	59.315.97	—	—	—	68.526.79	31.978.77	100.505.56
Material	4.107.62	1.674.16	5.781.78	4.407.35	1.307.60	5.714.95	19.570.22	4.551.39	24.121.61	50.309.66	30.669.74	80.979.40	78.394.85	38.202.89	116.597.74
Mano de obra	79.814.67	40.840.48	120.655.15	12.951.32	10.164.08	23.115.40	2.117.07	4.376.83	6.493.90	6.503.00	2.226.78	8.729.78	101.386.06	57.608.17	158.994.23
Material	1.278.54	925.86	2.204.40	12.080.64	7.142.77	19.223.41	19.243.54	9.153.87	28.397.41	—	—	—	32.602.72	17.222.50	49.825.22
Mano de obra	422.918.52	174.066.33	596.984.85	325.069.34	96.289.70	421.359.04	647.240.19	171.149.60	818.389.79	—	—	—	1.395.228.05	441.505.63	1.836.733.68
Material	154.446.87	77.863.32	232.310.19	22.094.20	11.452.61	33.546.81	282.815.08	123.122.15	405.937.23	1.721.80	305.82	2.027.62	461.077.95	212.743.90	673.821.85
Total	1.028.464.80	503.611.87	1.532.076.67	930.259.95	458.156.52	1.388.416.47	1.383.656.96	548.662.20	1.932.319.16	218.651.36	103.026.44	321.677.80	3.561.033.07	1.613.457.03	5.174.490.10
Porcentaje . . .	67.12 %	32.88 %		67.00 %	33.00 %		71.60 %	28.40 %		67.17 %	32.03 %		68.82 %	31.18 %	

Balance al 31 de Diciembre de 1929, de lo invertido en la modernización del Guardacostas "SAN MARTIN"

Computación	O B J E T O	A C O R D A D O		I N V E R T I D O			Saldo al 31 de Diciembre de 1929
		Parcial	Total	Año	Parcial	Total	
	Para efectuar adquisiciones:						
11 378	Año 1928.—Decreto Marzo 24. Se autoriza a invertir en la adquisición de calderas y piezas de repuesto para el "San Martín" y "Pueyrredón" £ 56.420 ó \$ o/s. 284.356.80. Corresponde al "San Martín"		323.132.68	1928		323.132.68	
12 1	Año 1928.—Exp. 2 M 1306 28. Para adquisición de chapas para el costado		14.600.00	1928		14.600.00	
4 1	Año 1928.—Exp. 2 M 907 28. Para adquisición, por intermedio de la C. N. en Europa, de 6 bombas Janney con destino al movimiento de los cañones del "San Martín" y "Pueyrredón". Liras 112.000 ó \$ $\frac{m}{n}$ 13.776. Corresponde al "San Martín"		6.888.00	1928		6.888.00	
11 378	Año 1929.—Acuerdo Agosto 26. Adquisición de acero y teak (Antecedentes en expediente 2 M 2143 929)		42.000.00	1929		42.000.00	
	Para efectuar trabajos:						
12 1	Año 1928.—Exp. 2 M 31 928. Se acordaron para trabajos de modernización \$ 300.000, de los cuales se reintegraron a la partida por cierre del Ejercicio Económico pesos 32.117.42, restan		267.882.58			(¹) 267.882.58	
11 378	Año 1929.—Acuerdo Agosto 26. (Antecedentes en expediente 2 M 144 929 y 2 B 2863 929)	165.000.00		1929	(²) 21.587.76		
11 378	Año 1929.—Acuerdo Julio 26	385.000.00	550.000.00	1929	462.038.44	483.626.20	66.373.80
			1.204.503.26			1.138.129.46	66.373.80

(¹) No incluyen en esta inversión \$ 63.028.64, importe materiales adquiridos s/exp. 2 M 4413|928.

(²) Comprometido. Exp. C 5883|29. Adquisición equipo telefónico Anti-Noisi, Mc. 1290|1929.

Balance de lo invertido al 31 de Diciembre de 1929, en la modernización del Guardacostas "PUEYREDON"

partida	O B J E T O	A C O R D A D O		I N V E R T I D O			Saldo al 31 de Diece. de 1929
		Parcial	Total	Año	Parcial	Total	
	Para efectuar adquisiciones:						
11 178	Año 1927.—Decreto Marzo 24 (Calderas)	323.132.69		1927	323.132.69		
11 178	Año 1927.—Res. Minist. Agosto 12 (Anclas)	9.068.40		1927	9.068.40		
11 178	Año 1928.—Acuerdo Agosto 6 (Ascensores)	108.775.00			108.775.00		
11 1	Año 1928.—Exp. M 1306 28 (Chapas para el costado)	14.600.00		1928	14.600.00		
11 1	Año 1928.—Exp. M 908 28 (Bombas Janney)	6.888.00		1928	6.888.00		
11 1	Año 1928.—Exp. M. 4883 28 (Relojes conservadores de dis- tancia)	18.840.00	481.304.09	1928	18.840.00	481.304.09	
	Para efectuar trabajos:						
11 1	Año 1923	246.000.00		1923	64.367.05		
11 1	Año 1924	150.000.00		1924	207.364.83		
11 1	Año 1925	180.000.00		1925	282.609.44		
11 1	Año 1926	230.000.00	806.000.00	1926	205.065.63	759.406.95	
	Saldo que ingresó a la partida a deducir		46.593.05				
11 178	Acuerdo Junio 14 de 1927	113.632.91	759.406.95	1927	341.344.00		
11 178	Acuerdo Agosto 9 de 1927	21.567.09		1928	490.169.88		
11 178	Acuerdo Septiembre 13 de 1927	14.817.12		1928	(¹) 25.900.00		
11 178	Acuerdo Octubre 3 de 1927	849.979.43		1929	(²) 21.587.76		
11 178	Acuerdo Julio 26 de 1929	285.000.00		1929	(³) 33.000.00		
11 178	Acuerdo Agosto 26 de 1929	285.000.00	1.569.996.55	1929	586.528.18	1.498.529.82	71.466.73
11 29	Exp. P 6729 928.—Para construir hornos y bombas para ini- ciar combustión petróleo y adquirir e instalar campanas de aire y válvulas Weir		11.400.00	1929	1.152.88	1.152.88	10.247.12
11 29	Exp. P 5548 928.—Rascado y pintado (Amp.)		15.000.00	1929	10.134.33	10.134.33	4.865.67
11 28	Exp. A 3381 928.—Para construir ocho pantallas para caño- nes de 152 mm. Por intermedio del Arsenal de Zárate		12.000.00	1928	11.199.40		
				1929	800.50	11.999.90	0.10
			2.849.107.59			2.762.527.97	86.579.62

(¹) Comprometido para efectuar instalaciones de R. T. por Dirección General de Navegación y Comunicaciones.

(²) Por Exp. 2 C 5883|29. Adquisición equipo telefónico Anti-Noise. Se comprometen \$ 21.587.76. Comunicado por M. c. 1297.

(³) Por Exp. P 39|30 se comprometen para adquirir materiales por intermedio de la Comisión Naval en Europa.

Balance de lo invertido al 31 de Diciembre de 1929, en la modernización del Cañonero "LIBERTAD"

Estación	O B J E T O	A C O R D A D O		I N V E R T I D O			Saldo al 31 de Dicbre. de 1929
		Parcial	Total	Año	Parcial	Total	
	Para efectuar adquisiciones:						
• • •	Año 1927.—Decreto Mayo 30. (Cuatro calderas)		84.064.91	1927		84.064.91	—
	Para efectuar trabajos:						
• • •	Acuerdo de Junio 14 de 1927	113.634.20		1927	420.234.10		
• • •	Acuerdo de Agosto 9 de 1927	63.665.80					
• • •	Acuerdo de Septiembre 13 de 1927	28.144.37					
• • •	Acuerdo de Octubre 3 de 1927	544.553.46		1928	608.982.88		
• • •	Acuerdo de Enero 3 de 1928	200.000.00					
• • •	Acuerdo de Septiembre 27 de 1928	100.000.00		1928	(¹) 15.280.00		
• • •	Acuerdo de Agosto 26 de 1929. (Antecedentes en expedientes 2 M 144 929 y 2 B 2863 929)	322.000.00	1.372.000.00	1929	323.418.07	1.367.915.05	4.084.95
• • •	Año 1928.—Desdoblamiento puntería cañones Krupp de 240 milímetros (Zárate). Se retuvo el saldo al 31-12-928	4.000.00		1928	2.802.68		
• • •	Año 1929.—Para proseguir trabajos anteriores	2.234.00	6.234.00	1929	3.431.05	6.233.73	0.27
• • •	Año 1929.—Modificación de ascensores y entaquillados en santabárbara A-120, L-40 y L-45		5.156.00	1929		2.615.28	2.540.72
			1.467.454.91			1.460.828.97	6.625.94

(¹) Comprometido para efectuar instalaciones de R. T. por la Dirección General de Navegación y Comunicaciones.

Modernización de los Exploradores "LA PLATA" y "JUJUY"

Imputación	O B J E T O	A C O R D A D O		I N V E R T I D O P O R B U Q U E			Invertido total	Saldo al 31 de Diciembre de 1929
		Parcial	Total	Año	"La Plata"	"Jujuy"		
	Para efectuar adquisiciones:							
Ley 11.378	Acuerdo Noviembre 14 de 1927.—Para adquisición de turbinas	572.500.00			286.250.00	286.250.00		
Ley 11.378	Decreto Agosto 30 de 1927.—Para adquisición de cuatro calderas y seis ventiladores, £ 15.240.— ó \$ $\frac{m}{n}$	174.498.00	746.998.00		87.249.00	87.249.00	746.998.00	
3 12—1	Año 1928.—Exp. 2 M 1046 28.—Para adquisición de repuestos y accesorios de material de máquinas		38.531.00		19.265.50	19.265.50	38.531.00	
	Para efectuar trabajos:							
	(Se incluyen también fondos para compra de materiales y maquinarias)							
Ley 11.378	Por Acuerdos de Agosto 5 de 1927 y Abril 4 de 1928 se asignaron, para ejecución de trabajos y adquisición de maquinarias, \$ 600.000 $\frac{m}{n}$, que se distribuyen en la siguiente forma:							
	Exp. M 5358 27.—Materiales para el casco del "Jujuy" \$ 39.774.86				—	39.574.86		
	Exp. M 4414 28.—Materiales para el casco del "La Plata" » 53.445.72				53.445.72	—		
	Decreto Julio 5 de 1927.—Adquisición compresoras » 19.289.45				9.644.72	9.644.73		
	Exp. C 1267 28.—Adquisición cañería auxiliar de vapor para los compartim. de turbinas » 38.945.45				19.472.73	19.472.72		
	Para efectuar trabajos por intermedio de los Talleres de la Tercera Región Naval . . » 448.744.52	600.000.00		1927	—	37.847.08		
Ley 11.378	Acuerdo Agosto 26 de 1929.—Para continuar obras de modernización. (Antecedentes en exp. 2 M 144 29) . . .	200.000.00		1928	89.884.90	248.336.56		
Ley 11.378	Acuerdo Julio 26 de 1929.—Para continuar obras de modernización	270.000.00	1.070.000.00	1929	134.603.59	287.662.69	949.590.30	120.409.70
			1.855.529.00		699.816.16	1.035.303.14	1.735.119.30	120.409.70

Invertido en la modernización del Aviso "A 1"

Imputación	O B J E T O	A C O R D A D O		I N V E R T I D O			Saldo al 31 de Dicbre. de 1929	Déficit
		Parcial	Total	Año	Parcial	Total		
	Para efectuar adquisiciones:							
3 12—1	Año 1928.—Exp. 2 R 1294 928.—Para adquisición de caños de acero, cobre, etc., chapas de bronce, barras de acero y cobre y otros materiales destinados a la modernización.		15.695.00	1928		16.003.47	—	308.47
	Para efectuar trabajos:							
3 12—1	Año 1928.—Exp. 2 M 3201 928.—Acordando trabajos a efectuarse por intermedio de los talleres de la Tercera Región Naval	80.000.00		1928	93.355.00			
3 12—1	Año 1928.—Exp. 2 R 6123 928. — Ampliando la asignación anterior	15.000.00	95.000.00	1929	1.605.12	94.960.12	39.88	
3 12—1	Año 1929.—Exp. 2 R 6249 928.—Para terminar los trabajos.	105.691.55		1929	105.691.55			
3 12—1	Año 1929.—Exp. 2 T 3886 929.—Instalación para fondeo de minas	10.849.65	116.541.20	1929	7.810.56	113.502.11	3.039.09	
			227.236.20			224.465.70	3.078.97	308.47

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES EN LAS BASES NAVALES Y ARSENALES

Primera Región Naval—

Polígono de artillería.—Las instalaciones de este polígono quedaron terminadas en el mes de octubre ppdo.

