

MEMORIA

—≡ DEL ≡—

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1934



**Presentada al H. Congreso de la Nación
por el Ministro de Marina
Capitán de Navío Eleazar Videla**

BUENOS AIRES

Talleres Gráficos de la D. G. A.—Ministerio de Marina.

— 1935 —

Al Honorable Congreso de la Nación.

Cumplo con el precepto constitucional de presentar a V. H. la Memoria del Departamento de Marina a mi cargo, correspondiente al ejercicio 1934.

En el texto de ella se da cuenta sucintamente a V. H. de la labor realizada por las diferentes ramas del Departamento a mi cargo, en lo que se refiere a sus funciones técnicas y administrativas y con lo que V. H. podrá comprobar que las actividades se han desarrollado sin inconvenientes, dentro de las restricciones impuestas por la situación financiera.

Asimismo V. H. podrá apreciar la necesidad de atender ciertas exigencias de carácter indispensable tanto en la parte naval-militar como en lo concerniente a los servicios públicos que este Departamento tiene a su cargo y que obligan a considerar los gastos que ellos demandan en el proyecto de presupuesto correspondiente.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

E. VIDELA.

La Armada ha continuado desarrollando las actividades de sus múltiples funciones dentro de la más absoluta normalidad y disciplina.

Las unidades de combate se han ejercitado intensivamente, agrupadas en fuerzas organizadas, cumpliendo satisfactoriamente el plan de operaciones establecido por los organismos respectivos, dentro de los limitados recursos que le fueron asignado.

La utilización eficiente de los complejos mecanismos que encierra nuestra escuadra, realizada sin inconvenientes ni deficiencias, ha sido consecuencia natural del adiestramiento orgánico y continuado a que está sometido el personal encargado de su manejo técnico.

El sistema de reclutamiento del personal subalterno, implantado durante el año 1933, que significó un cambio fundamental, se ha ido ajustando a las exigencias de la preparación técnico-militar, siendo halagadores los resultados obtenidos hasta el presente.

Se ha creado el Cuerpo de Artillería de Costas, reglamentando al efecto las disposiciones expresas de la Ley N.º 4856. Es el primer paso hacia la adopción de la Infantería de Marina existente en todas las organizaciones navales y que llenará una necesidad en los servicios de los buques de guerra y bases navales.

Una obra en la que se cifran grandes esperanzas es la Escuela de Guerra Naval, que motivó la sanción aprobatoria de V. H. por la Ley N.º 11.902. Este instituto, cuya creación fué reclamada con apremio, ha empezado a funcionar, habiéndose ya terminado su primer curso.

Durante el año transcurrido V. H. ha sancionado la ley que permite substituir la Fragata “Presidente Sarmiento” por otra nave más en armonía con las necesidades de la instrucción de los futuros oficiales. Los estudios previos para la adquisición del nuevo buque se han realizado y está en trámite la correspondiente licitación entre astilleros extranjeros; se estima que su construcción ha de tardar de dos a dos y medio años.

Se han tomado las medidas pertinentes, previos los estudios realizados por los organismos técnicos de este Departamento, para iniciar en los talleres de la Armada la construcción de buques auxiliares que permitirán la renovación de los buques tipo “M”, cuyo estado de uso requiere necesariamente su eliminación del servicio en tiempo más o menos breve. Es propósito del Poder Ejecutivo extender estas construcciones a los astilleros de la industria privada, pues de ese modo no sólo se asegurará trabajo en forma continuada a los núcleos obreros vinculados a la construcción naval, sino que se abre un nuevo campo a las actividades industriales del país, lo que es de todo punto de vista beneficioso y es deber del gobierno estimular y fomentar.

Debo especialmente agregar a esta breve exposición de las labores del Ministerio de Marina al-

gunas consideraciones que exterioricen la orientación y doctrina de la Armada y que expliquen la razón de ser de sus incesantes actividades. El único sistema capaz de dar a la Escuadra una verdadera potencialidad militar es el de su constitución en fuerza organizada, manteniéndola sin soluciones de continuidad en sus propias funciones, buscando en el mar su teatro de operaciones, pero teniendo por objetivo actividades orgánicas, constructivas y fecundas. De nada vale tener máquinas poderosas de combate si los complicados mecanismos que las integran no son usados sin temor a su desgaste, si esas máquinas permanecen en los puertos o fondeaderos, sin que el personal se acostumbre a ejercitar las armas de guerra. Más aun, la vida en los ancladeros provoca un debilitamiento peligroso en la moral del personal de los buques de combate.

La Escuadra debe existir como “escuadra activa”. No debe olvidarse que el valor principal de una fuerza militar radica en su personal, y dados los elementos que forman un buque de guerra moderno, es absolutamente preciso que ese personal alcance por su adiestramiento metódico y continuado, la preparación indispensable para el manejo perfecto del material. Ese adiestramiento demanda la mayor permanencia de los buques en el mar, lo que a su vez entraña su inevitable desgaste y por consiguiente un límite en el uso del material de guerra.

Como consecuencia de esa orientación dada a las actividades de la Escuadra se plantean de in-

mediato diversos problemas relacionados con el personal, el material y las bases navales.

En lo referente al personal he de presentar a la consideración de V. H. el proyecto pertinente de Ley Orgánica, encareciendo desde ya le prestéis preferente atención. La ley en vigor, N.º 4856, requiere fundamentales modificaciones. El largo tiempo transcurrido la hace inaplicable. La sanción de un nuevo estatuto es un anhelo de todo el personal de la Marina de Guerra y una necesidad militar impostergable.

En cuanto a la renovación del material naval es una exigencia de naturaleza económico-militar. La Armada requiere una substitución periódica de sus elementos de combate, a fin de evitar la adquisición integral, que implica cuantiosas erogaciones y al mismo tiempo una suspensión de sus labores orgánicas. En su oportunidad he de someter a V. H. un proyecto de ley que evite los inconvenientes que ha encontrado la Marina de Guerra desde sus orígenes.

Creo también oportuno llamar la atención de V. H. sobre las limitadas máquinas aéreas con que cuenta la Armada, cuyo personal dotado de capacidad y destreza, no tiene los medios conducentes para continuar acrecentando sus labores. El crucero reciente a la Patagonia, ejecutado con precisión y sin inconvenientes técnicos, cubriendo más de 8000 kilómetros, ha demostrado la capacidad de esta arma para contribuir al desarrollo y defensa de esa importante zona de la República.

Finalmente, es menester dotar a las Bases Na-

vales de los elementos indispensables para poder satisfacer los nuevos problemas de organización militar. La base principal de Puerto Belgrano, creada en tiempos en que no se sospechaba la transformación del material bélico, ni el crecimiento de nuestra expansión económica, exige ampliaciones que es de urgencia iniciar.

Tales son en síntesis las cuestiones fundamentales que la técnica moderna determina para la existencia de una Escuadra capaz de asegurar el patrimonio marítimo de la Nación.

En cuanto a los servicios anexos a la Marina de Guerra, debe anotarse el meritorio levantamiento hidrográfico de la isla de los Estados, trabajo de aliento que ha de completarse con el respectivo relevamiento aerofotográfico.

Prosiguiendo el plan proyectado y en ejecución, se ha inaugurado el primer radiofaro en la costa marítima bonaerense. Es grato dejar constancia que los equipos son producto de los talleres de la Armada.

La Prefectura General Marítima ha podido mejorar sus servicios con la provisión de mayores recursos. Queda aun mucho por hacer en cuanto a la regularidad de sus funciones; solamente razones económicas han detenido la solución de importantes e impostergables necesidades. Deseo llamar la atención de V. H. sobre la urgencia en mejorar la retribución del abnegado personal subalterno de la policía marítimo-fluvial, que goza de una remuneración que está lejos de compensarlo con equidad.

Compenetrado de los graves problemas que afectan al progreso y desenvolvimiento de la Marina Mercante, se ha encomendado a una comisión el estudio de todas las cuestiones, por cierto complejas y difíciles, que se relacionan con esta actividad. Es un hecho notorio que la falta de organización administrativa y la multiplicidad de autoridades que intervienen en sus operaciones atenta contra su crecimiento, sin contar con las cargas, por cierto onerosas, que gravitan sobre la navegación y el comercio de cabotaje. No obstante los laudables propósitos que tuvo el legislador al sancionar las leyes 7045 y 10.606, referentes al cabotaje, la Marina Mercante se encuentra en una situación precaria, sin que los beneficios que esas leyes le acordaban hayan tenido resultados positivos. Urge poner remedio a estos problemas, mediante una legislación previsorá y de fomento que permita la utilización económica y fecunda de nuestros ríos y costas marítimas. En su oportunidad elevaré a V. H. los proyectos de ley correspondientes.

=====

PRESUPUESTO

En el cuadro que se agrega puede verse la evolución del presupuesto de Marina durante los últimos siete años.

Puede observarse que a pesar del aumento del material moderno, cuya complicación y actividad exige mayores recursos para afrontar su conservación y entretenimiento, los gastos del presupuesto de Marina—con excepción del año 1931, en que fué necesario introducir economías verdaderamente drásticas dada la situación del país,—se mantienen prácticamente estacionarios.

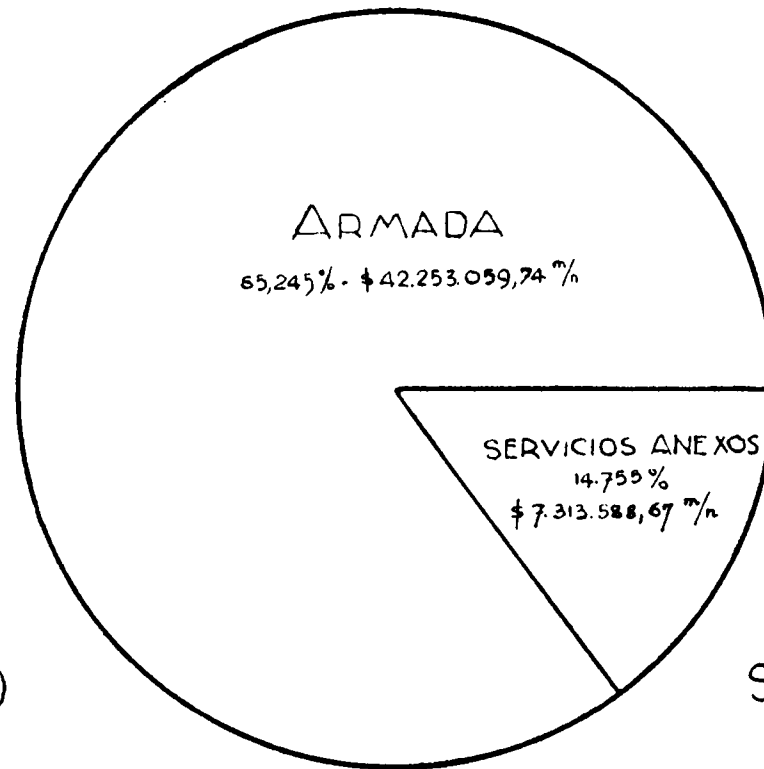
Al hacer estas observaciones, debe recordar que el presupuesto verdadero de la Armada es sólo el 85 % del total, siendo el 15 % restante correspondiente a los servicios anexos.