Dragado del canal de acceso y dársena.—La draga 208 C del Ministerio de Obras Públicas y la de la Región, trabajaron en el canal de acceso al puerto y en la dársena, dragándose 129.000 mts. cúbicos; a pesar de esto el canal no se encuentra aun con la profundidad necesaria.

Durante el año no se efectuó dragado alguno en el canal general. Se hace notar nuevamente la necesidad de realizar este trabajo.

Construcciones.—Se terminó la construcción de dos polvorines subterráneos.

Se terminó la construcción del pabellón para suboficiales en la zona de la estación aeronaval.

Se continúa con la construcción de los pabellones para alojamiento y casino de suboficiales, y con la de dos grupos de cuatro casas cada uno, para personal con familia.

Se terminó la construcción de un anexo de carpintería, herrería y ampliación del cuartel de polvorines.

Se terminó la construcción de un hangar en el Aeródromo de Campo Sarmiento.

Se continúa con la construcción del camino de hormigón armado destinado a unir la Base con los polvorines.

Se continúa con el plan de ampliación de esta Base, que, dado su carácter de base principal de la flota, merece especial atención; se espera en su oportunidad, poder proseguir con mayor actividad estos trabajos.

Tercera Región Naval—

Se prosiguió la construcción de la nueva red de luz y fuerza, hallándose casi lista. Simultáneamente el taller de electricidad de la Base de la Región ha ejecutado parte de las obras complementarias y dentro de breve tiempo se espera poder habilitar algunas de las secciones.

Usina.—Se ha proyectado ampliar la usina actual, para poder afrontar el creciente aumento de consumo de energía eléctrica.

Suministros.—Se terminó la construcción de un nuevo depósito para esta división.

Ha sido habilitado el nuevo edificio del Cuerpo de Guardia. Esto ha llenado también una necesidad urgente; la instalación adecuada de oficinas de algunas divisiones y el alojamiento para la guardia. La Escuela de Torpedistas se terminará en breve.

Reivindicación de las tierras de Río Santiago—

La situación de los 138 lotes en que está dividida la isla Santiago (Oeste), parte comprendida del canal de reparaciones y divisoria con sucesores de Médici, al 31 de diciembre de 1929, es la siguiente:

Tierras recibidas por la Región, con intervención judicial.—Desde la iniciación de los juicios reivindicatorios, setenta lotes, con una superficie total de 241 hts. 86 ás. 41 cent. 22 dm². De éstos, durante el año 1929, fueron recibidos por orden judicial doce lotes con una superficie total de 39 hs. 65 ás. 69 cent. 44 dm².

Tierras incorporadas a la Región por toma directa de posesión.—Después de investigar detenidamente y no habiéndose encontrado los ocupantes, de acuerdo con un dictamen del Señor Procurador del Tesoro, se ha tomado posesión directamente de los lotes 6, 12, 20, 46, 78, 89, 96, 101 y del juncal y terreno en formación, lote 134. Estos lotes tienen una superficie total de 29 hs. 90 centiáreas.

Total de la superficie en poder de la Tercera Región Naval, el 31 de diciembre de 1929.—Suman setenta y ocho lotes con una superficie total de 270 hectáreas 87 áreas 31 cent. 33 dm².

Tierras cuyos juicios reivindicatorios están terminados y que retienen los demandados.—En diez y seis juicios reivindicatorios se han presentado las pericias determinando el monto de las mejoras a pagar y han sido aprobadas, con lo que puede decirse los pleitos han terminado, quedando solamente por cumplir las partes con el fallo judicial favo-

rable a la Nación. Esos diez y seis juicios comprenden 23 lotes de tierra, con una superficie de 84 hs. 11ás. 37 cent. 46 dm².

De esos lotes una parte retienen los demandados el dominio por falta de pago. Otros esperando llenar algunos trámites para su entrega a la Nación.

Juicios a finiquitar a los que sólo falta la pericia para determinar el monto del valor de las mejoras. — Con sentencia judicial firme, declarando procedente la reivindicación, quedan pendientes 21 juicios que comprenden 26 lotes, por una superficie de 51 hs. 81 ás. 31 cent. 80 dm². La mayoría de esta tierra queda situada sobre el arroyo Chileno donde se prosiguen los trabajos. Al terminar el año 1929, estaban iniciados y en vías de finalizar los trabajos de campo de seis lotes, quedando la parte cálculo, plano y ordenación de la pericia para su presentación al juzgado.

Hidrografía—

Relaciones con la Oficina Hidrográfica Internacional.—La Argentina es Estado afiliado a dicha Asociación, habiéndose girado, a principio del año 1929, la suma de (1543 dólares) mil quinientos cuarenta y tres dólares, importe de nuestra contribución anual.

Como en años anteriores, ha sido muy activo el intercambio de correspondencia sobre asuntos técnicos, con la Oficina Hidrográfica Internacional.

En abril de 1929, se constituyó en Mónaco, la 1.ª Conferencia Hidrográfica Internacional Extraordinaria, concurriendo a la misma, como delegados argentinos, el Capitán de Fragata Adolfo Etchart y el Teniente de Navío Pedro Luisoni. En esa conferencia fueron discutidos numerosos puntos de hidrografía, llegándose a la aceptación, por parte de los países representados, de patrones uniformes en las publicaciones náuticas.

Observatorio Naval—

Se han efectuado durante el año 1929, 140 observaciones de paso, y la conservación de la hora se ha mantenido con los cuatro péndulos.

Las señales horarias se han transmitido con el automático “Brillie Leroy”, y dentro de la precisión de ± 0.03 del mismo.

Desde el principio de febrero de 1929, se encuentra instalado el instrumental meteorológico de precisión, con el cual se obtiene los factores necesarios de corrección a las observaciones.

Se hace sentir la necesidad de disponer de un edificio apropiado para el Observatorio, pues, está instalado en forma precaria, no siendo adecuado el lugar actual bajo ningún concepto. Existen numerosos factores que perturban las observaciones, anotándose como principales: evaporación en las dársenas, humo proveniente de las chimeneas de los buques, movimiento de máquinas dentro de las dársenas y que repercuten directamente sobre los péndulos. Además, no se dispone de una cámara apropiada para los péndulos ni para cronómetros, los que están expuestos en forma sensible a las oscilaciones de temperatura, de estado higrométrico, y demás elementos meteorológicos.

Cartas.—Se pusieron en circulación las nuevas cartas:

N.º 6.—Puerto San Antonio.

N.º 28.—Isla Observatorio.

N.º 33.—Bahía Vera, Fondeadero Atlas y Caleda Raso.

N.º 52.—Golfo Nuevo y Santa Cruz.

N.º 67.—Río Grande y fondeadero interior.

N.º 79.—Isla Rasa, Caleta del Fondo, Caleta Olivia y fondeadero Mazarredo.

N.º 81.—Bahía Buen Suceso, Bahía Aguirre y puerto Español.

N.º 82.—Puerto Abrigado, Bahía Crossley y puerto Celular.

Se imprimieron nuevas ediciones de las cartas:

N.º 10.—Puerto Belgrano a Cuatrerros.

N.º 51.—Río de la Plata a Golfo Nuevo.

N.º 57.—Punta Rasa a Punta Ninfas.

Se retiraron del servicio las cartas:

N.º 6.—Edición de 1923.

N.º 10.—Edición de 1923.

N.º 11.—Edición de 1921.

N.º 28.—Edición de 1916.

N.º 33.—Edición de 1916.

N.º 51.—Edición de 1924.

N.º 57.—Edición de 1924.

Durante el año 1929 se vendieron 1352 ejemplares de cartas argentinas, recaudándose por tal concepto la cantidad de tres mil doscientos noventa y dos pesos con sesenta y cinco centavos moneda nacional (\$ 3292.65 $\frac{m}{n}$).

Derroteros, Listas de Faros y Señales Marítimas, y Avisos a los Navegantes.—Con regularidad se publican los folletos de Avisos a los Navegantes que afectan a todas las publicaciones náuticas.

Durante el año 1929, se publicó una nueva edición de las “Listas de Faros y Señales Marítimas”, Parte I, del Río de la Plata, y Parte III de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay.

Con el objeto de permitir una identificación rápida de los faros, se publicaron en 1929 dos folletos de “Gráficos de Características”, correspondientes a las Listas de Faros, Parte I y Parte II.

Se vendieron en el transcurso del año, Derroteros, Listas de Faros, etc., recaudándose la suma de mil quinientos cincuenta y ocho pesos con cincuenta centavos moneda nacional (\$ 1558.50 $\frac{m}{n}$).

La renovación de las publicaciones se hace en forma periódica, siguiendo un plan ordenado de trabajo. Se dispone actualmente de información abundante, con lo que se procederá en 1930, a la reimpresión de los Derroteros, Parte I y Parte III.

Trabajos hidrográficos realizados durante el año—

Buque Hidrógrafo “1.º de Mayo”.—Efectuó el relevamiento terrestre de la zona comprendida entre San Julián y Bahía Laura (territorio de Santa Cruz), y relevamiento submarino de la zona costera correspondiente hasta las diez brazas.

Esta Comisión duró desde el 15 de abril hasta el 6 de agosto en que el buque regresó a Puerto Belgrano.

Buque Hidrógrafo “San Luis”.—En el puerto de San Julián sondó toda la parte exterior al Sud y al Norte de la entrada al puerto con objeto de dejar completa la carta N.º 34 (marzo de 1929).

Sondó la zona de mar y costera comprendida entre el Puerto San Julián y Bahía Coig (enero a mayo de 1929).

Como trabajos terrestres, este buque destacó comisiones que determinaron la situación geográfica del Faro San Francisco de Paula (9 diciembre de 1928 a 10 febrero de 1929), y de Monte León al sud de Santa Cruz (13 de febrero a 3 de mayo de 1929). También destacó una comisión que efectuó la poligonal de costa desde Santa Cruz hasta Monte León (febrero a mayo de 1929).

Poligonal de San Julián a San Francisco de Paula (9 diciembre de 1928 a 13 de febrero de 1929).

Buque Hidrógrafo "San Juan".—Este buque efectuó el relevamiento marítimo de la zona comprendida entre Bahía Coig a Cabo Vírgenes (16 noviembre de 1928 a 7 de mayo de 1929).

Relevamiento del banco de Punta Loyola y del banco Buen Tiempo (marzo 1929).

Como trabajo terrestre efectuó el relevamiento de la costa arrancando de Río Gallegos hasta Bahía Coig hacia al Norte, y hasta Cabo Vírgenes hacia el Sud (19 enero a 29 de abril de 1929).

Determinó la posición geográfica del Pilar Gap (abril 1929), próximo a Cabo Vírgenes y del Pilar Monte Tigre entre Río Gallegos y Bahía Coig (enero 1929).

Oficina de Cálculos.—Se efectuó el control y cálculo de todos los trabajos hidrográficos que se han citado.

Oficina de Mareas.—Se efectuó el cálculo completo de las Tablas de Predicción de Mareas para el año 1930.

Cartografía.—Se dibujaron las siguientes cartas: 6, 52, 79, 80, 81, 82, 28 y 33.

Se imprimieron las siguientes cartas nuevas: 6, 52, 79, 81, 82, 28 y 23.

Se imprimieron nuevas ediciones de las siguientes cartas: 51, 57 y 10.

Se efectuaron reimpresiones de las siguientes cartas: 5, 55 y 23 P.

Faros—

El servicio de iluminación y balizamiento; faros y balizas de la costa marítima, ha sido atendido con toda regularidad, siendo satisfactorio consignar el adelanto alcanzado en beneficio y seguridad de la navegación.

Dentro de los recursos fijados por la Ley de Presupuesto se desarrolló un programa de trabajo que comprende:

CONSTRUCCIONES.—*Faro “Punta Mogotes”.*—Se construyó un edificio de mampostería de ladrillos compuesto de garage, local para carpintería y local para herrería.

Faro “Claromecó”.—Se construyó un edificio de mampostería de ladrillos para marineros, compuesto de una cuadra, cocina, baño y w. c.

Faro “Recalada a Bahía Blanca”.—Se construyó en mampostería de ladrillos un baño y w. c. para marineros.

Faro “Punta Conscriptos”.—Se llevó la construcción del nuevo faro “Punta Conscriptos”, en Golfo Nuevo, compuesto de una torre de 8 mts. de altura con farola de 500 mm., con un alcance óptico de 15.3 millas.

Balizamiento “Río Gallegos”.—Para facilitar el fondeadero del pueblo, se llevó a cabo la construcción de dos balizas luminosas con las siguientes características:

Baliza Anterior.—Torre de hierro de 6 mts. de altura, con farola de 200 mm., luz verde, alcance óptico 4.4 millas.

Baliza Posterior.—Torre de hierro de 8 mts. de altura, con farola de 200 mm., luz roja, alcance óptico 5.7 millas.

Balizamiento “Río Grande”.—Se instalaron dos balizas con las siguientes características:

4.° Enfilación.—Baliza Posterior.—Torre de hierro de 8 mts. de altura.

5.° Enfilación.—Baliza Posterior.—Torre de tubo de 6 mts. de altura.

Canal Beagle.—Se colocaron las balizas que se detallan a continuación:

Baliza Harberton.—Torre cuadrangular de 10 metros de altura.

Baliza Upu.—Torre cuadrangular de 8 mts. de altura.

Enfilación Remolino.—Baliza Anterior.—Torre cuadrangular de hierro de 8 mts. de altura.

Baliza Remolino.—Torre cuadrangular de hierro de 8 mts. de altura.

Baliza Escarpados.—Torre cuadrangular de hierro de 10 mts. de altura.

Baliza Isla Casco.—Torre cuadrangular de hierro de 12 mts. de altura.

Baliza Isla Dos Lomos.—Torre cuadrangular de hierro de 8 mts. de altura.

Baliza Lapataia.—Torre de tubo, de 4 mts. de altura.

INSTALACIONES.—Se ha instalado un laboratorio a fin de poder comprobar el funcionamiento de los aparatos de iluminación, regular las válvulas y características, determinar el consumo de gas de los faros y efectuar reparaciones que antes dependía de taller particular o su remisión a Europa a las casas constructoras.

Faro "San Antonio".—Se colocó la instalación eléctrica para el alumbrado de las dependencias del faro, aprovechando el equipo Delco Luz de la estación radiotelegráfica.

Faro “Punta Médanos”.—Se colocó la instalación eléctrica para el alumbrado de las dependencias del faro, aprovechando el equipo Delco Luz de la estación radiotelegráfica.

REPARACIONES.—*Pontón Prácticos Río de la Plata*.—Se reparó la campana submarina.

Faro “Punta Mogotes”.—Se reparó el mezclador del aparato de iluminación y se cambió el piso de entrada a la torre.

Faro “Querandí”.—Se cambió la válvula solar.

Faro “Claromecó”.—Se repararon los mezcladores del aparato de iluminación.

Faro “Segunda Barranca”.—Se reparó el molino en este faro, cambiándole la rueda y maquinaria.

Balizamiento San Antonio Oeste.—Se repararon las chapas de la visibilidad diurna de la baliza “Reparo”. Se arregló la base de la baliza “Cangrejal” y faro “Dirección”.

Faro “Morro Nuevo”.—Se cambió la válvula solar y cañerías.

Balizamiento Río Gallegos.—Se arregló la base de la baliza “Deseado” y se cambió un cristal a la farola de la baliza “Reducción”.

Faro “Punta Páramo”.—Se cambió toda la cañería.

Faro “Cabo Peñas”.—Se cambió toda la cañería.

Faro “Buen Suceso”.—Se cambió toda la cañería.

MODIFICACIONES.—*Baliza posterior de la enfila-
ción Punta Hermengo*.—Se instaló una farola de
300 mm. dando un alcance óptico de 12.5 millas, y
se le da el nombre de farola “Miramar”.

Baliza “Malacara”.—Por encontrarse comple-
tamente destruida se retiró esta baliza, instalán-
dose en el mismo lugar una torre cuadrangular de
hierro, de 12 mts. de altura.

Faro “Punta Bajos”.—Se cambió el óptico de
800 mm. que tenía, colocándose otro de 500 mm. y
se modificó la característica.

Farola “Muelle Madryn”.—Se aumentó su po-
der luminoso a 6.6 bujías Violle, dando así mayor
alcance.

Faro “Punta Ninfas”.—Se cambió la caracte-
rística que tenía.

Faro “Isla Leones”.—Se cambió el sistema de
iluminación Barbier a gas de petróleo, por el auto-
mático A. G. A. a gas acetileno.

Faro “Cabo Blanco”.—Se cambió el sistema de
iluminación Barbier a gas de petróleo por el auto-
mático A. G. A. a gas acetileno.

Faro “Cago Vírgenes”.—Se cambió el sistema
de iluminación Barbier a gas de petróleo por el
automático A. G. A. a gas acetileno.

Balizamiento Río Grande.—Se cambió la farola
a la baliza posterior de la 2.^a Enfilación.

Faro “San Pío”.—Se cambió la farola que tenía instalada por otra de 500 mm. a fin de darle mayor alcance óptico.

Balizas retiradas del servicio.—Fueron retiradas del servicio por considerarse innecesarias para la navegación, las balizas “Cuatro Tetas”, “Cerro Avanzado”, “Barlovento”, “Morro 302”, “Enfilación Remolino Posterior”, “Dos Lomos” y “Cascos”.

ESTUDIOS Y PROYECTOS.—Siendo necesario la instalación de un faro en bahía Anegada, que salve toda zona en las recaladas, actualmente se proyecta la instalación de un faro en esta región.

Se considera útil para los buques de menor calado, los Avisos, buques de Obras Públicas, pescadores, etc., la instalación de un faro en Punta Atalaya, para la navegación por el canal Magdalena, el cual se encuentra en construcción para instalarlo próximamente.

Se estudia además el aumento de visibilidad del Faro “Punta Piedras” y la instalación de faros en los siguientes puntos: ría Coy, cabo San Pablo y cabo San Vicente.

Se estudia actualmente el sistema de baliza comprendido entre punta Tombo y cabo Aristizábal, a fin de reconstruirlas, cambiarlas o retirarlas.

Se estudia el consumo de gas en los faros con el sistema de válvula solar, ejerciendo su control en distintas latitudes, para determinar un coeficiente por zona.

Se ha estudiado el balizamiento del canal de Beagle, cambiando la enfilación “Paso Chico”, poniendo una sola enfilación en lugar de las dos que existían, colocando nuevas balizas y retirando otras innecesarias.

Servicio de Aviación—

La aviación naval ha desarrollado sus actividades drante el año 1929 en forma satisfactoria, si bien ha debido tropezar con serios inconvenientes derivados de la escasez de personal y la falta de un presupuesto que contemple las necesidades que reclama un servicio eficiente en las dos estaciones y dos destacamentos aeronavales con que cuenta el Servicio de Aviación Naval de la Armada.

La suma global de \$ 621.180 $\frac{m}{n}$ que establecía el presupuesto del ejercicio económico que ha terminado, es la misma que fuera fijada en el año 1923, con la sola variante de la incorporación de la suma de \$ 21.180 $\frac{m}{n}$ correspondiente a las diferencias y aumentos de sueldos del artículo 15 de la Ley de Presupuesto para 1927.

Desde entonces las necesidades de la aviación naval han aumentado en forma sensible sin que correlativamente se haya aumentado la partida que para el desarrollo de sus actividades establece el presupuesto.

En el proyecto de presupuesto a presentarse, se contemplan los gastos indispensables para asegurar la eficiencia de los servicios de aviación.

Se incluye en el mismo, personal civil para los talleres, con lo que podrá así evitarse en distraer personal militar en funciones, que si bien forman parte integrante de la especialidad, se apartan de los móviles que han guiado su formación.

Otro tanto puede decirse del personal asignado por planilla de armamento, el que resulta insuficiente para atender los múltiples servicios derivados del empleo de la aviación en funciones de enseñanza y operaciones.

La índole de las funciones del arma y del material de vuelo, necesita personal especializado y numeroso por la atención que exige su entretenimiento y conservación, atención que debe extremarse para asegurar su eficiencia y la vida del personal de las dotaciones que deben formar las tripulaciones.

Esta situación, de por sí digna de ser tomada en cuenta, se agrava más aun con la reciente incorporación del material de vuelo y complementario adquirido con los fondos asignados por la Ley número 11.378, el que casi en su totalidad se encuentra ya en el país.

Personal en el extranjero.—Durante el año 1929 ha permanecido en el extranjero personal superior y subalterno del Cuerpo de Pilotos y de Aeronáutica, formando parte de la Subcomisión de Aviación a cuyo cargo estuvo confiada la vigilancia y recepción del material de vuelo y complementario adquirido con fondos de la Ley 11.378.

Cursos desarrollados.—Durante el año han funcionado los siguientes cursos de instrucción teórico-práctico:

I.—6.º curso de Piloto Aviador Naval.—Se inició el 13 de junio; terminada la faz elemental del curso en la Escuela Aeronáutica de Punta Indio, fueron pasados a la de Puerto Belgrano, donde terminaron los cursos, esperándose puedan ser diplomados en el transcurso del año 1930.

II.—Curso de Pilotos de Dirigibles. — Fueron suspendidas las actividades de dirigibles en la Armada, a raíz de la destrucción del D E 2 por un temporal.

III.—7.º curso de Pilotos de Hidroavión.—Iniciado el 1.º de abril; terminada la escuela elemental en Punta Indio fueron destinados a la Escuela Aeronáutica de Puerto Belgrano, donde se encuentran actualmente, quienes recibirán su patente de Pilotos de Hidroavión al finalizar el año escolar.

IV.—Curso de Mecánicos Aeronáuticos. — Este curso fué formado por cuatro aprendices de 5.º año de la Escuela de Mecánica, el que se desarrolló sin inconvenientes, finalizando el 11 de Diciembre, fecha en que rindieron las pruebas finales, siendo aprobados los cuatro alumnos.

V.—Curso de Aprendices Aeronáuticos.—Se iniciaron las clases el 5 de marzo con 20 y 15 alumnos del 1.º y 2.º cursos, respectivamente.

De los alumnos del 1er. curso provenían: 6 de la Escuela Preparatoria y 14 de la Dirección Gene-

ral del Personal. Los 15 alumnos del 2.º curso del año 1928, de la misma escuela.

Las clases finalizaron el día 30 de noviembre, rindiendo examen el 12 de diciembre los aprendices del 1er. curso, resultando 17 aprobados, 1 aplazado y 2 reprobados.

Los aprendices del 2.º curso, reducidos a 13, comenzaron los exámenes el día 16 de diciembre, resultando aprobados los 13 alumnos.

VI.—Curso reducido para cadetes de 5.º año de la Escuela Naval.—Como en años anteriores, este curso fué desarrollado en la Estación Aeronaval de Puerto Belgrano, aprovechando la estada de los cadetes en la Primera Región Naval, el que fué dictado del 1.º al 14 de febrero.

El curso consistió en clases teóricas y vuelos en los distintos aparatos con que cuenta la estación, haciéndolos alternar en los diversos puestos de los tripulantes.

Tres cadetes que no pudieron seguir el curso en la Estación Aeronaval de Puerto Belgrano, lo hicieron en la de Punta Indio.

VII.—Curso reducido de aerostación. — De acuerdo a los nuevos programas, se ha incluido un curso reducido de aerostación para los alumnos pilotos aviadores navales, el que comprende teoría y práctica.

Habiéndose suprimido las actividades con dirigibles, las prácticas que se han llevado a cabo consistieron en ascensiones en globo libre y cautivo.

VIII.—Conferencias.—Se dictaron conferencias sobre aviación en la Escuela de Aplicación para Oficiales de acuerdo a los programas aprobados oportunamente por la superioridad.

Respondiendo a un pedido formulado por la Dirección General de Aeronáutica del Ejército, fué designado un piloto aviador naval Profesor de Navegación Astronómica en la Escuela Militar del Palomar.

Hidroaviación civil—

De acuerdo con lo establecido en la reglamentación de la aeronavegación sobre el territorio argentino, aprobada por Superior Decreto de fecha 4 de septiembre de 1925, la División Aviación Naval tuvo a su cargo el control y fiscalización de actividades de la hidroaviación civil.

El 12 de julio llegó al país el Wáshington, primer avión anfibia de la Trimotor Safety Co. (Compañía Nyrba de Transportes Aéreos), solicitando su matriculación, la que le fué otorgada bajo el número 6, iniciando el servicio de transportes públicos de correspondencia y pasajeros entre nuestra capital y Montevideo.

Poco después llegaron los anfibios Tampa, Pernambuco, Bahía, Montevideo e hidroavión Buenos Aires, con el mismo fin, excepto el último, que fué destinado para la línea a Nueva York. De todos estos aviones, han permanecido definitivamente los que se indican a continuación y que han sido matriculados en nuestro país:

Nom. del avión	Tipo	Clase	Caracterist. matricula	Certificado N.º
Washington	Sikorsky	Anfibio	R-ACVX	6
Montevideo	"	"	R-ACVZ	7
Pernambuco	"	"	R-ACWX	8
Buenos Aires	Comodore	Hidroavión	R-ACWZ	9

Igualmente fué solicitada y otorgada la patente argentina de Piloto de Transportes Aéreos de 1.ª Clase a los pilotos aviadores de la compañía a cuyo cargo está la conducción de las máquinas citadas.