En rigor, la Armada ha dispuesto para sus actividades, sólo de 42.253.059 \$, que representa el 5.3 % del presupuesto general del país.

Planilla comparativa de los presupuestos de Marina desde 1928 a 1934

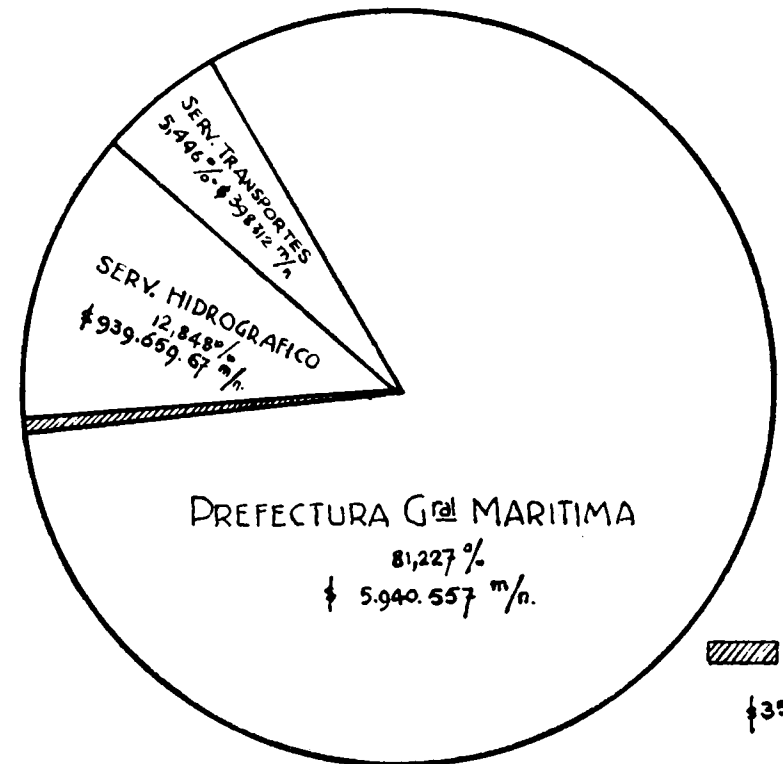
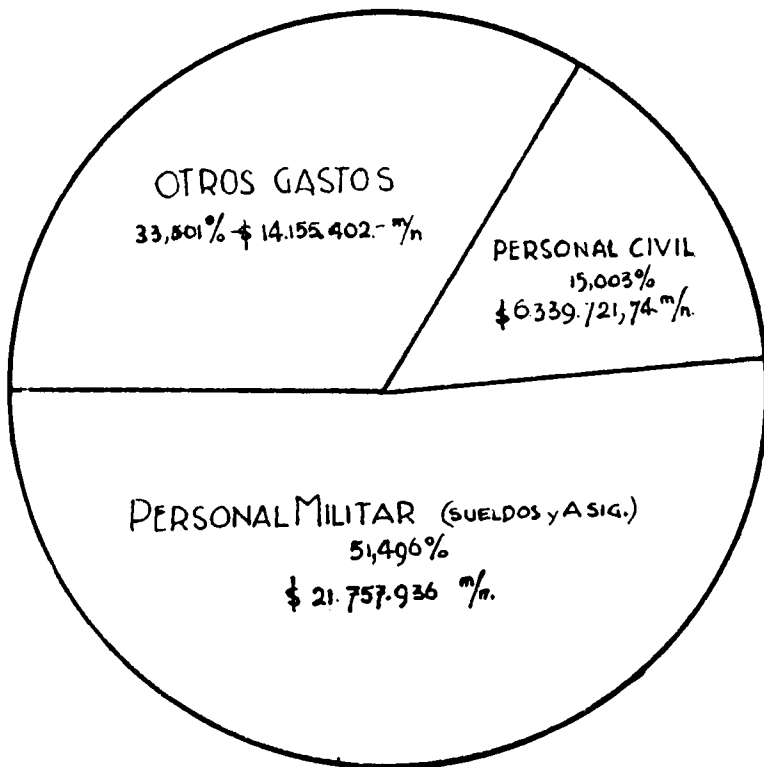
Año	Total asignado	Economías	Refuerzos	Total reajustado
1928	43.882.062.75	—	1.220.777.27	45.102.840.02
1929	46.823.365.15	—	2.335.626.68	49.158.991.83
1930	46.823.365.15	—	5.921.344.24	52.744.709.39
1931	56.127.999.27	—	550.185.45	56.678.184.72
1932	53.144.289.27	3.350.000.—	—	49.794.289.27
1933	49.944.834.—	944.756.50	—	49.000.077.50
1934	49.721.874.—	155.225.59	—	49.566.648.41

ANEXO 'G' AÑO 1934 (\$49.566.648,41 ₡)



ARMADA (\$ 42.253.059,74 ₡)

SERVICIOS ANEXOS (\$ 7.313.588,67 ₡)



ASILO NAVAL
0,479%
\$ 35.060, - ₡

Presupuesto del Departamento de Marina después de reajustado por los Acuerdos de Gobierno
Nos. 45.760, 50.339 y 52.577

	Sueldos y jornales	Otros gastos	Total
ARMADA	28.097.657.74	14.155.402.—	42.253.059.74
Item Personal Militar Superior (Sueldos)	6.392.384		
Item Assignac. Diversas al Personal Superior	1.688.920		
Item Personal Militar Subalterno (Sueldos)	12.695.712		
Item Assignac. Diversas al Personal Subalterno.	968.000		
Item Sobresueldos de Enseñanza	12.920.—		
Otros gastos (Inciso 14)			
Mantenimiento y equipo del Personal de la Armada (Item 1)		3.587.000.—	
Personal civil			
Incisos 2 al 10 (sueldos)	6.339.721.74		
Otros gastos (Inciso 14)			
Gastos de operación (Item 2)		5.068.000.—	
Reparación y renovación del material (Item 3)		4.344.300.—	
Gastos generales, eventuales y varios (Item 4)		1.156.102.—	
SERVICIOS ANEXOS	4.950.098.67	2.363.490.—	7.313.588.67
Prefectura General Marítima	4.197.317.—	1.743.240.—	
Servicio Hidrográfico	519.969.67	419.690.—	
Servicio Comercial de Transportes Nacionales	232.812.—	165.500.—	
Asilo Naval	—	35.060.—	
Total del Anexo "G"	33.047.756.41	16.518.892.—	49.566.648.41

Anexo “L”—Trabajos públicos

El plan de Trabajos Públicos correspondientes al Ministerio de Marina para el año fenecido, preveía una inversión de \$ 1.818.000 destinados a diversas obras.

De las obras autorizadas, las siguientes se ejecutaron o están en vías de ejecución:

- 1—Prosecución de obras e instalaciones complementarias del tanque para petróleo en Puerto Belgrano y adquisición de elementos para completar sus instalaciones mecánicas.
 - 2—Obras de ampliación del taller de lavado de proyectiles en Puerto Belgrano.
 - 3—Prosecución de obras de dragado y relleno en la base de sumergibles de Mar del Plata.
 - 4—Construcción de una pileta de natación en la base de reclutamiento en la Escuela de Mecánica e instalaciones complementarias.
 - 5—Instalaciones para la provisión de agua potable a la Tercera Región Naval.
 - 6—Obras de saneamiento en Puerto Belgrano.
 - 7—Construcción de una prisión en el cuartel de Puerto Belgrano.
 - 8—Estación Aeronaval Punta Indio. Arreglo vías del ramal y construcción pista y playa para maniobras.
 - 9—Construcción de dos tanques para combustible en Puerto Belgrano y Ushuaia.
 - 10—Subprefecturas de Monte Caseros, Paso de los Libres y Santo Tomé.
-

Actividades generales de la marina y de sus distintas ramas — Maniobras — Viajes

Puede establecerse que en conjunto, la Armada ha seguido el normal desarrollo de otros años, señalando en ciertas actividades, un marcado paso adelante especialmente en la organización de sus servicios.

La organización de la flota, completada con la Escuadrilla de Río y la reorganización de la Aviación, han completado en forma que se considera eficaz la tendencia ya señalada el año anterior, de concentrar en las actividades a flote la mayor atención aumentando los recursos disponibles y disminuyendo las exigencias de un desproporcionado desarrollo de ciertos organismos dentro del conjunto.

La Escuadra de Mar ha dado cumplimiento a las instrucciones recibidas dentro de las posibilidades disponibles.

Fuera de los períodos normales de puerto, se ha mantenido, puede decirse, casi en constante actividad, asociándose además, en oportunidad, a las grandes festividades patrias y del Congreso Eucarístico realizado en la Capital Federal en el mes de Octubre.

En ocasión del aniversario patrio del 25 de Mayo las distintas unidades de la Escuadra de Mar visitaron los siguientes puertos:

Acorazados “Rivadavia” y “Moreno”: Puerto Madryn.

Cruceros “25 de Mayo” y “Almirante Brown”: Comodoro Rivadavia.

1.^a Escuadrilla de Exploración: Necochea.

2.^a Escuadrilla de Exploración: Mar del Plata.

Con motivo del cincuentenario del pueblo de Deseado, la Marina se hizo representar con el Explorador “Mendoza”.

En cuanto al material, en lo que a armas se refiere, debe decirse que razones de tiempo y escasez de recursos, han impedido introducir mejoras ya estudiadas en el armamento de algunos buques.

Buques destacados en comisión al extranjero.— El único buque destacado en el extranjero durante el año, ha sido el Buque Escuela “Presidente Sarmiento” que ha realizado su XXXIV° viaje de instrucción conduciendo 35 cadetes del Cuerpo General y 13 del Cuerpo de Ingenieros del curso de aplicación de la Escuela Naval.

Zarpó del puerto de la Capital el 10 de Abril de 1934 y en un crucero de 8 meses ha recorrido el siguiente itinerario: Puerto Belgrano, Comodoro Rivadavia, Ushuaia, Garibaldi, Panny, Soffia, Camarones, Madryn, Puerto Belgrano, Río de Janeiro, San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, Puerto Príncipe, Cartagena (Colombia), Nueva York, Porstmouth, Boulogne Sur Mer, Las Palmas

y Buenos Aires, que representa un total de 9 países extranjeros. A causa de haber sido nombrado su comandante Embajador Extraordinario en Misión Especial con motivo de la transmisión del mando presidencial en la República de Colombia y a fin de no alargar el viaje, se suspendieron las escalas de Hamburgo y Vigo, reemplazándolas por la de Cartagena, lugar desde donde la Embajada se trasladó en aviones a Bogotá para dar cumplimiento a su cometido.

El viaje terminó el día 5 de Diciembre con la entrada del buque al Puerto de la Capital, habiendo recorrido un total de 22.166 millas.

Policía de costas.—La policía de la costa ha estado a cargo de las Subprefecturas y de la Escuadrilla de Rastreadores que esencialmente se ha mantenido en aguas del río Uruguay y zona del Delta y Martín García.

Comisiones en el extranjero—Oficiales que cursan estudios, etc.—Sólo se ha mantenido la Comisión Naval en Europa con sede en Londres, cuyos servicios han permitido contar con un elemento valiosísimo de información e inspección de las adquisiciones que necesariamente deben hacerse en Europa.