Las actividades de esta compañía se han desarrollado con toda normalidad y regularidad. En los datos que se indican, se consigna una estadística de las líneas aéreas Nyrba que comprende desde el 20 de agosto hasta el 31 de diciembre:

Líneas aéreas Nyrba—

Movimiento general desde el 20 de agosto hasta el 31 de diciembre de 1929:

Línea: Buenos Aires a Montevideo.

Fecha de inauguración: 20 de agosto de 1929.

Vuelos efectuados: 403.

Pasajeros transportados: 2348.

Horas de vuelo: 523 h. 54 m.

Millas recorridas: 50.375.

Carga transportada: 23.480 kgs.

Porcentaje de regularidad: 97 %.

Material de aviación.—A mediados del corriente año, se incorporó a las actividades ordinarias de la Aviación Naval, el nuevo material de vuelo, adqui-

rido en virtud de las disposiciones de la Ley 11.378, con el cual se resolvió en gran parte las actividades de vuelos de entrenamiento, comisiones y la reducción del costo de reparaciones, en las que, a excepción de los aviones Petrel y Pelicano, el resto del material es anticuado, pues había sido adquirido en los años 1921 y 1922.

Los hidroaviones Curtiss HS 2L y F 5L proceden del stock de guerra, esto es, de fabricación anterior al año 1919.

La amplia utilización que se ha hecho de este material, con fines de escuela y entrenamiento, motivaban recorridos frecuentes de los mismos, ocasionando gastos que resultaban desproporcionados con su valor actual.

Material de aerostación.—Se han incorporado a este material, dos globos cautivos de 100 metros cúbicos de capacidad, tipo B D y dos globos libres de 100 metros cúbicos de capacidad; su estado actual es bueno.

Instalaciones fijas.—Durante el año se efectuará la recepción definitiva de las siguientes construcciones en las estaciones aeronavales:

Puerto Belgrano. — Un hangar en campo Sarmiento.

Pabellón alojamiento de suboficiales.

Edificio del stand de prueba para motores.

Punta Indio.—Pabellón para oficinas.

Tres hangares metálicos para aviones.

Estación Aeronaval Punta Indio.—Se ha continuado con la construcción de caminos entre los edificios, quedando terminado el que une la estación radiotelegráfica con el camino de los talleres.

Se dió comienzo a la construcción del polígono de tiro.

Fué construído el ramal férreo entre la estación Verónica y el tramo que une con la estación aeronaval.

Se ha prestado preferente atención al arreglo de la pista de aterrizaje a cuyo efecto se asignó a la estación, una partida especial para pago de peones y compra de materiales.

Comunicaciones radiotelegráficas—

Se ha implantado en la Escuela de Mecánica un curso de aprendices radiotelegrafistas que egresarán de cabos principales con suficiente preparación teórica y práctica para desempeñarse eficientemente como jefes de estaciones.

Servicio público.—Se ha continuado atendiendo el tráfico radioteleográfico público. Con fecha 21 de noviembre de 1928, por Superior Decreto del P. E. este servicio se transfiere a la Dirección General de Correos y Telégrafos, entregándose a la misma sin cargo el material instalado en estaciones terrestres de las redes Norte y Sud.

En los gráficos agregados podrá verse el movimiento general de radiotelegramas cursados y recaudación efectuada en concepto a ese servicio.

Planilla demostrativa del movimiento de personal radiotelegrafista habido durante el año 1929

E M P L E O S	Existencia personal	Altas por egreso	Esc. de Radiot.	Altas por reincor-	Altas por ascensos	Totales altas	Bajas con prohib.	Bajas por fallec-	Bajas por cumpli-	Bajas por enfermos	Bajas por ascensos	Totales bajas	Diferencia entre	Existencia personal	OBSERVACIONES
	al 31 Dibre. 1928	Esc. de Radiot.	por reincor-	Altas por ascensos	Totales altas	Bajas con prohib.	Bajas por fallec-	Bajas por cumpli-	Bajas por enfermos	Bajas por ascensos	Totales bajas	Diferencia entre	Existencia personal		
Suboficiales principales	9	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	8	Se hace figurar la baja del S. of. Fortunato Escobar por ignorarse en el año 1928 su fallecimiento.
Suboficiales primeros	7	—	—	2	2	—	1	—	—	—	—	1	—	8	
Suboficiales segundos	18	—	—	1	1	—	—	—	—	2	—	2	—	17	
Cabos principales	24	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	23	
Cabos primeros	8	—	—	9	9	—	—	—	—	—	—	—	—	17	
Cabos segundos	26	—	2	24	26	1	1	8	—	9	9	19	—	33	
Marineros	79	41	3	—	44	—	—	4	—	24	28	28	—	95	
Totales	171	41	5	36	82	1	2	12	1	36	52	30	30	201	

Servicio oficial.—Se ha librado al servicio oficial para cursar tráfico con costaneras y buques de la Armada, la estación radiotelegráfica Trelew.

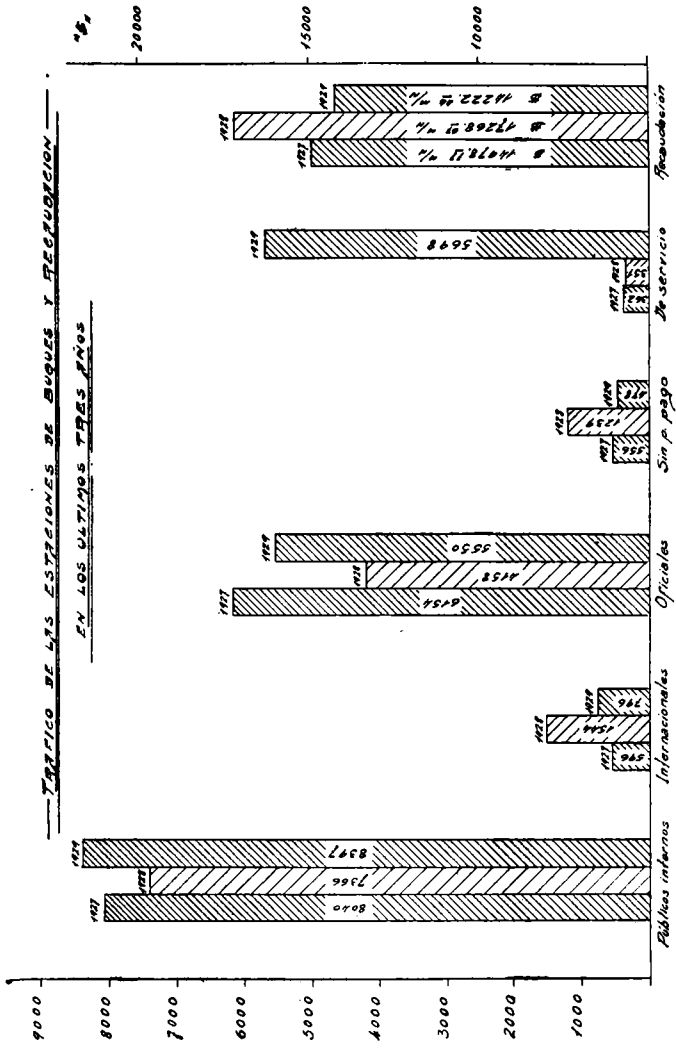
Legislación.—La Convención Radiotelegráfica de Wáshington no ha tenido aun ratificación por parte de nuestro gobierno. Debiendo entrar en vigor diversas disposiciones de la misma urge que se le preste sanción oficial.

**Tráfico y consumo de nafta de las estaciones
R. T. Costeras—Año 1929**

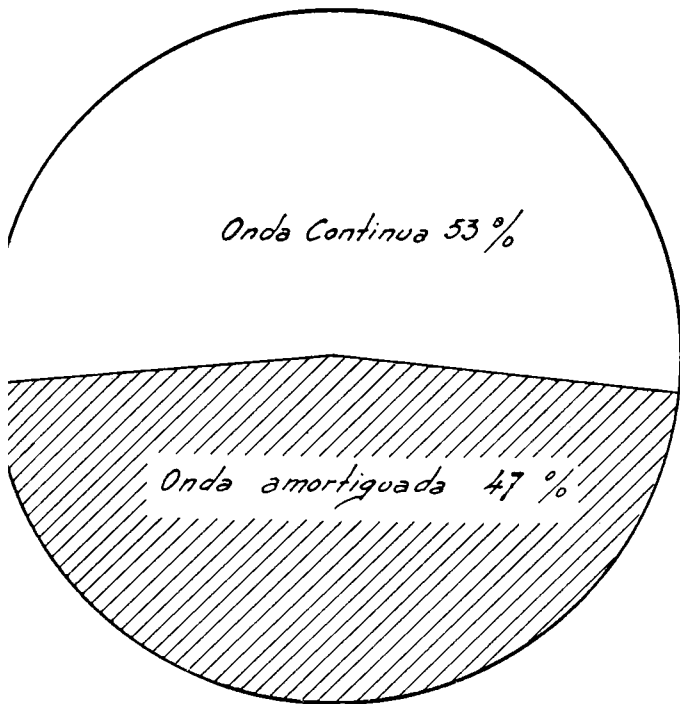
ESTACIONES	Cantidad de radios	Número de palabras	Consumo de nafta	Nafta por radio
Año Nuevo	349	6,172	917	2,656
Cabo Vírgenes	3,131	89,924	2,191,72	0,770
Clorinda	1,237	29,340	451,—	0,354
Eldorado	4,916	88,273	3,185,—	0,648
Formosa	1,860	33,742	1,463,25	0,786
La Paz	68	1,346	93,85	1,382
Posadas	10,933	278,955	3,602,20	0,329
Puerto Aguirre	3,726	77,331	989,26	0,265
Punta Delgada	3,874	102,842	2,304,15	0,608
Punta Mogotes	2,767	87,381	1,977,60	0,714
Recalada (R. P.)	1,430	19,598	540,24	0,377
Río Grande	5,652	118,474	969,92	0,171
San Julián	31,770	685,359	4,463,75	0,140
Trelew	1,285	10,359	2,083,28	0,165
Ushuaia	13,561	283,906	7,670,—	0,565
Totales	86,559	1,913,603	32,902,22	