Razones de orden económico han obligado a restringir el personal que forma parte de esta comisión y mantener vacante la que hasta hace tres años existía en Estados Unidos de Norte América.

La necesidad de preparar personal especialista en aviación impuso el envío a la Escuela de Massa-

chuset Institute of Technology y a la fábrica United Aircraft Corporation Hartford, de un oficial y dos mecánicos, el primero para estudiar Ingeniería de Aeronáutica y los otros dos para perfeccionarse como operarios de taller. Los mejores informes remitidos por el Agregado Naval a cuyo cargo están, permiten asegurar que el aprovechamiento de ese personal justifica el procedimiento adoptado.

Agregados Navales.—Volvieron a llenarse las vacantes de Agregados Navales en Chile, Brasil y Estados Unidos de Norte América, con lo que se reanudó una antigua práctica suprimida desde tiempo atrás por razones de economía.

Material adquirido.—Durante el año se han hecho sólo pequeñas adquisiciones para aviación, de las que se habla en la memoria del Servicio correspondiente.

Ha sido necesario y conveniente en cambio radiar algunos buques cuyo estado no justifica su permanencia en la lista de actividad. Ellos son: Guardacostas “Garibaldi”, Transportes “Bahía Blanca”, “1.º de Mayo” y “Vicente F. López”; Remolcadores “Fueguino” y “Cormorán” y Grúa “Pilcomayo”.

Buques de guerra extranjeros que han visitado puertos argentinos.—Se agrega una planilla de los buques de guerra extranjeros que han visitado puertos nacionales durante el año.

División Informaciones.—Las secciones de esta División han mantenido sus actividades normales durante el año.

Se han editado los números 426, 427, 428 y 429 de la Revista de Publicaciones Navales.

Dado el exceso de trabajo que tiene la imprenta del Ministerio no ha sido posible terminar la impresión del II Tomo de la obra “La guerra en el Mar Báltico”.

Biblioteca Nacional de Marina.—La existencia de libros, folletos, cartas y planos de la Biblioteca Nacional de Marina al 31 de Diciembre de 1934 era de 5951 obras comprendidas en 9176 volúmenes; 1017 folletos y 516 cartas, mapas y planos.

Durante el año han concurrido a la Biblioteca 808 lectores, que han consultado 844 obras. Durante el mismo tiempo 413 lectores han retirado del local de la Biblioteca, para su consulta, 620 obras, lo que hace un total de 1464 obras consultadas durante el año.

De las obras adquiridas en 1934 se han encuadernado 111 volúmenes, quedando para encuadernar en el año 1935, 60 libros.

Museo Naval.—Durante el año este Museo ha sido visitado por 2565 personas.

Se ha terminado la restauración del modelo del Buque Escuela “Presidente Sarmiento” y se ha comenzado la restauración del modelo de la Corbeta “Uruguay”.

En el año se han ingresado las siguientes piezas:

- 1—Diploma de honor y medalla acordada al Ministerio de Marina en la Exposición-Feria y Muestra Nacional de 1933.

- 2—Ordenanza de S. M. el Rey de España que

transcribe las reglas para hacer el curso de particulares contra los enemigos de la corona. Año 1881.

3—Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de S. M. el Rey de España. Año 1882.

4—Medalla de metal dorado conmemorativa de la visita del Excmo. señor Presidente de la Nación, General Agustín P. Justo, al Brasil.

5—Diario manuscrito, original, del piloto Descalzi en su importante exploración hidrográfica al río Negro en 1833.

Escuela de Guerra Naval.—A iniciativa del P. E. de la Nación el H. Congreso sancionó la Ley N.º 11.902 por la que crea la Escuela de Guerra Naval y se acuerdan los fondos necesarios para su instalación y funcionamiento.

Sin pérdida de tiempo se iniciaron las tareas para el inmediato funcionamiento de la Escuela y el 30 de Julio fueron inaugurados los cursos que siguen funcionando regularmente desde entonces, habiendo sido designados oportunamente los profesores, alumnos y personal de secretaría y servicio, en forma que puede considerarse ya que la Ley ha sido debidamente cumplida.

Durante el año escolar y contemporáneamente con el desarrollo de las tareas normales, se ha preparado el plan general de estudios correlativo con la misión de la Escuela o comprendidos en la misma. Este plan, una vez perfeccionado a base de experiencia, motivará los decretos y resoluciones de carácter permanente que han de regir en forma estable la organización y funcionamiento de este Instituto.

La instalación en el local asignado de la Escuela de Mecánica, resultó insuficiente para el curso de 1934, por lo cual la superioridad lo ha extendido en forma conveniente para satisfacer aproximadamente las necesidades de dicho curso. Pero contemplando el desarrollo indispensable que la misma ha de tener para cumplir con su misión en la instrucción superior de la Marina, es necesario, así como para que las inversiones de fondos e instalación sean de rendimiento permanente y no transitorio, dotar a la Escuela de su local definitivo.

La partida asignada se ha invertido principalmente, fuera de los sueldos, en:

- a) La parte más indispensable del mobiliario para el curso del año 1934.
- b) Libros para la formación de la biblioteca, cartas y elementos de trabajo de los jefes cursantes.
- c) Imprenta, cuya instalación efectuará la Dirección general del Material.
- d) Pago de traducciones de los principales libros de instrucción que se imprimirán en breve.

Buques de guerra extranjeros que han visitado puertos argentinos en el año 1934

TIPO	NOMBRE	NACIONALIDAD	FECHAS	PUERTOS
Corbeta	"General Baquedano"	Chileno	Enero 6 al 8	Ushuaia
Escampavía	"Micalvi"	Chileno	Enero 6 al 8	Ushuaia
Buque escuela	"Jeanne D'Arc"	Francés	Enero 6 al 23 Enero 26 a Febrero 5	Puerto Belgrano Buenos Aires
Crucero	"Exeter"	Inglés	Febrero 7 al 14 Febrero 15 al 20	Buenos Aires Mar del Plata
Crucero	"Norfolk"	Inglés	Febrero 7 al 14 Febrero 15 al 20	Buenos Aires Mar del Plata
Crucero	"Scarboroug"	Inglés	Mayo 2 al 5 Mayo 5 al 9 Mayo 9 al 12	Santa Fe Colón (Entre Ríos) C. del Uruguay
Porta-aviones	"Ranger"	Estadounidense	Septiembre 12 al 18	Buenos Aires
Crucero	"Exeter"	Inglés	Octubre 16 a Nov. 7 Noviembre 9 al 16	Buenos Aires Puerto Belgrano
Crucero	"Tuscaloosa"	Estadounidense	Noviembre 2 al 12	Buenos Aires
Escampavía	"Micalvi"	Chileno	Diciembre 9 al 10	Ushuaia

Servicio de Aviación Naval

I—Actividades de la aviación durante el año—

1—Comandancia Primera Región Naval—

Se llevaron a cabo sin mayores inconvenientes siguiendo para el trabajo de Comandancia el programa trazado y para Escuelas los programas asignados.

El día 1.º de Octubre se constituyeron las unidades, conforme a lo establecido por la nueva organización.

La escuadra de Escuela cumplió el programa elemental con 11 alumnos.

2—Comandancia Tercera Región Naval—

Se mantuvieron en actividad hasta el 1.º de Octubre todas las fuerzas, y en esta última fecha parte de ella entró en recorrida general. Todos los pilotos hicieron su entrenamiento en los aviones tipo disponible.

II—Ampliaciones de las Comandancias; elementos adquiridos

A—Obras permanentes construídas.

a) Comandancia Primera Región Naval:

1—Pabellón de madera, chapas de cinc y asbesto, de 25×10.60 mts., para desengrase, limpieza y pintado, con temperatura, de elementos de aviones, motores y accesorios en general.

2—Transformación y erección de un hangar transportable, para aviones Fairey, de 12×5 mts., destinado a local de taller de radio y electricidad.

3—Construcción de un pabellón de madera, chapas de cinc y asbesto de 37×15 mts., para hangar de campo Sarmiento.

b) Comandancia Tercera Región Naval:

1—Montaje de dos tanques en el edificio de la usina de la planta generadora, para alimentación de combustible a las máquinas.

2—Instalación de la línea telefónica Magdalena-Punta Indio, de 50 km. de longitud, habiéndose construído 42 km.

3—Nueva instalación eléctrica de luz, interna y externa, en el destacamento aeronaval de Fuerte Barragán.

4—Construcción de una casilla en el destacamento Fuerte Barragán, para alojamiento del personal subalterno.

5—Con la cooperación de la Dirección de Puentes y Caminos del Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, se construyó:

a) El piso del hangar y empetrolado del mismo, en el destacamento aeronaval Fuerte Barragán.

b) Pista frente al hangar, en el destacamento Fuerte Barragán.

c) Un camino de 500 mts., aproximadamente, que, arrancando del hangar, llega hasta la

unión con la calle Circunvalación-camino a Punta Lara (destacamento Fuerte Barragán).

6—Se construyó un terraplén y camino, de unos 800 mts., que, arrancando del hangar, va a unirse con el que conduce al Club Náutico Ensenada (destacamento Fuerte Barragán).

B—Elementos adquiridos.

Nomenclatura	Importe aprox.
Materiales radiotelegráficos	\$ 30.300.—
Materiales fotográficos	" 24.800.—
Máquinas para talleres y herramientas para motores	" 93.000.—
Equipos varios y armamento	" 65.700.—
Instrumental	" 24.800.—
Elementos de transporte	" 25.000.—
Repuestos de motores	" 250.000.—
Repuestos de aviones	" 50.300.—
Materia prima para reparaciones y varios	" 134.000.—
Total	\$ 697.900.—

III—Personal—

A—Reclutamiento e instrucción del personal; necesidades del servicio y programas a desarrollar para su progreso e instrucción.

El reclutamiento del personal de aeronáutica se realiza de acuerdo con el Reglamento Orgánico

del Personal Subalterno y la instrucción profesional se imparte ajustándose los escuadrones aéreos a los programas de instrucción especializada, aprobados a mediados del año 1934, impartándose en el curso recientemente iniciado en la Escuela de Mecánica, la enseñanza reglamentaria a los marineros aeronáuticos, debidamente seleccionados.

Sobre las necesidades del servicio, en lo que respecta a personal aeronáutico, se estima que, completando la planilla aprobada por el Estado Mayor General, se pueden cubrir las exigencias que impone la buena conservación del material aeronáutico.

Respecto a los programas de instrucción a que se ajusta este Servicio para aumentar la capacidad técnica del personal, es el aprobado por el Ministerio.

B—Movimiento de personal superior y subalterno, asignado al Servicio de Aviación Naval y Comandancias.