TARIFICO DE LAS ESTACIONES DE BUQUES Y PECUBACION

EN LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS

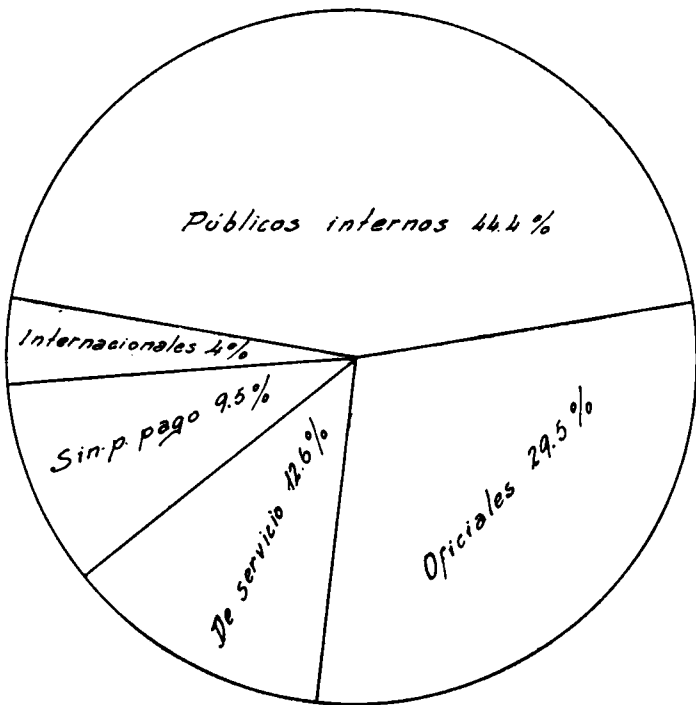


— PORCENTAJE DE TRANSMISORES —
DE ONDAS AMORTIGUADAS Y CONTINUAS

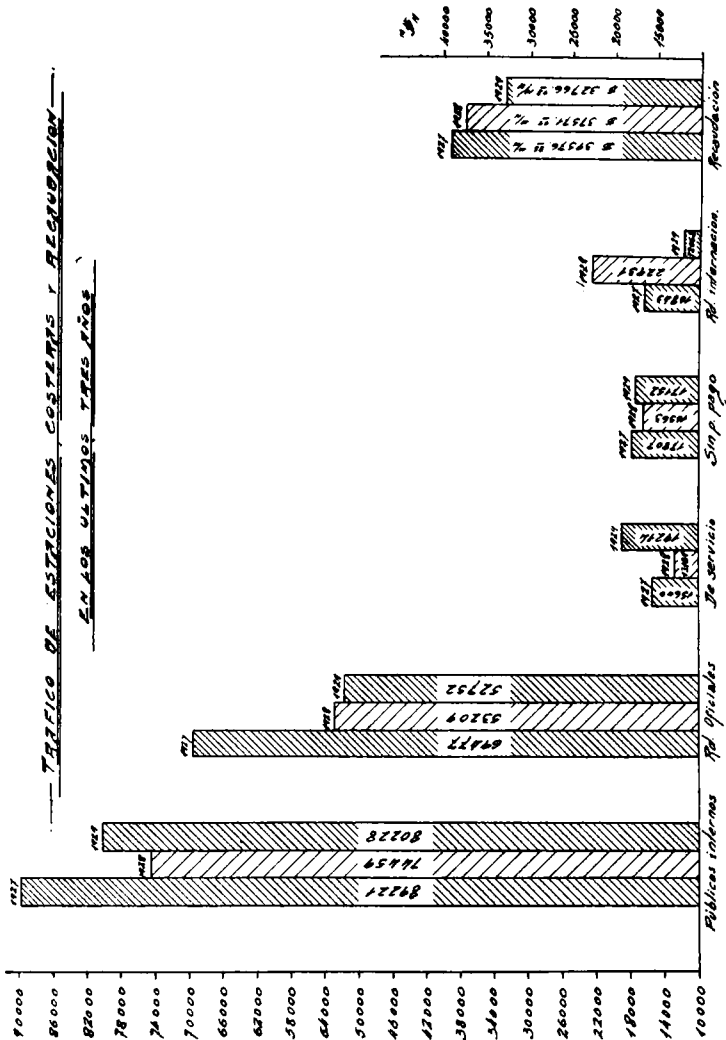


— PORCENTAJE DE TRAFICO —

— ESTACIONES COSTERAS —

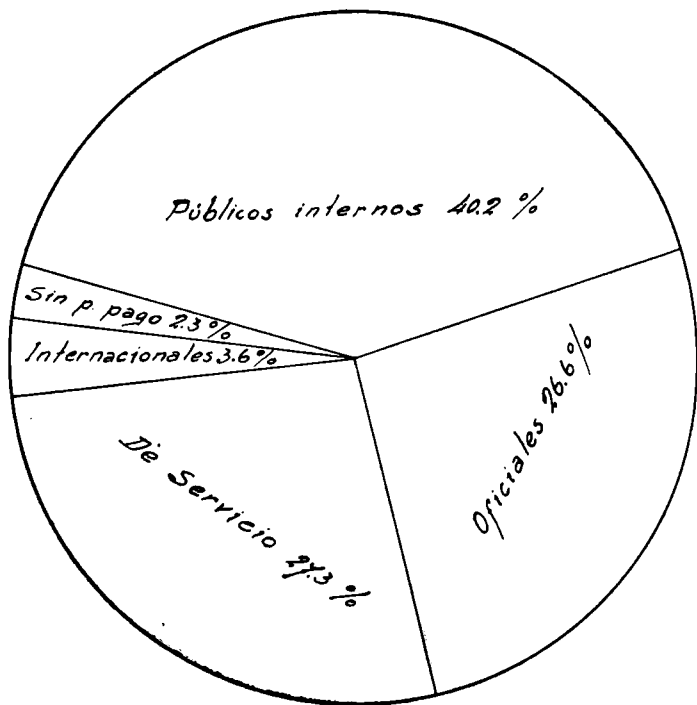


TAFICO DE ESTACIONES COSTERAS Y RECUPERACION
EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS



— PORCENTAJE DE TRAFICO —

— ESTACIONES DE BUQUES —



SERVICIO ADMINISTRATIVO DE LA ARMADA

No obstante la falta de un presupuesto concordante con las necesidades actuales de la Marina, se ha tratado por todos los medios posibles, de compensar en forma equitativa la falta de recursos y elementos, teniendo en cuenta las necesidades reales de cada uno de los distintos servicios de la Armada, proveyéndose únicamente lo indispensable para el servicio de los distintos objetivos a llenar por los buques y reparticiones; es así cómo se ha podido atender con regularidad los aprovisionamientos generales que deben efectuarse reglamentariamente.

El procedimiento legal y correcto mantenido en todo momento para las licitaciones, adjudicaciones y recepción de mercaderías adquiridas, ha estimulado la competencia entre los proveedores, la que es indispensable para obtener aprovisionamiento de materiales y artículos de la mejor calidad a precios ventajosos.

El movimiento de fondos durante el año se ha efectuado en la forma reglamentaria. En planilla N.º 1 se establece el Activo y Pasivo de la Dirección General Administrativa en lo que se refiere a fondos y en la planilla N.º 2, Balance General de Saldos, se expone el estado de las partidas del presupuesto al 31 de diciembre de 1929.

El número de viajes efectuados por los transportes afectados al servicio de la costa Sud el año 1929, ha sido superior a los realizados en el año 1928, quedando demostrado en el cuadro adjunto, el número de viajes que efectuaron, carga y pasajeros transportados y producido de dichos viajes.

El importe de las adquisiciones realizadas ha sido sensiblemente inferior al del ejercicio precedente, pues las compras hechas en plaza ascendieron a \$ 6.722.000.—, contra \$ 8.386.000.— en el año anterior. Las compras efectuadas por intermedio de las Comisiones Navales ascendieron a pesos 956.000 aproximadamente.

Ministerio de Marina — Dirección General Administrativa

Balance del Activo y Pasivo al 31 de Diciembre de 1929

ACTIVO

PASIVO

Contaduría General, sueldos 1929	26.675.251.58		
Contaduría General, sueldos 1928	32.976.372.07		
Contaduría General, sueldos 1927	31.499.271.64		
Contaduría General, sueldos 1926	31.692.948.84	122.843.844.13	
<hr/>			
Contaduría General, gastos 1929	7.898.191.84		
Contaduría General, gastos 1928	11.506.216.47		
Contaduría General, gastos 1927	14.404.481.06		
Contaduría General, gastos 1926	39.333.161.78	73.142.051.15	
<hr/>			
Contaduría General, Empresas Particulares		526.902.70	
Contaduría General, Gendarmería La Plata		325.279.03	
Contaduría General, Fondos Embajadas		25.776.462.02	
Contaduría General, Ley Armamentos 11.378		3.035.441.29	
Contaduría General, Embajada Ley 11.378		49.588.988.63	
Contaduría General, Transportes nacionales		1.015.122.23	
Cont. General, Escuela Naval Curso Preparat.		228.676.08	
Cargos a Responsables		2.417.37	
Cuentas al cobro		3.717.18	
Cuentas Banco Hipotecario		30.973.46	
Cuentas con cargo División Suministros		27.187.80	
Cuentas oficiales	395.557.26		
Cuentas particulares	46.283.30	441.840.56	
<hr/>			
Reservado de Poderes		411.268.93	
Reservados Compañía Inmobiliaria Argentina		1.920.67	
Cargos al Comercio		57.239.65	
Indemnización y Cargos Judiciales		40.304.46	
Reserv. Fondos CC. NN. otros Ministerios		91.976.55	
Libretas Matrimoniales Martín García	370.—		
Libretas Matrimoniales Puerto Belgrano	640.—	1.010.—	
<hr/>			
Caja corriente Puerto Belgrano		848.90	
<hr/>			
Responsables			
Sueldos	6.851.575.78		
Responsables impagos 1929	401.435.12		
Responsables impagos 1928	101.241.22	502.676.34	
<hr/>			
Gastos		2.953.992.78	
<hr/>			
Documentos en cartera			
Sueldos	4.753.75		
Gastos	264.742.78	269.496.53	
<hr/>			
Documentos que se rinden por Rend. N.º 10			
Sueldos (REL.)	3.263.503.66		
Gastos (REL.)	1.208.452.54		
Embaj. y Varios (REL.)	2.765.390.29	7.237.346.49	
<hr/>			
Caja			
En efectivo	57.185.39		
En Banco de la Nación	282.847.03	340.032.42	
<hr/>			
Déficit Balance 1924		1.483.497.91	
<hr/>			
		296.236.738.36	

A Gobierno Nacional, sueldos 1929	34.554.976.35		
A Gobierno Nacional, sueldos 1928	32.987.902.41		
A Gobierno Nacional, sueldos 1927	31.499.271.64		
A Gobierno Nacional, sueldos 1926	31.528.844.29		
A Gobierno Nacional, sueldos 1925	160.705.33		
A Gobierno Nacional, sueldos 1924	3.399.22	130.735.099.24	
<hr/>			
A Gobierno Nacional, gastos 1929	11.255.439.79		
A Gobierno Nacional, gastos 1928	10.815.356.47		
A Gobierno Nacional, gastos 1927	12.671.237.19		
A Gobierno Nacional, gastos 1926	31.257.795.10		
A Gobierno Nacional, gastos 1925	1.344.227.44		
A Gobierno Nacional, Anexo "L" 1928	50.261.20		
A Gobierno Nacional, Anexo "L" 1927	221.228.55		
A Gobierno Nacional, Anexo "L" 1926	475.822.64		
A Gobierno Nacional, Anexo "L" 1924	49.681.96		
A Gobierno Nacional, Anexo "L" 1923	60.889.80		
A Gobierno Nacional, Acuerdo Abril 11/1927	19.869.91		
A Gobierno Nacional, Ley 11.222	1.637.389.80		
A Gobierno Nacional, Acuerdo Agosto 8/1925	4.969.076.19		
A Gobierno Nacional, Decreto Ret. Adm. 1929	1.128.499.12		
A Gobierno Nacional, Decreto Ret. Adm. 1928	875.030.80		
A Gobierno Nacional, Decreto Ret. Adm. 1927	269.160.85		
A Gobierno Nacional, Decreto Ret. Material 1928	200.613.28		
A Gobierno Nacional, Decreto Ret. Material 1927	280.062.98	77.581.643.07	
<hr/>			
A Gobierno Nacional, Empresas Particulares		567.712.89	
A Gobierno Nacional, Gendarmería La Plata		341.874.71	
A Gobierno Nacional, Fondos Embajadas		27.075.933.31	
A Gobierno Nacional, Ley Armamentos 11.378		3.429.477.32	
A Gobierno Nacional, Fondos Emb. Ley 11.378		52.054.888.19	
A Gobierno Nacional, Transportes nacionales		1.137.227.71	
A Gobierno Nacional, Esc. Naval Cur. Preparat.		264.927.68	
A Gobierno Nacional, otros Ministerios		91.976.55	
A Gobierno Nacional, Ley 11.387		1.230.—	
A Gobierno Nacional, Partidas atrasadas		1.483.497.91	
Contaduría General, Depósitos de Garantías		3.194.04	
Contaduría General, Libretas matrimoniales		1.010.—	
Caja Nacional de Jubilaciones, Recaudación		2.005.23	
Banco Hipotecario		85.461.82	
Ventas División Suministros		37.187.80	
Cuentas a cobrar		441.840.56	
Multas y Cargos Varios		57.275.37	
Poderes		411.268.93	
Compañía Hipotecaria e Inmobiliaria Argentina		1.920.67	
Cargos varios por documentos		9.180.77	
Cuentas Intereses		1.010.07	
Depósitos de fallecidos		2.300.88	
Embargos judiciales		54.650.61	
Cargos e indemnizaciones desertores		40.304.46	
Corriente eléctrica Puerto Belgrano		4.689.19	
Conservación de casas Puerto Belgrano		3.187.40	
Gastos ad. y rep. buques mercantes		6.227.25	
Arsenal Puerto Belgrano, rep. buques mercantes		193.82	
Multas comerciales		69.85	
Obras en los Arsenales Cta. de Part.		9.164.04	
Producido remate de rezagos		21.914.50	
Proveeduría Puerto Belgrano		736.03	
Servicio Odontológico		1.072.50	
Faltas a la licencia		1.783.57	
Ingreso por pérdidas de prendas		20.082.71	
Multas al personal civil		2.035.47	
Sueldos devueltos		12.533.28	
Ingresos por reposición		19.421.16	
Transportes nacionales, recaudación		35.954.89	
Diferencias de cambio		5.190.78	
Ingresos por responsables y pendientes		169.275.41	
Pasajes por cuenta de haberes 1929		9.106.72	
<hr/>			
		296.236.738.36	

Resumen de viajes y producido de los transportes en el año 1929

BUQUE	Número de viajes	Pasajeros conducidos		Total pasajeros	Carga conducida en toneladas		Total toneladas	Producido en m\$ñ.		Total m\$ñ.
		Ofic.	Part.		Oficial	Particular		Oficial	Particular	
Bahía Blanca . . .	1	—	—	—	—	7.732.000	7.732.000	—	95.842.22	95.842.22
América	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pampa	3	657	86	743	1.385.900	1.341.900	2.727.800	66.165.12	43.948.37	110.113.49
Chaco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Río Negro	6	167	84	251	3.484.100	1.536.073	5.020.173	118.339.40	59.457.53	177.797.02
Patagonia	8	—	—	—	2.903.026	3.400	2.906.426	32.170.12	34.00	32.204.12
V. F. López	8	41	79	120	46.704	577.764	624.468	4.135.89	15.841.58	19.987.47
Ministro Ezeurra . .	9	7	—	7	21.929.616	3.732.554	25.662.170	112.638.57	22.395.32	135.033.89
Totales	35	872	249	1.121	29.749.346	14.673.037	44.673.037	333.449.19	237.519.02	570.968.21

Durante el año transcurrido han sido motivo de un detenido estudio los problemas fundamentales relativos a organización, personal, material, edificación y Marina Mercante Nacional.

En materia de organización se ha llegado a conclusiones definitivas respecto a que la distribución de las divisiones, secciones y oficinas de la Prefectura General Marítima, no respondían como resortes adecuados al gobierno de las múltiples dependencias de esta Dirección General, ubicadas a lo largo de toda la costa argentina. En consecuencia, se proyectó una nueva organización, dándole a cada organismo la autonomía que le corresponde legalmente para la mejor atención de sus obligaciones y poder así localizar siempre las responsabilidades.

En lo relativo a Marina Mercante, se ha notado también que en el escalafón jerárquico de la misma, la preparación de su personal, para pasar de una categoría a otra no respondía eficientemente, lo que perjudicaba materialmente a los armadores y moralmente al cuerpo entero de la Marina Mercante; por esta razón se proyectó un nuevo escalafón en el cual se indican los requisitos que cada categoría necesita conocer para desempeñarse en su cargo y poder pasar así, en buenas condiciones de preparación, al cargo inmediato superior.

Después de un estudio previo se formularon los programas de las escuelas de perfeccionamiento para el personal especializado en cubierta, máquinas, electricidad y radiotelegrafía, con el propósito de obtener la mayor preparación dentro de cada categoría de la Marina Mercante.

De acuerdo con este concepto se han proyectado doce escuelas que se instalarán en los centros de mayor afluencia de personal de la Marina, como ser: Buenos Aires, San Fernando, Rosario, Santa Fe, Concepción del Uruguay y Corrientes, con objeto de que el personal que no esté embarcado pueda acudir a ellas gratuitamente y adquiera o perfeccione conocimientos marímeros y de máquinas y pueda en consecuencia rendir satisfactoriamente las pruebas a que deberán ser sometidos para el cambio de categoría.

Para la seguridad de la navegación se han dictado ordenanzas y se ha confeccionado y puesto ya en vigor el Reglamento y Privilegio de Paquete Postal, en el cual se han tenido muy en cuenta las necesidades de la Dirección General de Correos y Telégrafos y la seguridad de la vida de los pasajeros en casos de accidentes.

El personal de policía marítima y fluvial, como se indicaba en la memoria del año anterior, continúa siendo insuficiente, debido a que las obligaciones y atenciones de la Prefectura General van creciendo cada año y el número de personal ha permanecido estacionario; este hecho afecta en general a todo el servicio y especialmente a la recaudación de rentas de la Nación en forma alarmante,

pues se calcula en cuatro o cinco millones de pesos la merma en el recaudo a causa de la falta de personal.

Para solucionar este problema en la actualidad no hay más remedio que ir produciendo aumentos de personal cada año hasta llegar a la cantidad necesaria, a fin de no abultar de golpe el presupuesto y poder al mismo tiempo hacer una buena selección en el personal que se da de alta.

El material de lanchas es insuficiente, a causa de la gran cantidad que se encuentran en mal estado, además el que existe en servicio es inadecuado, debido a que su mayoría se ha ido incorporando sin un estudio previo, en el cual se haya tenido en cuenta un tipo de construcción para actuar en las diferentes zonas de los ríos y costas de mar del país y, además, condiciones de velocidad.

Después de un estudio serio sobre este asunto, se ha llegado a la conclusión que habría que gastar \$ 324.000 para dejar este servicio en perfectas condiciones de eficiencia.

La Marina de Cabotaje ha continuado sus actividades luchando siempre, a causa de los perjuicios que le ocasionan las tarifas diferenciales impuestas por los ferrocarriles en diversas regiones de la República.

En esta forma el Cabotaje Nacional no puede competir ni defenderse contra esta ventaja desproporcionada que tienen los ferrocarriles con relación al transporte marítimo; si pretendemos que éste

progrese adquiriendo la magnitud que el país necesita para favorecer al productor de la costa, es necesario buscar el equilibrio equitativo entre uno y otro transporte, de modo que el capital encuentre en el cabotaje un comercio lucrativo sin las amenazas de las tarifas diferenciales.

Servicios de resguardo—

Como consecuencia del Superior Decreto de refundición de los servicios de resguardo de fecha 16 de mayo de 1917, estas funciones vienen desarrollándose por la Prefectura General en forma satisfactoria.

Como decía anteriormente, mientras el personal no sea convenientemente aumentado, no podrá emprenderse en forma eficaz la represión del contrabando, que se efectúa en gran escala y en gran parte del litoral fluvial.

No sólo las dependencias reclaman por ese aumento, sino que también lo hacen las reparticiones nacionales y provinciales, y en las generalidades de las veces debe desecharse todo plan propuesto para extirpar aquel comercio, debido precisamente a esa falta de personal y elementos de movilidad rápida. Este es un punto que constituye la mayor preocupación de las dependencias como he tenido oportunidad de conocer por los insistentes reclamos que formula la Prefectura General.

Los beneficios obtenidos con el Superior Decreto de refundición del año 1917, han sido de positivo valor, puesto que además de las intervenciones que

toma la repartición en las operaciones mercantiles, resulta también eficiente su acción en la represión del contrabando.

Durante el año, con intervención del Ministerio de Hacienda se han efectuado las habilitaciones y mejoras en los puertos de la República que a continuación se indican:

Marzo 11 de 1929.—Instalación guinches portátiles en la Dársena "B" de Puerto Nuevo.

Marzo 12 de 1929.—Librando al servicio público muelle en San Pedro.

Marzo 12 de 1929.—Librando al servicio público todas las grúas de medio pórtico y murales situadas en el segundo espigón y 3 grúas instaladas en el Puerto Nuevo de la Capital.

Marzo 15 de 1929.—Librando al servicio público un muelle en el Riachuelo.

Marzo 25 de 1929.—Atraque buques pesqueros en el Riachuelo.

Julio 17 de 1929.—Habilitando al servicio público el embarcadero "E 4" en el puerto de Ituzaingó.

Agosto 13 de 1929.—Habilitando al servicio público el embarcadero "E 2" en el puerto de Pilcomayo.

Septiembre 20 de 1929.—Habilitando al servicio público el embarcadero "E L" en el puerto de Helvecia.

Septiembre 28 de 1929.—Librando al servicio público un muelle galpón-depósito y plazoleta en el puerto de San Nicolás.

Octubre 17 de 1929.—Habilitando hangares y depósito N.º 3 en el puerto de la Capital.

Octubre 31 de 1929.—Habilitando embarcaderos “E 17” y “E 12” en Bella Vista y Paso de la Patria.

Noviembre 14 de 1929.—Librando al servicio público 126 metros de muelle de madera construido en el puerto de Barranqueras.

Noviembre 20 de 1929.—Habilitando muelle de la West India Oil Co. sobre el riacho Itapé, jurisdicción de C. del Uruguay y para embarque y descarga de combustible.

Diciembre 6 de 1929.—Habilitando al servicio público atracadero de cemento que ha construido el Departamento de Obras Públicas en el puerto de C. del Uruguay.

Diciembre 20 de 1929.—Habilitando la Boca del Guleguay sobre el río Paraná Pavón, con carácter de intermitente.

Diciembre 28 de 1929.—Habilitando con carácter “permanente” dos embarcaderos para cereales en puerto Gaboto, jurisdicción del puerto de Rosario.

Marina Mercante Nacional—

La Prefectura General Marítima y sus dependencias ejercen la superintendencia de la Marina Mercante Nacional, garantizando al propio tiempo con su constante vigilancia, la vida de las personas que navegan o que se sirven de los buques para el desenvolvimiento o desarrollo de sus actividades, así como la seguridad de las embarcaciones empleadas en el tráfico marítimo y fluvial, adoptando todas las diligencias tendientes al propósito primordial de que la navegación se realice exenta de peligros, daños o riesgos.

El trabajo portuario se viene desarrollando en forma tranquila en la generalidad de los puertos, debiendo lamentarse que sólo en el puerto de la Capital Federal se hayan suscitado pequeñas desavenencias entre las asociaciones existentes, pues mientras una de ellas quiere imponer a otra la obligación de que sus afiliados sean sus asociados, la parte contraria no admite tal imposición, originándose con ello los hechos de sangre acaecidos entre los gremios de estibadores y conductores de carros o camiones, debido precisamente a que se hallan divididos, formando parte los unos de la “Sociedad de Resistencia Obreros del Puerto de la Capital” y “Sociedad Autónoma de Diques y Dársenas” la otra.

Con estos antecedentes y teniendo en cuenta la tirantez de relaciones que manteníase entre esos gremios, se dispuso un refuerzo de tropa y además se tomaron medidas para garantizar la libre labor, con el despliegue de fuerzas armadas, compuestas

por personal de la Prefectura General Marítima y conscriptos de la Tercera Región Naval.

En los demás puertos de la República el trabajo se ha desarrollado normalmente, salvo contados casos ocurridos en los puertos de Rosario y Bahía Blanca, donde con la oportuna intervención del personal de las Subprefecturas locales se logró llegar a soluciones satisfactorias, no ocurriendo acontecimientos de mayor importancia.

En lo tocante al desarrollo de nuestra Marina Mercante no se ha operado ningún aumento en su tonelaje con respecto al año anterior.

Movimiento portuario—

Resumen general.—Tanto en tonelaje como en buques, el movimiento anual ha aumentado con relación al año anterior.

El movimiento total en los distintos puertos de la República alcanzó a 88.229.911,03 toneladas, correspondiendo a 160.025 buques; habiéndose registrado por lo tanto un aumento de 2.380.322,85 toneladas sobre el movimiento habido en 1928.

De las sumas descompuestas, corresponde:

Ultramar, 14.362 buques con	45.165.089.38 tonel.
Cabotaje, 120.593 buques con	31.664.464.47 "
Fluviales ribereños, 10.780 buques con	5.471.188.25 "
Fluviales ribereños, Puerto de la Capital 14.290 buques con	5.929.168.93 "

Estas cantidades parciales, con relación a las del año 1928, arrojan las diferencias siguientes:

Ultramar, una disminución de	2.006.873.89 tonel.
Cabotaje, una disminución de	5.859.272.99 "
Fluviales ribereños, un aumento de	10.246.469.73 "

Ultramar, 14.362 con 45.165.089,38 toneladas.

El total del tonelaje de ultramar está descompuesto en las siguientes cifras:

7.133 vapores entrados, con	22.841.719.05 tonel.
7.100 vapores salidos, con	22.282.678.27 "
66 veleros entrados, con	20.553.46 "
63 veleros salidos, con	20.138.60 "

Estos buques han operado como sigue:

Puerto de la Capital

2.894 vapores entrados, con	11.096.626.49 tonel.
2.881 vapores salidos, con	10.643.503.57 "
11 veleros entrados, con	14.694.20 "
9 veleros salidos, con	11.580.80 "

Puertos de la costa Sud

761 vapores entrados, con	1.803.682.13 tonel.
760 vapores salidos, con	1.773.949.51 "
53 veleros entrados, con	2.787.26 "
52 veleros salidos, con	5.485.80 "

Puertos de los ríos

3.478 vapores entrados, con	9.941.410.43 tonel.
3.459 vapores salidos, con	9.865.225.19 "
2 veleros entrados, con	3.072.— "
2 veleros salidos, con	3.072.— "

Las cantidades precedentemente consignadas representan el movimiento total de buques de ultramar entrados, salidos, cargados y en lastre.