	S. A. N.	Com. Av. 1.ª Reg.	Com. Av. 3.ª Reg.	Aviac. Escuad.
1 Jefes y Oficiales al 1.º de enero de 1934	3	15	7	—
Al 31 de diciembre 1934	2	14	10	2
2 Oficiales Alumnos al 1.º de enero de 1934	—	5	—	—
Al 31 de diciembre 1934	—	10	—	—
3 Jéfes y Oficiales Cuerpo General y Auxiliares, que prestaban servicio en la aviación al 1.º enero 1934	3	7	6	—
Al 31 de diciembre 1934	6	6	5	—

4 Suboficiales y Cabos Pp. pilotos al 1.º enero 1934	—	9	7	—
Al 31 de diciembre 1934	—	13	4	—
5 Suboficiales y Cabos Pp. alumnos al 1.º enero 1934	—	4	—	—
Al 31 de diciembre 1934	—	—	—	—
6 Mecánicos Aeronáuticos al 1.º de enero de 1934 . .	2	116	78	2
Al 31 de diciembre 1934	2	165	84	4
7 Personal subalterno de otras categorías, inclusi- ve conscriptos, al 1.º de enero de 1934	—	137	130	—
Al 31 de diciembre 1934	3	124	131	—

IV—Administración—

La inversión de las distintas partidas que administra el Servicio de Aviación Naval, ha sido la siguiente:

	\$ $\frac{m}{n}$
14-3-1 Jornales, materiales, máquinas y herramientas, destinadas a construcción, conservación y reparación del material de vuelo, su armamento, instrumental, elementos accesorios; trabajos análogos contratados con la industria privada y seguro de operarios no comprendidos en la Ley de Jubilaciones y Pensiones Civiles	349.657.68
14-3-2 Mantenimiento y reparación de construcciones permanentes en las comandancias, aeródromos, hidropuertos; elementos de movilidad y transporte y servicios auxiliares de la aviación naval. .	108.416.52

14-3-3	Reposición de material de vuelo	349.971.99
14-4-3	Fomento de biblioteca y gastos generales de impresión y publicaciones	2.399.60
14-4-4	Gastos generales y eventuales originados por el movimiento de aparatos de navegación aérea	17.992.25
14-4-14	Gastos generales y eventuales del S. A. N.	2.699.55
14-4-15	Servicio telefónico del S. A. N.	571.70
14-4-10	Arrendamiento campo en Mar del Plata	499.99
14-2-4	Energía eléctrica del S. A. N.	1.165.06
1-A. D. P. Sp.-5	Sobresueldos por horas de vuelo del personal superior	53.845.20
1-A. D. P. Sb.-4	Sobresueldos por horas de vuelo del personal subalterno.	75.769.20
1-Sobresu. enseñanza-2	Sobresueldos Jefes de Instrucción e Instructores de vuelo	6.300.—

V—Estadísticas de accidentes—

	Com. Avia. 1.ª Región	Com. Avia. 3.ª Región	Aviación Escuadra
1 <i>Accidentes fatales</i>	1	1	0
2 <i>Aviones accidentados:</i>			
a) Con destrucción total	3	1	0
b) Con averías parciales	7	5	1
3 <i>Averías totales avión:</i>			
a) Por cada 1000 hs. vuelo.	0.90	0.43	0
b) Por cada 1000 vuelos	0.57	0.30	0
4 <i>Averías parciales avión:</i>			
a) Por cada 1000 hs. vuelo.	2.19	2.17	3.38
b) Por cada 1000 vuelos	1.33	1.51	4.56

Servicio Hidrográfico

El Servicio Hidrográfico ha desarrollado su acción durante el año, dentro de una pronunciada escasez de recursos originada por la reducción del presupuesto anual, dispuesta por razones de economía.

Se han atendido en la mejor forma posible las necesidades de la Marina en cuanto a material y elementos de navegación.

Los buques adscriptos al Servicio han cumplido las siguientes funciones durante el año:

Buque	Actividades		Misión	Millas naveg.	Observaciones
	Desde	Hasta			
'San Juan' . . .	Enero 22	Abril 23	Com. Hidrog. Isla de los Estados.	2967	Entró a desarme en Mayo.
'San Luis' . . .	Enero 1.º	Abril 22	Com. Hidrog. Isla de los Estados.	5598	
	Junio 12	Julio 14	Relev. Canal Princ. acceso B. Blanca.	2906	
	Octubre 24	—	Com. Hidrog. Isla de los Estados.	—	Continúa en este trabajo.
'A. Mackinlay' .	Marzo 17	Mayo 1.º	Inspec. Faros.	4872	Se han erigido el Faro San Diego y la Baliza Lawrence.
	Septre. 15	Dicbre. 31	Inspec. y construcción faros.	—	

En el mes de Julio se cambió la tripulación de los buques, completándose las planillas de Armamento con personal civil.

Desarrollando el plan de trabajos establecidos se continuó durante el año con el relevamiento de la

isla de los Estados y zona de mar adyacente, trabajo que continuará durante el año 1935 hasta su completa terminación.

En el Cabo San Diego a la entrada del Estrecho Le Maire ha sido erigido un nuevo faro sin guardián de 20 millas de alcance que asegura la recalada para buques procedentes del norte.

Sobre las rocas Lawrence, en el canal de Beagle, se ha erigido una baliza luminosa que elimina el peligro que significaban estas piedras cubiertas por la marea.

En un principio se han encontrado dificultades para conseguir personal apto para desempeñarse en las máquinas de los buques oceanográficos, pero se espera que ello se logrará en el corriente año a medida que el personal existente a bordo vaya adquiriendo experiencia.

Se detalla a continuación las actividades de cada una de las Secciones.

Secretaría Técnica.—Esta Sección que figuraba en la reglamentación del Servicio sin hallarse constituida fué puesta en funciones en el mes de Junio.

Se ha desempeñado normalmente en este período de 7 meses, manteniendo su correspondencia con instituciones públicas del país y del extranjero, recabando datos técnicos y solicitando publicaciones de carácter científico, engrosando así, el material de consulta de nuestra Biblioteca.

Con el Bureau Hidrográfico Internacional de Mónaco se mantuvo la correspondencia al día, recibándose con regularidad sus publicaciones. En

oportunidad se abonó la cuota correspondiente al año 1934 de francos oro 8000.

La Biblioteca cuenta con más de 4000 publicaciones entre libros de textos, memorias, boletines y folletos, los cuales son consultados no sólo por el personal del Servicio, sino también, por el de otras reparticiones del Ministerio y algunos civiles.

Las subscripciones de anales, revistas y boletines de carácter técnico, continúan, pero en número estrictamente reducido, sintiéndose la necesidad de aumentarlas.

HIDROGRAFIA—

Trabajos hidrográficos. — El 1.º de Enero de 1934 se hallaban en la Isla de los Estados los Buques Oceanográficos “San Luis” y “San Juan” constituyendo la Comisión Hidrográfica de ese lugar y habiendo iniciado ya los trabajos de relevamiento y sondajes de toda la zona.

Continuaron hasta el 17 de Abril de 1934 en que se zarpó con destino a Buenos Aires, levantando la Comisión por lo adelantado de la estación.

Durante este período se efectuó la triangulación general de la isla desde el Estrecho de Le Maire hasta Puerto San Juan correspondiente a la parte Norte de la isla.

Se efectuó el relevamiento de los puertos y fondeaderos del lado Norte de la isla: San Juan, San Luis, Cook, Año Nuevo, Basil Hall, Parry y Hoppner.

Esta comisión terminó sus trabajos en la isla el 17 de Abril y en los primeros días de Mayo inició

en Buenos Aires, en las oficinas de este Servicio, los trabajos de gabinete, haciendo entrega de los planos, carpetas de cálculos, etc., en Septiembre.

El Buque Oceanográfico “San Juan” pasó a desarme al regreso de la isla y el Oceanográfico “San Luis” zarpó con destino a Bahía Blanca el 12 de Junio regresando a Buenos Aires el 14 de Julio de 1934. Este viaje tuvo por objeto el relevamiento de la zona del Canal Principal, entre la boya 3.^a Intermedia y N.º 4, 10 millas hacia el Este y al Oeste hasta la costa de la isla Trinidad, con objeto de comprobar alteraciones de fondo denunciados y estado del fondo después del dragado.

Actualmente el buque oceanográfico “San Luis” se encuentra en la isla de los Estados donde ha llegado el 12 de Noviembre, con la misión de continuar los trabajos iniciados.

Próximamente será auxiliado por elementos del Servicio de Aviación Naval, para realizar la toma de fotografías aéreas de toda la isla y zona de mar adyacente.

Cálculos y Mareas.—Esta oficina ha realizado durante el año el control de todos los cálculos de los levantamientos hidrográficos efectuados el año anterior y continúa con ese trabajo. Han sido controlados los cálculos de las Comisiones Bahía Blanca, San Sebastián, Estrecho de Le Maire e Isla de los Estados.

Se han calculado los análisis armónicos de las observaciones de mareas efectuadas por las mismas comisiones anteriormente citadas.

Se han efectuado todos los cálculos de predicción de mareas, para la Tabla de 1935 y se ha iniciado el cálculo de la predicción para el año 1936.

Se han calculado y extractado todos los elementos para la segunda edición del Almanaque Astronómico para 1935 que tiene mejoras con respecto al de 1934, pues se han aumentado las estrellas de 80 a 320, se han agregado planisferios y gráficos con datos de la declinación magnética en todo el país, facilitados por la Dirección de Meteorología del Ministerio de Agricultura. Este agregado se ha hecho por indicación del Observatorio Nacional de Córdoba, que ha colaborado efizcamente en la recopilación y cálculo de datos para el Almanaque a fin de que pueda ser utilizado por todos los ingenieros del país que se dediquen a relevamientos topográficos.

Archivo Hidrográfico. — Se han mejorado las instalaciones de este Archivo asignándole un local más amplio y agregando algunos muebles metálicos. Se continúan completando y mejorando los índices geográficos y alfabéticos de toda la documentación archivada.

Se ha formado una colección completa de todas las cartas náuticas correspondiente a levantamientos efectuados por la Marina desde la primera carta de San Blás de 1883 hasta la fecha.

Se está formando la colección de decretos oficiales referentes a la Hidrografía del país desde los primeros permisos para instalar faros, del año 1854 hasta la fecha, que completada con las memorias,

datos, fotografías, etc., facilitados por los Jefes y empleados que han formado parte del personal, permitirán reconstruir la historia completa de la Hidrografía en el país.

Se está estudiando la cartografía antigua española con objeto de relacionarla con la actual y seguir la evolución de la Toponimia en nuestra litoral marítimo.

Museo Hidrográfico. — Se están coleccionando diversos elementos como ser dioramas, modelos, planos, cuadros, retratos, etc., con objeto de ir formando un museo de todos los elementos antiguos y modernos de la Hidrografía nacional.

Se ha iniciado la confección de nuevas instrucciones para las comisiones hidrográficas, adaptándolas a nuevos métodos de trabajo y a los aparatos y señales más modernos con que cuenta este Servicio, para lograr mayor exactitud.

Cartografía.—Se ha terminado el dibujo de las siguientes cartas:

Número	Edición	Título de la carta	Observaciones
54	3.ª	Río de la Plata, bahía de Samborombón y bancos exteriores	En base a la 2.ª edic. y datos del Servicio Hidrog. uruguayo
74	1.ª	Río Uruguay, desde Concepción del Uruguay a isla Guaviyú	Datos del M. O. P. e Inst. Geogr. Militar
83	1.ª prov.	Estrecho de Le Maire y proximidades	Relev. B. Ocean. "San Juan"
84	1.ª	Bahía San Sebastián	Relev. B. Ocean. "San Juan"
204	1.ª	Estrecho de Magallanes, desde 1.ª Angostura a Magallanes	En base de las cartas británica 1337 y chilena 364
206	1.ª	Fondeaderos en Tierra del Fuego. Cuarterones: bahía Ballenas, caleta Doris, Voilier, Awaiakirk y Orijas de Burro, bahía Fleuriais, Romanche, paso Goree y puerto Burnt	En base de las cartas británica 559 y chilenas 466 y XLI

Además se ha dibujado el plano de construcción en base al relevamiento aerofotográfico e hidrográfico de la zona de Bahía Blanca.