Excluyendo los buques entrados y salidos en lastre, los cargados están representados por las siguientes cifras:

Puerto de la Capital

2.816 vapores entrados, con	10.856.690.28 tonel.
2.385 vapores salidos, con	9.039.880.81 "
10 veleros entrados, con	14.002.20 "
8 veleros salidos, con	10.888.80 "

Puertos de la costa Sud

391 vapores entrados, con	844.383.31 tonel.
636 vapores salidos, con	1.511.352.74 "
36 veleros entrados, con	2.302.54 "
12 veleros salidos, con	1.348.70 "

Puertos de los ríos

1.730 vapores entrados, con	5.258.197.44 tonel.
2.797 vapores salidos, con	8.146.197.77 "
1 velero entrado, con	1.524.— "
1 velero salido, con	1.548.— "

A los buques de ultramar entrados y salidos en lastre, corresponden las cifras siguientes:

Puerto de la Capital

78 vapores entrados, con	239.936.21 tonel.
496 vapores salidos, con	1.603.622.76 "
1 velero entrado, con	692.— "
1 velero salido, con	692.— "

Puertos de la costa Sud

370 vapores entrados, con	959.298.82 tonel.
124 vapores salidos, con	262.596.77 "
17 veleros entrados, con	484.72 "
40 veleros salidos, con	4.137.10 "

Puertos de los ríos

1.748 vapores entrados, con	4.683.212.99 tonel.
662 vapores salidos, con	1.719.027.42 "
1 velero entrado, con	1.548.— "
1 velero salido, con	1.524.— "

De las cifras precedentemente expuestas, resulta que durante el año 1929, han entrado por los distintos puertos de la República 7199 buques de ultramar (vapores y veleros) con 22.862.272,51 toneladas, y han salido 7163 buques (vapores y veleros) con 22.302.816,87 toneladas, de las cuales corresponde a:

Buques cargados

4.937 vapores entrados, con	16.959.271.03 tonel.
5.818 vapores salidos, con	18.697.431.32 "
47 veleros entrados, con	17.828.74 "
21 veleros salidos, con	13.785.50 "

y a:

Buques en lastre

2.196 vapores entrados, con	5.882.448.02 tonel.
1.282 vapores salidos, con	3.585.246.95 "
19 veleros entrados, con	2.724.72 "
42 veleros salidos, con	6.353.10 "

Cabotaje 120.593 buques con 31.664.464,47 toneladas.

El movimiento total de los buques nacionales que en 1929 han efectuado el comercio de cabotaje, ha producido una disminución de 5.859.272,99 toneladas.

El total de tonelaje de cabotaje esta descompuesto en:

43.027 vapores entrados, con	13.767.234.99	tonel.
42.626 vapores salidos, con	13.617.751.63	''
17.583 veleros entrados, con	2.133.497.49	''
17.357 veleros salidos, con	2.145.980.36	''

Estos buques han operado como sigue:

Puerto de la Capital

3.423 vapores entrados, con	1.280.059.42	tonel.
3.600 vapores salidos, con	1.357.260.69	''
3.707 veleros entrados, con	803.385.42	''
6.759 veleros salidos, con	886.178.15	''

Puertos de la costa Sud

1.296 vapores entrados, con	1.800.593.62	tonel.
1.271 vapores salidos, con	1.786.892.99	''
80 veleros entrados, con	7.432.74	''
79 veleros salidos, con	4.594.39	''

Puertos de los ríos

38.308 vapores entrados, con	10.686.581.95	tonel.
37.755 vapores salidos, con	10.473.597.95	''
10.796 veleros entrados, con	1.322.679.33	''
10.519 veleros salidos, con	1.255.207.82	''

De las cantidades corresponden a buques cargados:

Puerto de la Capital

3.219 vapores entrados, con	1.240.588.88	tonel.
2.342 vapores salidos, con	1.014.578.08	''
6.566 veleros entrados, con	783.556.10	''
1.779 veleros salidos, con	304.868.75	''

Puertos de la costa Sud

1.148 vapores entrados, con	1.574.129.95	tonel.
1.105 vapores salidos, con	1.607.035.12	''
60 veleros entrados, con	3.657.11	''
28 veleros salidos, con	2.447.47	''

Puertos de los ríos

18.722 vapores entrados, con	5.189.656.52 tonel.
14.109 vapores salidos, con	3.566.007.82 "
6.130 veleros entrados, con	674.059.69 "
7.028 veleros salidos, con	917.396.48 "

A buques en lastre:

Puerto de la Capital

204 vapores entrados, con	39.470.54 tonel.
1.258 vapores salidos, con	342.682.61 "
141 veleros entrados, con	19.829.32 "
4.980 veleros salidos, con	581.309.40 "

Puertos de la costa Sud

148 vapores entrados, con	226.463.67 tonel.
166 vapores salidos, con	179.867.87 "
20 veleros entrados, con	3.775.63 "
51 veleros salidos, con	2.146.92 "

Puertos de los ríos

19.586 vapores entrados, con	5.496.925.43 tonel.
23.646 vapores salidos, con	6.907.590.13 "
4.666 veleros entrados, con	648.619.64 "
3.491 veleros salidos, con	337.811.34 "

De las cifras precedentemente expuestas, resulta que, durante el año 1929, han entrado por los distintos puertos de la República 60.610 buques de cabotaje nacional (vapores y veleros), con 15.763.731,99 toneladas, de las cuales corresponden a:

Buques cargados

23.089 vapores entrados, con	8.004.375.35 tonel.
17.556 vapores salidos, con	6.187.621.02 "
12.756 veleros entrados, con	1.461.272.90 "
8.835 veleros salidos, con	1.224.712.70 "

Buques en lastre

19.938 vapores entrados, con	5.762.859.64 tonel.
25.070 vapores salidos, con	7.430.130.61 ”
4.827 veleros entrados, con	672.224.59 ”
8.522 veleros salidos, con	921.267.66 ”

Movimiento por puertos—

Zonas fluviales

<i>Alvear</i> —68 buques, con	3.796.— tonel.
Movimiento habido en 1928	7.367.— ”
Disminución	3.571.— ”
<i>Ajó</i> —112 buques, con	3.542.04 ”
Movimiento habido en 1928	2.605.— ”
Aumento	937.04 ”
<i>Bella Vista</i> —1758 buques, con	799.376.30 ”
Movimiento habido en 1928	740.994.47 ”
Aumento	58.381.83 ”
<i>Baradero</i> —1040 buques, con	56.147.56 ”
Movimiento habido en 1928	57.558.06 ”
Disminución	1.410.50 ”
<i>Barranqueras</i> —3729 buques, con	936.499.80 ”
Movimiento habido en 1928	933.498.02 ”
Aumento	3.001.78 ”
<i>Bermejo</i> —3225 buques, con	645.417.65 ”
Movimiento habido en 1928	648.445.78 ”
Disminución	3.028.13 ”

<i>Bajada Grande</i> —144 buques, con	59.698.26	tonel.
Movimiento habido en 1928	59.094.53	”
	<hr/>	
Aumento	603.73	”
<i>Bouvier</i> —425 buques, con	268.132.70	”
Movimiento habido en 1928	241.479.72	”
	<hr/>	
Aumento	26.652.98	”
<i>Campana</i> —4677 buques, con	1.289.189.28	”
Movimiento habido en 1928	1.022.111.28	”
	<hr/>	
Aumento	267.078.—	”
<i>Corrientes</i> —7124 buques, con	1.059.518.76	”
Movimiento habido en 1928	1.004.975.66	”
	<hr/>	
Aumento	54.543.10	”
<i>Colón</i> —2784 buques, con	1.676.267.71	”
Movimiento habido en 1928	1.740.931.—	”
	<hr/>	
Disminución.	64.663.29	”
<i>Concordia</i> —1404 buques, con	866.323.67	”
Movimiento habido en 1928	903.072.22	”
	<hr/>	
Disminución.	36.748.55	”
<i>C. del Uruguay</i> —3556 buques, con	1.820.928.—	”
Movimiento habido en 1928	1.679.663.40	”
	<hr/>	
Aumento	141.264.60	”
<i>Curtiembre</i> —1402 buques, con	194.817.11	”
Movimiento habido en 1928	171.223.37	”
	<hr/>	
Aumento	23.593.74	”
<i>Diamante</i> —2903 buques, con	1.488.833.58	”
Movimiento habido en 1928	1.573.569.12	”
	<hr/>	
Disminución.	84.735.54	”

<i>Esquina</i> —2149 buques, con	836.918.62	tonel.
Movimiento habido en 1928	780.732.16	”
	<hr/>	
Aumento	56.186.46	”
<i>Empedrado</i> —1084 buques, con	720.491.66	”
Movimiento habido en 1928	641.237.46	”
	<hr/>	
Aumento	79.254.20	”
<i>Formosa</i> —1427 buques, con	699.008.21	”
Movimiento habido en 1928	688.862.89	”
	<hr/>	
Aumento	10.145.32	”
<i>Federación</i> —5 buques, con	113.—	”
Movimiento habido en 1928	—	”
	<hr/>	
Aumento	113.—	”
<i>Gualeguaychú</i> —2117 buques, con	249.328.10	”
Movimiento habido en 1928	267.543.88	”
	<hr/>	
Disminución.	18.215.78	”
<i>Goya</i> —1805 buques, con	834.940.91	”
Movimiento habido en 1928	782.668.78	”
	<hr/>	
Aumento	52.272.13	”
<i>Gualeguay</i> —642 buques, con	65.372.98	”
Movimiento habido en 1928	71.057.96	”
	<hr/>	
Disminución.	5.684.98	”
<i>Hernandarias</i> —2156 buques, con	682.762.15	”
Movimiento habido en 1928	652.488.06	”
	<hr/>	
Aumento	30.274.09	”
<i>Ibicuy</i> —246 buques, con	313.595.76	”
Movimiento habido en 1928	393.936.96	”
	<hr/>	
Disminución.	80.341.20	”

<i>Ituzaingó</i> —698 buques, con	126.834.42	tonel.
Movimiento habido en 1928	113.871.26	”
	<hr/>	
Aumento	12.963.16	”
<i>Itatí</i> —920 buques, con	124.698.06	”
Movimiento habido en 1928	111.876.35	”
	<hr/>	
Aumento	12.821.71	”
<i>Itá-Ibaté</i> —714 buques, con	137.998.32	”
Movimiento habido en 1928	120.425.25	”
	<hr/>	
Aumento	17.573.07	”
<i>La Paz</i> —2610 buques, con	1.037.796.26	”
Movimiento habido en 1928	998.829.81	”
	<hr/>	
Aumento	38.966.45	”
<i>La Plata</i> —3870 buques, con	5.160.238.05	”
Movimiento habido en 1928	4.835.161.60	”
	<hr/>	
Aumento	325.076.45	”
<i>La Cruz</i> —42 buques, con	361.24	”
Movimiento habido en 1928	1.012.—	”
	<hr/>	
Disminución.	650.76	”
<i>Lavalle</i> —1245 buques, con	676.033.87	”
Movimiento habido en 1928	626.204.18	”
	<hr/>	
Aumento	49.829.69	”
<i>Las Palmas</i> —1623 buques, con	595.755.78	”
Movimiento habido en 1928	563.952.02	”
	<hr/>	
Aumento	31.803.76	”
<i>Liebig's</i> —1138 buques, con	976.278.38	”
Movimiento habido en 1928	866.402.62	”
	<hr/>	
Aumento	109.875.76	”

<i>Mal Abrigo</i> —924 buques, con	238.811.10	tonel.
Movimiento habido en 1928	314.589.24	”
	<hr/>	
Disminución.	75.778.14	”
<i>Nueva Escocia</i> —508 buques, con	411.346.30	”
Movimiento habido en 1928	400.256.38	”
	<hr/>	
Aumento	11.089.92	”
<i>Nancay</i> —473 buques, con	7.926.43	”
Movimiento habido en 1928	13.398.21	”
	<hr/>	
Disminución.	5.471.78	”
<i>Paraná</i> —9408 buques, con	1.659.481.30	”
Movimiento habido en 1928	990.147.23	”
	<hr/>	
Aumento	669.334.07	”
<i>Pilcomayo</i> —741 buques, con	540.009.54	”
Movimiento habido en 1928	506.073.10	”
	<hr/>	
Aumento	33.936.44	”
<i>Paso de la Patria</i> —1228 buques, con	138.030.65	”
Movimiento habido en 1928	134.247.20	”
	<hr/>	
Aumento	3.783.45	”
<i>Paso de los Libres</i> —318 buques, con	20.855.—	”
Movimiento habido en 1928	18.998.—	”
	<hr/>	
Aumento	1.857.—	”
<i>Puerto Aguirre</i> —492 buques, con	102.611.24	”
Movimiento habido en 1928	113.001.40	”
	<hr/>	
Disminución	10.390.16	”
<i>Pueblo Brugo</i> —1492 buques, con	462.328.12	”
Movimiento habido en 1928	487.873.68	”
	<hr/>	
Disminución.	25.545.56	”