Se encuentran en dibujo las cartas siguientes:

Número	Edición	Título de la carta
38	2.ª	Proximidades de Quequén
50	1.ª	Carta general de la República Argentina
61	1.ª	Cabo San Francisco de Paula a Gallegos
65	2.ª	Canal Beagle, de isla Gable a Lapataia
71	2.ª	Río Paraná, de San Pedro a pto. Rosario
86	1.ª	Río Uruguay, de isla Guaviyú a Concordie

Litografía y fotografía. — Se han impreso las cartas siguientes:

Número	Edición	Título de la carta
45	3. ^a	Bahía Ushuaia, puerto
59	2. ^a	Golfo San Jorge
83	1. ^a prov.	Estrecho de Le Maire y proximidades

Se han reimpresso, además de canevas de manio-
bras para la Escuadra y comisiones hidrográficas,
cartas reducidas y abacos, las siguientes cartas:

Número	Edición	Título de la carta
1	3. ^a	Río Negro, desde desembocadura a Carmen de Patagones
5	9. ^a	Río de la Plata, de Buenos Aires a Montevideo
8	1. ^a	Bahía Blanca, de faro Recalada a punta Laberinto
9	2. ^a	Río de la Plata Superior
11	2. ^a	Entrada a Bahía Blanca
12	1. ^a	Cabos Dos Bahías a punta Médanos (golfo San Jorge)
13	1. ^a	Punta Médanos a isla Quintano (golfo San Jorge)
19	2. ^a	Cabo Tres Puntas a bahía Laura
51	2. ^a	Río de la Plata a golfo Nuevo
54	2. ^a	Cabo San Antonio a río Quequén
56	2. ^a	El Rincón, de puerto Quequén a pta. Rasa

N.º	Edición	Título de la carta
65	1.ª	Canal Beagle, de isla Beagle a bahía Lapataia
70	2.ª	Acceso a los ríos Paraná y Uruguay, de isla Martín García a San Pedro
71	1.ª	Río Paraná, de río Ibicuy a pto. Rosario
73	1.ª	Río Uruguay, de Nueva Palmira a Concepción del Uruguay
203	1.ª	Estrecho de Magallanes, de cabo Vírgenes a Primera Angostura

Oceanografía.—Este gabinete ha desarrollado los siguientes trabajos:

Determinaciones analíticas de muestras de agua de mar	600
Análisis de muestras de fondo	230
Lavado de mercurio, kilos	155
Espejos azogados	475
Tubos químicos provistos	6600

NAVEGACION—

La Sección, durante el ejercicio comprendido entre el 1.º de Enero al 31 de Diciembre de 1934, se ha mantenido al día, ejecutando los trabajos requeridos y atendiendo, dentro de lo posible, con sus limitados recursos, todas las exigencias del buen servicio.

El Bureau Hidrográfico Internacional de Mónaco fué atendido y mantenido al día por esta Sección, como en años anteriores, hasta el mes de Junio, fecha en que se constituyó la Secretaría Técnica.

Observatorio Naval.— Las señales horarias radiotelegráficas se han propalado sin interrupción y de acuerdo con las indicaciones del Derrotero Argentino, Parte I.

Se ha continuado con el servicio telefónico público para la transmisión de la Hora Oficial todos los días hábiles, de 8 a 20 horas, habiendo sido posible, atender a un número máximo de 3200 pedidos diarios; esta cifra representa una mínima parte de las necesidades actuales, llegando continuamente al Observatorio comunicaciones sobre las dificultades que encuentra el público para obtener la información correspondiente.

Con la instalación del reloj parlante adquirido a la casa Brillié de París, que llegará en el mes de Enero del año próximo al país, quedará resuelto este problema, por cuanto se ha construido para conectarle hasta 30 líneas telefónicas, según lo requieran las necesidades del servicio público.

El 1.º de Marzo se inauguró el servicio de transmisión de la Hora Oficial por intermedio de las estaciones de broadcasting directamente del Observatorio Naval.

Durante el año se han efectuado observaciones de paso para determinar la corrección de los péndulos y cumplir con el servicio de la hora.

En el próximo año, una vez que se hayan terminado algunas instalaciones que están en vías de ejecución, se establecerá un servicio permanente de recepción de señales horarias del servicio internacional, a fin de participar en el problema de la determinación de longitudes.

La dotación del instrumental satisface en general a las necesidades actuales; los péndulos fundamentales están instalados en forma deficiente y sufren los efectos de una continua vibración producida en el terreno por motores próximos, camiones, buques que maniobran en la Dársena, etc.; lo mismo ocurre con el anteojo de paso, de donde surge la necesidad de trasladar el Observatorio a un lugar que no presente estos inconvenientes y, al mismo tiempo, construir un edificio que satisfaga a las necesidades que pueden preverse en el futuro y el perfeccionamiento de los servicios actuales.

Se atendieron en forma satisfactoria las necesidades de los buques y reparticiones en lo que respecta a provisión y reparación de cronómetros, acompañantes y relojes.

Durante el año ha ocurrido el siguiente movimiento:

Provisión a los buques: cronómetros 90; acompañantes 105; relojes 99.

Remitidos al Observatorio para su reparación: cronómetros 72; acompañantes 95; relojes 101.

Se amplió el edificio construyéndose dos locales agregados al mismo, con lo que ha sido posible habilitar el Taller de Relojería y una sala para el reloj parlante en la que se concentrarán al mismo tiempo, todos los servicios para la transmisión y recepción de la Hora Oficial.

Publicaciones náuticas.—Se atendió la publicación normal de “Avisos a los Navegantes” efectuándose su distribución conjuntamente con sus similares inglesas.

Se mantienen corregidas, al día, varias colecciones de derroteros argentinos y listas de luces, para provisiones varias e igualmente 3 colecciones británicas completas para provisión a buques que vayan al extranjero.

Se propalaron por radio en forma regular los Avisos a los Navegantes Urgentes y Noticiosos sobre los Ríos.

Se crearon oficinas de Centralización de Avisos a los Navegantes en las Subprefecturas Marítimas de los Puertos de: Rosario, La Plata y Bahía Blanca, y en este Servicio Hidrográfico, para la consulta de los Avisos de los siguientes países: Alemania, España, EE. UU. de N. A., Francia, Inglaterra, Italia, Noruega, Suecia y Uruguay.

Se publicó la 4.^a edición del “Catálogo de Cartas y Libros para Navegación” y se imprimió el Diario de Navegación para Submarinos en formato adecuado para dichas unidades.

Durante el presente año esta oficina fué instalada en un local más amplio y adecuado a sus necesidades, contándose además con otro local para el depósito de las publicaciones y archivo de los Diarios de Navegación.

Se recaudó por venta de libros y suscripciones de Avisos a los Navegantes \$ 1291.70 $\frac{m}{n}$, efectuándose gastos, para impresiones varias y compra de libros náuticos británicos de uso reglamentario en la Armada, \$ 5633,19 $\frac{m}{n}$.

Cartas Náuticas.—Se mantuvieron al día las dotaciones de cartas reglamentarias asignadas a buques y reparticiones de la Armada.

Se recaudó por ventas de cartas náuticas, pesos 4672,50 $\frac{m}{n}$ invirtiéndose en concepto de adquisición de cartas británicas \$ 1367,67 $\frac{m}{n}$.

Se hace sentir la necesidad de aumentar el stock de cartas extranjeras para provisiones a los buques, lo que no se ha podido hacer durante el año, por falta de recursos.

Instrumentos. — Esta oficina ha desarrollado sus actividades en forma análoga a los años anteriores, manteniendo el instrumental de los buques y reparticiones, en buenas condiciones de uso.

Se hace sentir la necesidad de ampliar el Taller dotándolo de algunas máquinas que complementen su capacidad a fin de emprender la construcción de algunos instrumentos, como ser: teodolitos para sondajes, etc., de mucho consumo.

Con el objeto de instruir al personal para el entretenimiento de toda clase de lentes, se ha hecho concurrir al Taller de Optica del Ministerio de Guerra a dos mecánicos del Taller de Instrumentos. Con la experiencia que este personal ha obtenido podrá emprender en lo sucesivo algunos trabajos de reparación de mayor importancia.

El edificio no responde a las necesidades del servicio por ser muy reducido y anticuado.

FAROS—

La atención del balizamiento de la costa sud estuvo a cargo, como en los años anteriores, del Balizador “Alférez Mackinlay”.

El buque hizo dos viajes de inspección, transportando acumuladores de gas acetileno y efectuan-

do trabajos de recorridas, pintado de torres y farolas y las reparaciones necesarias para la buena conservación del material.

En el último viaje próximo a terminar, ha ejecutado dos construcciones de suma importancia, tanto en lo que se refiere a la faz técnica como a la utilidad que representará para la navegación: son el Faro San Diego y la baliza luminosa erigida sobre las rocas Lawrence. El Faro San Diego, ubicado en las inmediaciones del cabo del mismo nombre, en la situación $54^{\circ} 39'$ lat. S. y $65^{\circ} 07'$ long. W., consta de una torre cuadrangular de hormigón armado de 12 metros de altura y de un aparato luminoso constituido por un óptico catadióptrico Barbier de 1000 mm., un destellador que produce una característica de un segundo de luz cada 15 segundos, y una garita de hierro y cobre ejecutada en el Taller Depósito de Faros con personal del mismo. La potencia luminosa es de 10.771 bujías Hefner y el alcance óptico de 21,9 millas.

La baliza Lawrence ubicada a los $54^{\circ} 52'9$ lat. S., y $67^{\circ} 53'4$ long. W., es de hormigón armado de 8 metros de altura y consta de una base rectangular asentada a 3 pies de profundidad bajo la marea mínima, y de un monolito superior cuadrangular sobre el que descansa la farola. La potencia luminosa es de 160 bujías Hefner, con un alcance óptico de 9 millas y característica siguiente: luz 0.3, eclipse 2.1; período 2.4 sgs.

Los faros de la Provincia de Buenos Aires y el balizamiento luminoso y ciego de la zona se atendieron con toda regularidad. Se llevó a cabo un pro-

grama de reparaciones y construcciones en el recinto de varios faros, con el propósito de subsanar deficiencias que resentían el servicio técnico y se continuaban ejecutando obras de acuerdo a un plan orgánico tendiente a modernizar y mejorar los alojamientos del personal y las construcciones utilizadas para garage, pañoles, depósitos y talleres.

El Taller de Faros atendió y recorrió el material de iluminación de los faros y balizamientos que fué necesario recambiar por el uso, aun cuando el programa completo no fué posible cumplirlo, dado el stock reducido de equipo con que se cuenta de reserva. Dado que las instalaciones actuales son precarias, próximamente se montará un laboratorio con el objeto de atender más eficazmente el servicio, anticipándose que podrán construirse diversas piezas costosas de repuesto que hasta la fecha se adquirían en el extranjero. Además se atendió el pintado general, conservación del material y recambio de botellones a las balizas luminosas situadas en la costa hasta punta Piedras.

La usina de gas acetileno elaboró 8.100.000 litros del mismo, cargando 1350 acumuladores.

Los faros y balizas en servicio, al 31 de Diciembre de 1934 eran:

Faros de más de 20 millas de alcance	22	(inc. San Diego)
Faros de 15 a 20 millas de alc.	16	
Faros hasta 15 millas de alc.	14	total: 52
Balizas luminosas.	70	(inc. Lawrence)
Balizas ciegas	125	

Boyas faros	1
Boyas luminosas	39
Boyas ciegas	13

CONTABILIDAD—

Las partidas de gastos asignadas en el presupuesto del año 1934 para el Servicio Hidrográfico, fueron totalmente invertidas para atender las diferentes comisiones hidrográficas y trabajos diversos dispuestos por las Secciones Hidrografía y Faros. En lo que respecta a las partidas de la Sección Navegación, fueron paulatinamente empleadas a medida que las necesidades lo requerían.

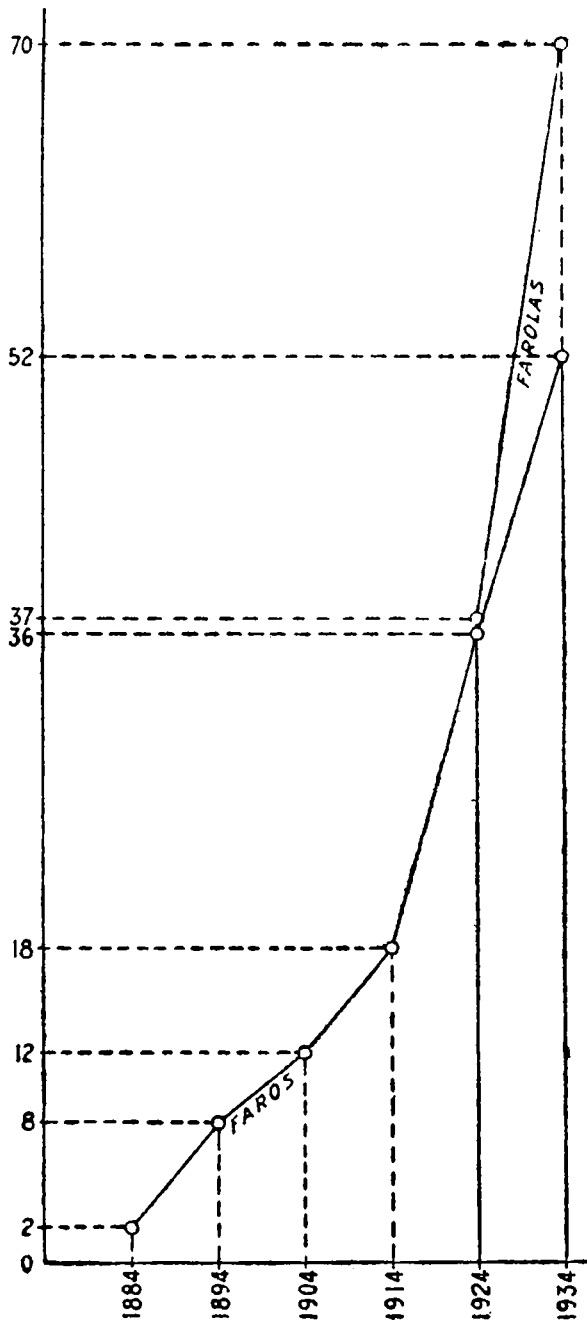
Antes de finalizar el presente ejercicio, se consideró el estado de las partidas y al constatarse que de las concernientes a víveres y combustibles resultarían saldos disponibles, se reforzaron las asignaciones de Hidrografía y Faros con el objeto de proseguir el plan de mejoramiento de las dependencias de los faros y hacer algunas adquisiciones de elementos para el desempeño de comisiones hidrográficas.

Las partidas que se reforzaron fueron las siguientes:

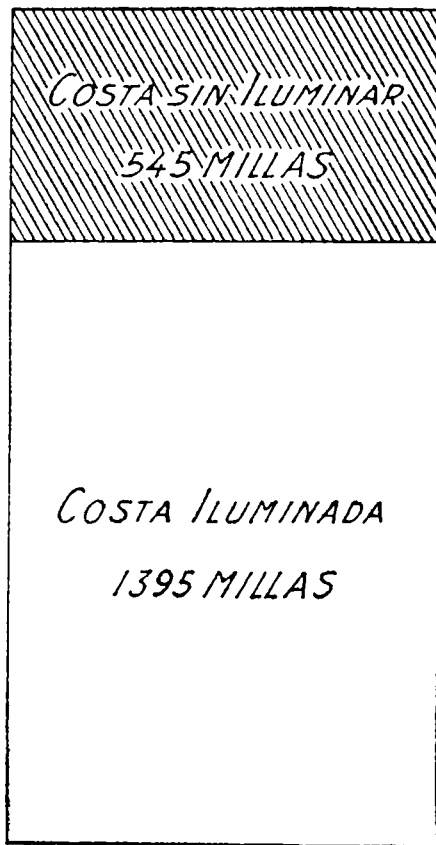
14-6-1	Sección Hidrografía, en . . .	\$ 2.000.—
14-6-2	Sección Faros, en	” 18.000.—
14-6-5	Sección Navegación, en. . .	” 6.000.—
14-6-13	Eventuales, en	” 500.—
14-6-8	” 300.—

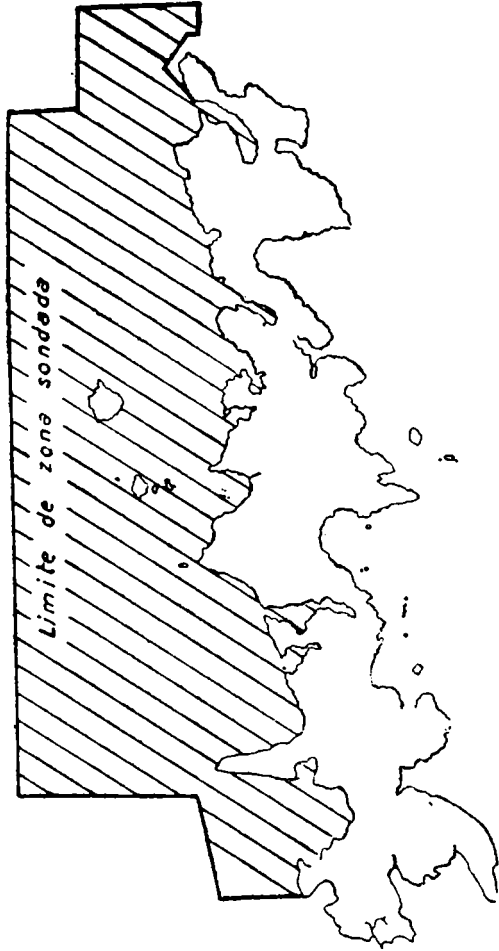
DESARROLLO DEL BALIZAMIENTO LUMINOSO

NÚMERO DE LUCES MARÍTIMAS



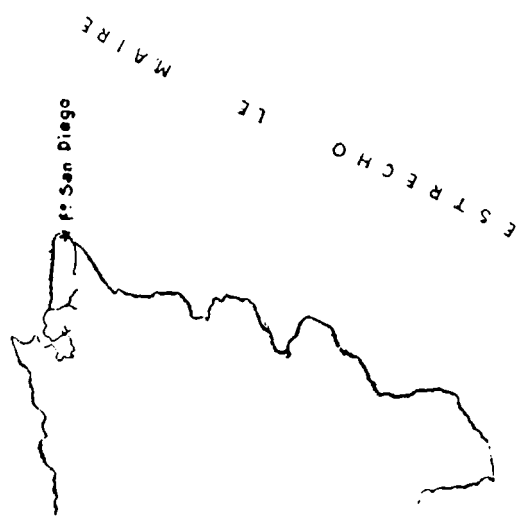
*GRÁFICO DE LA EXTENSIÓN DE COSTA
ILUMINADA Y SIN ILUMINAR*





ISIA DE LOS ESTADOS

Escala 1: 546,100



Servicio de Comunicaciones Navales

Generalidades.—El Servicio de Comunicaciones Navales, ha tratado en el corriente año de dar la mayor amplitud posible a la realización del plan de construcciones aprobadas.

No obstante los múltiples trabajos de reparaciones, solicitadas por las estaciones costaneras o de a bordo, que distraen el personal reducido del taller, ha sido posible iniciar todas las construcciones proyectadas, habiéndose terminado con la instalación en condiciones de funcionamiento de aquellas que habían sido así previstas.

La imposibilidad de obtener operarios hábiles en labores de esta naturaleza, en los casos que hubo trabajo en exceso, exigió en diversas oportunidades, dejar en suspenso algunas obras, para dar preferencia a otras, cuya urgencia así lo exigía. En previsión del inconveniente señalado se ha dispuesto tomar un reducido grupo de aprendices a fin de formar los futuros operarios del taller.

Servicio de las estaciones terrestres. — Con excepción de la estación R. T. Mogotes que efectúa servicio público general, las demás estaciones costaneras de la Armada: Trelew, Puerto Belgrano, Río Santiago, Martín García, Zárate y Posadas, han realizado tráfico oficial, habiéndose hecho excepción con los buques que en desempeño de alguna comisión han estado fuera del país (“Presidente Sarmiento”) a los que se ha aceptado en algunas oportunidades despachos públicos.

Inspección de estaciones.—Han sido inspeccionadas durante el transcurso del año, las siguientes estaciones, dependientes de este Servicio: Dársena Norte, Buenos Aires, Mogotes y Trelew, habiéndose encontrado éstas en condiciones normales de funcionamiento y conservación. La estación Posadas no ha podido ser inspeccionada.

Radiofaros.—De acuerdo al plan trazado y aprobado se han construído los tres equipos radiofaros, de los cuales uno ha sido ya librado al servicio en Mogotes con muy buen resultado; los dos restantes destinados al faro Recalada Bahía Blanca y faro Rincón, serán puestos en servicio durante el año 1935.

Servicio radiogoniométrico.—La estación R. T. Punta Indio ha mantenido en forma no continuada, el servicio de radiogoniometría que establece la Circular Reservada N.º 250. La razón que ha motivado esta interrupción en el mencionado servicio, ha sido la escasez de personal, lo cual quedó subsanado a partir del mes de Julio.

Este servicio hecho en forma un tanto precaria, no presta una ayuda todo lo eficiente que sería de desear, por no mantener un servicio continuado y por no tener personal fijo (condición esencial en trabajos de esta naturaleza).

En cuanto a la marcha de los radiogoniómetros a bordo, el hecho de haber ya un crecido número

de personal familiarizado con este elemento, hace que su aplicación sea continuada y que se le asigne el valor que en realidad tiene como elemento de navegación.

Central de comunicaciones.—De acuerdo con lo aprobado, se procedió a la adquisición de todo el material destinado a crear la Central de Comunicaciones del Ministerio.

En la actualidad la obra se halla ya muy avanzada y se presume que en el mes de Marzo próximo, estará totalmente terminada y en condiciones de entrar en servicio.