<i>Posadas</i> —2101 buques, con	176.488.39	tonel.
Movimiento habido en 1928	146.985.—	"
	<hr/>	
Aumento	29.503.39	"
<i>Rosario</i> —9799 buques, con	9.247.987.19	"
Movimiento habido en 1928	10.117.998.10	"
	<hr/>	
Disminución.	870.010.91	"
<i>Reconquista</i> —2364 buques, con	720.054.19	"
Movimiento habido en 1928	684.918.29	"
	<hr/>	
Aumento	35.135.90	"
<i>Ramallo</i> —319 buques, con	152.403.82	"
Movimiento habido en 1928	182.582.71	"
	<hr/>	
Disminución.	30.178.89	"
<i>San Fernando</i> —5145 buques, con	186.634.44	"
Movimiento habido en 1928	166.381.87	"
	<hr/>	
Aumento	20.252.57	"
<i>San Nicolás</i> —1332 buques, con	1.657.581.22	"
Movimiento habido en 1928	2.023.305.93	"
	<hr/>	
Disminución.	365.724.71	"
<i>San Pedro</i> —493 buques, con	110.798.90	"
Movimiento habido en 1928	237.494.76	"
	<hr/>	
Disminución.	126.695.86	"
<i>Santa Fe</i> —9207 buques, con	3.640.990.81	"
Movimiento habido en 1928	3.479.190.16	"
	<hr/>	
Aumento	161.800.65	"
<i>San Lorenzo</i> —323 buques, con	562.924.57	"
Movimiento habido en 1928	519.958.15	"
	<hr/>	
Aumento	42.966.42	"

<i>Santo Tomé</i> —284 buques, con	3.205.20	tonel.
Movimiento habido en 1928	4.812.—	”
Disminución	1.606.80	”
<i>Santa Elena</i> —1888 buques, con	731.716.84	”
Movimiento habido en 1928	734.886.83	”
Disminución	3.169.99	”
<i>Tigre</i> —1345 buques, con	217.758.75	”
Movimiento habido en 1928	7.222.66	”
Aumento	210.536.09	”
<i>Villa Constitución</i> —696 buques, con	1.276.305.67	”
Movimiento habido en 1928	1.499.282.33	”
Disminución	222.976.66	”
<i>Victoria</i> —1345 buques, con	92.945.42	”
Movimiento habido en 1928	78.905.71	”
Aumento	14.039.71	”
<i>Villa Urquiza</i> —1026 buques, con	133.160.08	”
Movimiento habido en 1928	127.724.90	”
Aumento	5.435.18	”
<i>Yerúa</i> —640 buques, con	887.189.08	”
Movimiento habido en 1928	878.405.57	”
Aumento	8.783.51	”
<i>Zárate</i> —2366 buques, con	1.235.476.48	”
Movimiento habido en 1928	1.094.825.87	”
Aumento	140.650.61	”

Zonas marítimas

<i>Bahía Blanca</i> —1198 buques, con	2.670.051.88	”
Movimiento habido en 1928	2.143.788.32	”
Aumento	526.263.56	”

<i>Comodoro Rivadavia</i> —587 buques, con	1.504.452.68	tonel.
Movimiento habido en 1928	1.620.563.49	''
	<hr/>	
Disminución.	116.110.81	''
<i>Deseado</i> —287 buques, con	499.605.81	''
Movimiento habido en 1928	468.344.60	''
	<hr/>	
Aumento	31.261.21	''
<i>Mar del Plata</i> —437 buques, con	298.518.80	''
Movimiento habido en 1928	283.352.98	''
	<hr/>	
Aumento	15.165.82	''
<i>Madryn</i> —322 buques, con	576.711.60	''
Movimiento habido en 1928	543.473.60	''
	<hr/>	
Aumento	33.238.—	''
<i>Patagones</i> —32 buques, con	14.542.92	''
Movimiento habido en 1928	15.252.20	''
	<hr/>	
Disminución.	709.28	''
<i>Quequén</i> —289 buques, con	183.434.62	''
Movimiento habido en 1928	130.987.93	''
	<hr/>	
Aumento	52.446.69	''
<i>Río Gallegos</i> —300 buques, con	420.144.48	''
Movimiento habido en 1928	406.597.12	''
	<hr/>	
Aumento	13.547.36	''
<i>Río Grande</i> —101 buques, con	50.092.48	''
Movimiento habido en 1928	45.952.73	''
	<hr/>	
Aumento	4.139.75	''
<i>San Antonio Oeste</i> —139 buques, con	62.139.68	''
Movimiento habido en 1928	110.050.56	''
	<hr/>	
Disminución.	47.910.88	''

<i>San Blas</i> —17 buques, con	612.61	tonel.
Movimiento habido en 1928	193.29	”
	<hr/>	
Aumento	419.32	”
<i>Santa Cruz</i> —217 buques, con	400.705.87	”
Movimiento habido en 1928	396.052.84	”
	<hr/>	
Aumento	4.653.03	”
<i>San Julián</i> —240 buques, con	429.557.86	”
Movimiento habido en 1928	375.432.36	”
	<hr/>	
Aumento	54.125.50	”
<i>Ushuaia</i> —186 buques, con	74.847.15	”
Movimiento habido en 1928	62.343.80	”
	<hr/>	
Aumento	12.503.35	”
<i>Pto. de la Capital</i> —40.574 buques, con	32.022.457.67	”
Movimiento habido en 1928	30.980.865.37	”
	<hr/>	
Aumento	1.041.592.30	”

**Resumen general del movimiento de pasajeros habidos en el
Puerto de la Capital**

ENTRADAS	Totales
Ultramar 169.391 y Cabotaje 162.287	331.678
SALIDAS	Totales
Ultramar 86.462 y Cabotaje 155.735	242.197
	<hr/>
Suma total	573.875

Pasajeros en los puertos de la República

(Con exclusión del puerto de la Capital)

ENTRADAS	Totales
Ultramar 54; cabotaje interior 741.495; na- ciones limítrofes 324.368	1.065.917.—

SALIDAS	Totales
Ultramar 2.744; cabotaje interior 718.640; naciones limítrofes 316.050	1.037.434.—
Suma total	2.103.351.—

RESUMEN TOTAL

Puerto de la Capital	573.875.—
Puertos de la República	2.103.351.—
Total general	2.677.226.—

Número de buques y toneladas de registro entrados y salidos de los puertos de la República según su bandera durante el año 1929

BANDERAS	ENTRADAS		SALIDAS		TOTALES	
	N.º buques	Toneladas	N.º buques	Toneladas	N.º buques	Toneladas
Argentina	71.558	21.971.628,74	70.610	21.786.458,13	142.168	43.758.086,87
Inglesa	2.748	9.943.080,21	2.744	9.603.522,66	5.492	19.546.612,87
Griega	675	1.781.094,80	673	1.763.088,58	1.348	3.544.183,38
Alemana	383	1.471.687,74	376	1.447.769,53	759	2.919.457,27
Italiana	307	1.333.034,26	295	1.286.469,84	602	2.619.504,10
Uruguaya	1.992	1.242.502,95	1.938	1.244.581,99	3.930	2.487.084,94
Norteamericana	310	1.189.014,--	310	1.162.912,--	620	2.351.926,--
Noruega	350	1.039.800,--	347	1.026.526,--	697	2.066.326,--
Holandesa	279	843.289,--	281	853.959,--	560	1.697.248,--
Francesa	183	823.719,--	183	805.489,--	366	1.629.208,--
Belga	201	622.691,--	200	614.300,--	401	1.236.991,--
Sueca	220	377.172,88	221	385.415,45	441	762.588,33
Española	110	368.112,--	109	365.214,--	219	733.326,--
Dinamarquesa	97	324.184,--	90	288.201,--	187	612.385,--
Brasilena	372	298.166,10	349	286.457,10	721	594.623,20
Yugoeslava	81	246.798,84	84	250.161,84	165	496.960,68
Portuguesa	39	135.828,--	39	135.830,--	78	271.658,--
Finlandesa	45	121.932,--	46	124.795,--	91	246.727,--
Japonesa	26	111.075,84	27	115.151,--	53	226.226,84
Chilena	136	51.976,76	132	52.742,02	268	104.718,78
Peruana	15	52.428,--	14	49.134,--	29	101.562,--
Danzigiana	7	34.149,--	9	41.878,--	16	76.024,--
Checoslovaca	9	31.818,--	8	27.517,--	17	59.335,--
Paraguaya	396	23.145,50	385	22.931,93	781	46.077,43
Panamena	3	12.201,--	3	12.201,--	6	24.402,--
Lituana	3	7.495,--	3	7.495,--	6	14.990,--
Hondureña	1	692,--	1	692,--	2	1.384,--
Boliviana	1	147.17	1	147.17	2	294.34
TOTALES	80.547	44.458.873,79	79.478	43.771.037,24	160.025	88.229.911,03

INDICE

	Pág.
PREAMBULO	3
Preparación del personal superior de la marina . . .	3
Organización de las Regiones Navales	6
Cumplimiento de la Ley de Armamentos	8
Facultad del Excelentísimo Señor Presidente de la Nación respecto a la justicia militar	11
Abastecimientos de la Armada	12
Personal de la Marina	12
Organización de la Marina	13
Servicio de transportes a la costa patagónica y Tie- rra del Fuego	15
ACTIVIDADES DE LA FLOTA	19
Buques en división	19
Buques Escuelas	20
Buques sueltos	21
Transportes	25
Buques Hidrógrafos	26
Material flotante	27
Visita de buques extranjeros	27
Viajes de representación	27
Buques extranjeros que han visitado nuestros puer- tos en el año 1929	28
Buques de guerra argentinos que han visitado puer- tos extranjeros en el año 1929, entre páginas 28 y	29
PERSONAL	29
Personal militar y presupuesto	29
Reglamentación del personal subalterno	29
Sanidad	31
Justicia	32
Conscripción y reservas	33
Escuelas	34

	Pág.
Planilla demostrativa del movimiento de la Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales	38
Planilla demostrativa del movimiento de las Escuelas Preparatoria y de Especialidades del Personal Subalterno de la Armada	40
Planilla mensual de enfermos asistidos en los consultorios de especialidades en los Hospitales Navales	41
Planilla mensual de enfermos clasificados nosográficamente	42
Planilla demostrativa del personal de concriptos clase 1908, rechazados y dados de baja por ineptitud en los tres reconocimientos médicos y por historia clínica, mortalidad, estadística, clasificados por provincias y territorios	43
CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES EN LAS BASES NAVALES	
Y ARSENALES	45
Primera Región Naval	45
Tercera Región Naval	46
Reivindicación de las tierras de Río Santiago . . .	47
Cantidades invertidas en el año 1929, en jornales y materiales por los talleres de la Armada, entre páginas	48 y 49
Balance al 31 de diciembre de 1929, de lo invertido en la modernización del Guardacostas "San Martín", entre páginas	48 y 49
Balance de lo invertido al 31 de diciembre de 1929, en la modernización del Guardacostas "Pueyrredón", entre páginas	48 y 49
Balance de lo invertido al 31 de diciembre de 1929, en la modernización del Cañonero "Libertad", entre páginas	48 y 49
Modernización de los Exploradores "La Plata" y "Jujuy", entre páginas	48 y 49
Invertido en la modernización del Aviso "A 1", entre páginas	48 y 49
NAVEGACION Y COMUNICACIONES	
Hidrografía	49
Observatorio Naval	49
Trabajos hidrográficos realizados durante el año . .	52
Faros	54
Servicio de Aviación	60

	Pág.
Hidroaviación civil	64
Líneas aéreas Nyrba	65
Comunicaciones radiotelegráficas	67
Planilla demostrativa del movimiento del personal radiotelegrafista habido durante el año 1929. . .	68
Tráfico y consumo de nafta de las estaciones radiotelegráficas costaneras	69
Tráfico de las estaciones de buques y recaudación en los últimos tres años	70
Porcentaje de transmisores de ondas amortiguadas y continuas	71
Porcentaje de tráfico estaciones costeras	72
Tráfico de estaciones costeras y recaudación en los últimos tres años	73
Porcentaje de tráfico estaciones de buques.	74
SERVICIO ADMINISTRATIVO DE LA ARMADA	75
Balance del activo y pasivo al 31 de diciembre de 1929, entre páginas	76 y 77
Balance general de saldos del Presupuesto de Marina, entre páginas	76 y 77
Relación de las inversiones producidas en los buques y reparticiones el año 1929, con imputación a las partidas que administra la Dirección General del Material, entre páginas	76 y 77
Resumen de viajes y producido de los transportes en el año 1929	77
POLICIA MARITIMA Y NAVEGACION MERCANTE	79
Servicio de resguardo	82
Marina Mercante Nacional	85
Movimiento portuario	86
Movimiento por puertos	92
Número de buques y toneladas de registro entrados y salidos de los puertos de la República según su bandera, durante el año 1929	102