Tráfico de las estaciones R. T. de los buques—Año 1934

CATEGORIA	Expedidos	Recibidos	Retransmitido	Totales	RECAUDACION \$	
					Nacional	Internacional
Radios públicos internos . . .	9.039	6.252	6.250	21.541	12.874.46	4.137.10
Radios públ. internacionales	634	180	71	885		
Radios oficiales	7.810	6.913	2.915	17.638		
Radios sin previo pago . . .	2.348	1.132	452	3.932		
Radios Servicios	1.376	1.243	398	3.017		
Totales	21.207	15.720	10.086	47.013	12.874.46	4.137.10

Tráfico de las estaciones R. T. fijas y terrestres—Año 1934

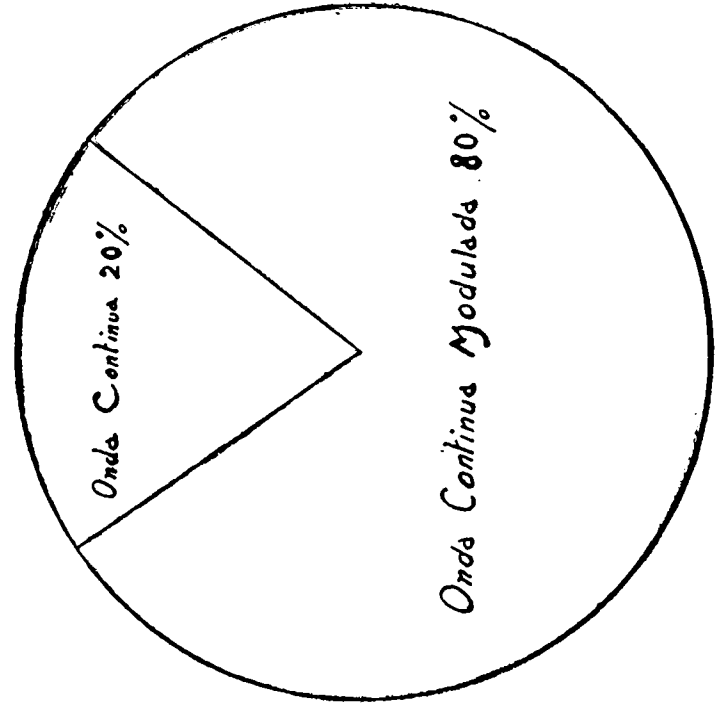
C A T E G O R I A	Expedidos	Recibidos	Retrans- mitidos	Totales	RECAUDACION	
					Nacional	Internacional
Radios públicos internos . .	1.680	1.819	3.835	7.334	\$ 1.425.43	
Radios públ. internacionales	47	100	189	356		\$ 38.91
Radios oficiales	13.984	20.251	11.319	45.554		
Radios sin previo pago . . .	4.696	1.992	2.090	8.758		
Radios Servicios	7.407	4.738	1.482	13.627		
Totales	27.814	28.900	18.915	75.629	\$ 1.425.43	\$ 38.91

Tráfico de las estaciones R. T. terrestres—Año 1934

ESTACIONES	Recibidos	Expedidos	Retransmitidos	Totales	RECAUDACION	
					Nacional	Internacional
Buenos Aires	6.398	5.705	8.477	20.580	—	—
Dársena Norte	6.345	3.223	4.699	14.267	—	—
Martín García	1.491	3.866	—	5.357	—	—
Punta Indio	2.722	3.694	—	6.416	\$ 460.30	\$ 29.71
Puerto Belgrano	3.551	3.942	756	8.249	» 119.72	—
Río Santiago	4.102	3.192	—	7.294	» 493.22	—
Zárate	414	149	56	619	—	—
Intersección	42	1.101	—	1.143	» 77.21	—
Recalada R. de la Plata	160	684	150	994	» 174.62	» 9.20
Punta Mogotes	1.531	1.097	1.984	4.612	» 98.04	—
Trelew	838	1.035	2.793	4.666	—	—
Posadas	1.306	126	—	1.432	» 2.32	—
Totales	28.900	27.814	18.915	75.629	\$ 1.425.43	\$ 38.91

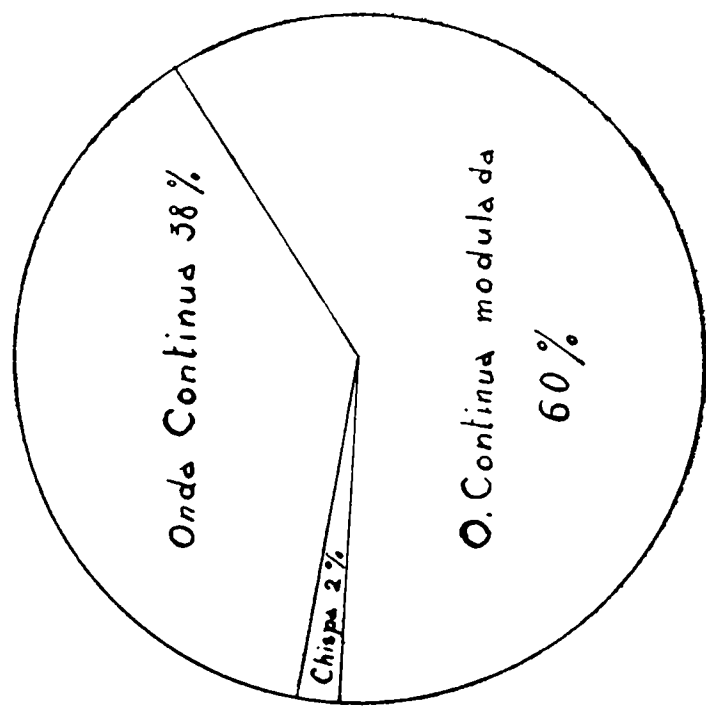
PORCENTAJE DE TRANSMISORES

ESTACIONES COSTERAS



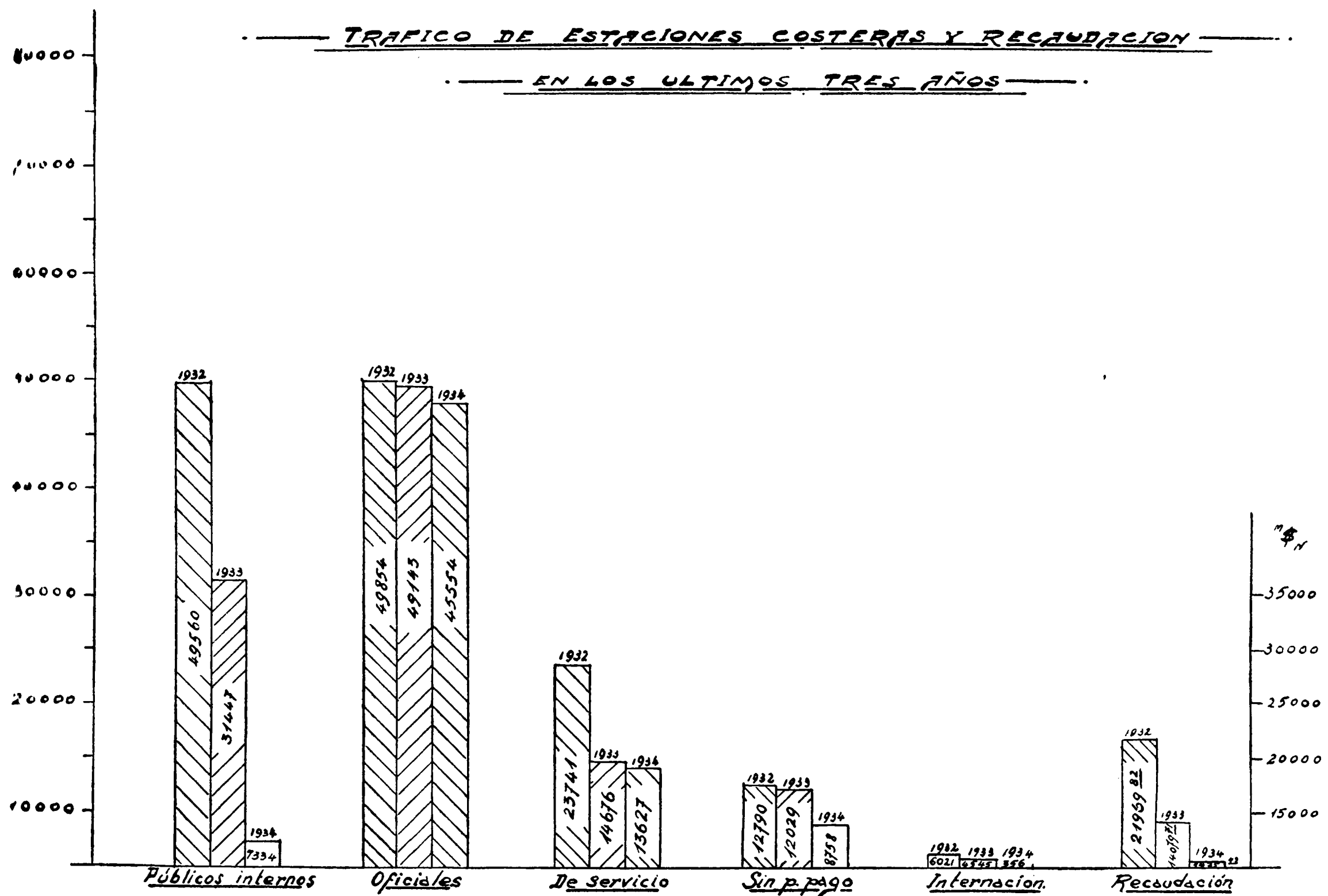
PORCENTAJE DE TRANSMISORES

ESTACIONES DE BUQUES



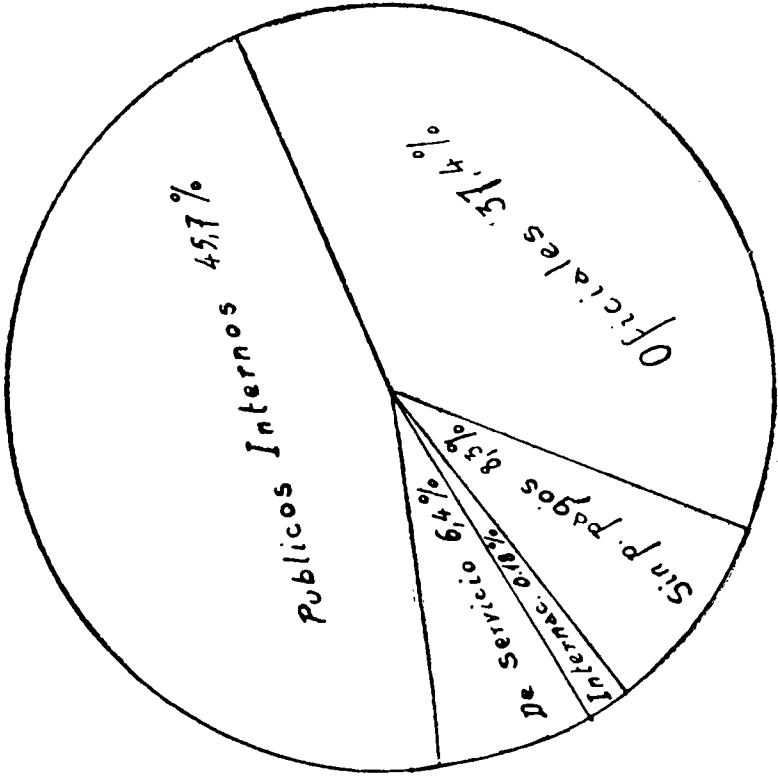
TRAFICO DE ESTACIONES COSTERAS Y RECAUDACION

EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS



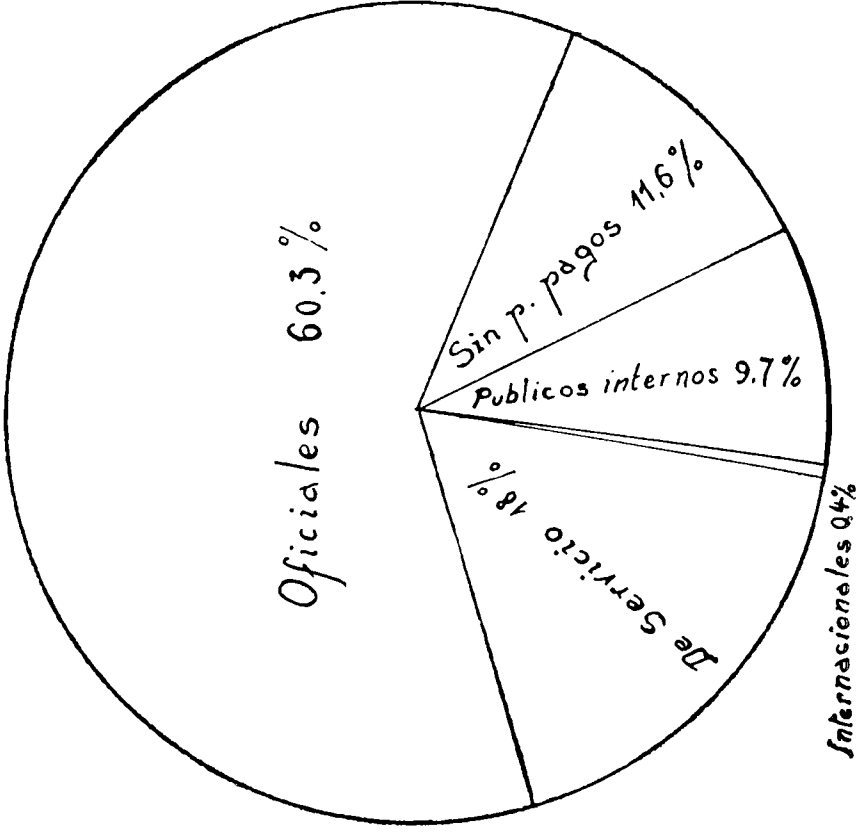
PORCENTAJE DE TRAFICO

ESTACIONES DE BURGOS



PORCENTAJE DE TRAFICO

ESTACIONES COSTERAS



Taller de radiotelegrafía.—Durante el año del ejercicio, se ejecutaron 218 obras en el taller de radiotelegrafía, de las cuales 22 provinieron del año anterior. De dichas obras 137 se ejecutaron con partidas propias asignadas a este Servicio, 61 con cargo al Crédito de Conservación de los buques, 5 con cargo a Producido Transportes, 4 con partidas del Servicio Hidrográfico, 4 con partidas de Aviación, 3 con cargo a la Prefectura General Marítima y 4 con cargo a reparticiones varias.

Para la adquisición de los materiales que se necesitaron para efectuar dichas obras se extendieron previa licitación, 573 órdenes de compra a las diversas casas de comercio de plaza, por la suma de \$ 50.368.72 $\frac{m}{n}$.

Debido a la escasez de fondos disponibles fué necesario recurrir al stock de materiales existente, para poder realizar las obras autorizadas, las que insumieron la suma de \$ 127.673.03 en materiales.

Las erogaciones para dichas obras fueron las siguientes:

Obras con cargo a Servic. Comunicac.	190.858.78
Id. íd. a Crédito Conserv. buques . . .	4.539.70
Id. íd. a Crédito Aviación	212.50
Id. íd. a Crédito Reparticiones	2.733.58

lo que significa en:

Materiales	127.673.03
Jornales	70.671.53

**Planilla demostrativa del costo de sostenimiento y conservación de las estaciones radiotelegráficas
costaneras durante el año 1934**

ESTACIONES R. T.	Sueldos	Gastos	Provisiones de la D. G. A.		Taller de radiotelegrafía		Costo total
			Consumo	Varios	Obras	Provisiones	
Buenos Aires . . .	35.144.36	5.258.—	1.798.71	899.07	15.521.24		58.621.38
Dársena Norte . . .	19.580.60	121.—	834.75	217.—	1.943.47		22.696.82
Punta Mogotes . . .	12.947.74	1.884.06	844.27	756.69	576.88		17.009.64
Posadas	14.475.99	1.585.—	852.87	2.168.82	665.11		19.747.79
Trelew	13.761.07	1.411.78	931.04	1.323.68	1.567.66		18.995.23
	95.909.76	10.259.84	5.261.64	5.365.26	20.274.36		137.070.86

Comandancia Naval de Tierra del Fuego

Lentamente por razones de distancia y transporte, progresan las instalaciones para dotar a esa base eventual de los buques de guerra de elementos indispensables.

Las obras complementarias del tanque para petróleo instalado se proseguirán en 1935; para ellas el plan de trabajos públicos destina los fondos necesarios. No quedará con esto completado ni mucho menos, las instalaciones que ha menester una base naval secundaria. Estan en estudio las obras de depósitos, muelles, galpones, estación radioeléctrica de que será necesario dotarlas.

El Transporte de estación en el Sud continuó su misión de vigilancia, atención del balizamiento y ayuda a los pobladores de esa lejana región, sin otro inconveniente que los derivados de sus condiciones inadecuadas a tal servicio. La falta de recursos ha impedido la construcción de un transporte de las condiciones requeridas, problema ya bien estudiado en la Marina.

El balizamiento de la región se ha visto enriquecida este año con la instalación de dos faros importantes, en Cabo San Diego uno que asegura la recalada al estrecho de Le Maire y en las rocas Lawrence, el otro que permite la navegación nocturna por el Canal de Beagle.

Continúase además el levantamiento de la Isla de los Estados trabajo de aliento e importante que forma parte de una de los últimos tramos del litoral Argentino que es levantado por nuestro Servicio Hidrográfico.

Durante el año se ha mantenido además el servicio regular de transportes que periódicamente visitan todos los puertos habitados de la costa llegando hasta Ushuaia.

Con ello se cumple la doble finalidad de llevar a los pobladores de puertos pequeños el beneficio de las comunicaciones regulares y ejercer la debida vigilancia del litoral de la Nación.



DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL

Escuelas

ESCUELA DE APLICACION PARA OFICIALES

Designados para cursar la Escuela de Aplicación para Oficiales (O. D. 6|934):

Tenientes de fragata	3
Alféreces de navío	11
Ingenieros Maquinistas de 1. ^a	2
Ingenieros Maquinistas de 2. ^a	4
Ingenieros Electricistas de 1. ^a	2
<hr/>	
Total alumnos regulares	22
Salieron de pase a otros destinos:	
Ingenieros Electricistas de 1. ^a	2
Efectivo al iniciarse	20

Constitución de los cursos

Rama Artillería	6
Rama Armas Submarinas	5
Rama Comunicaciones	3
Máquinas	6
<hr/>	
Total alumnos regulares	20

Exámenes finales del año 1934

	Rindieron	Aprobaron
Rama Artillería	6	6
Rama Armas Submarinas	5	5

	Rindieron	Aprobaron
Rama Comunicaciones	3	3
Rama Ing. Maquinistas	6	6
	<hr/>	<hr/>
Totales	20	20

Exámenes de competencia para Contadores

Designados para rendir el 2 de Julio de 1934 (O. D. 82 934)	4
Autorizado a rendirlo en 1935	1
Rindieron examen de competencia	3
Aprobaron examen de competencia	3



CUERPO DE INGENIEROS NAVALES

Movimiento efectuado en el año 1934:

Cadetes Ingenieros Navales estudiando en Italia	6
Promovidos a Ing. Naval de 3. ^a (16 Agosto 1934)	3
Promovidos a Ing. Naval de 3. ^a (27 Diciembre 1934)	2
Prosigue sus estudios de Ingeniero Naval	1

Del total de 6 cadetes Ingenieros Navales que se encontraban cursando estudios de Ingeniería Naval en Italia, sólo queda 1 cadete, que por motivos de enfermedad, debió interrumpir los estudios, habiéndose reiniciado con éxito, informándose que terminará en 1935.

Siguen estudios especiales en EE. UU.

De metalurgia (en Massachusetts Institute of Technology).—Un Oficial a quien a la terminación se le otorgará título de Ingeniero Civil Metalúrgico; según informe del Agregado Naval, ha sido aceptado como alumno del 1er. año, previo examen de ingreso. Alta becado 1.º de Julio de 1934.

De Ingeniería Aeronáutica (en Massachusetts Institute of Technology).—Un Oficial, a quien a la terminación se nombrará como Ingeniero Civil Aeronáutico; según informe del Agregado Naval ha iniciado los estudios como alumno de 2.º año, previo examen. Designado el 9 de Agosto de 1934 (O. D. N.º 167).

ESCUELA NAVAL MILITAR

C. General C. Ingenieros

Ingresos	30	3	
Efectivo alumnos 1.º a 4.º año.	89	32	
Total en ambos Cuerpos . . .	119	35	154
Curso de Aplicación	33	15	
Egresos	36	16	

Cuadro de exámenes 1.º y 2.º término

CURSOS	Exámenes 1.º término				Exámenes 2.º término			
	Present.	Aprob.	Aplaz.	Baja	Present.	Aprob.	Aplaz.	Baja
4.º año C. Gral.	32	29	3	—	32	31	1	—
3.º año íd.	25	22	3	—	24	23	1	—
2.º año íd.	28	24	4	—	26	21	1	4
1.º año íd.	28	23	2	3	24	22	1	1
4.º año C. Inge.	14	14	—	—	13	13	—	—
3.º año íd.	10	9	1	—	9	8	1	—
2.º año íd.	7	5	2	—	7	7	—	—
1.º año íd.	3	2	—	1	2	2	—	—
Totales . . .	147	128	15	4	136	125	5	5

Las diferencias entre los presentado en el 1.º y 2.º término son producidas por bajas.

ESCUELA DE GUERRA NAVAL

Primer Curso de 6 meses formado por Jefes, adscriptos al curso 1934 (O. D. 157). Efectivo del Curso de 1934: 8.

Movimiento de la Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales—Año 1934

CURSO DE PILOTINES					
	Prepar.	1.º año	2.º año	3.º año	P. Naveg.
Enero	—	11	14	12	9
Febrero	—	11	14	12	9
Marzo	—	11	14	12	9
Abril	21 (¹)	13 (¹)	11 (¹)	11 (¹)	12 (¹)
Mayo	21	12	11	11	12
Junio	21	12	11	11	12
Julio	21	12	11	11	12
Agosto	16 (²)	12	11	11	12
Septiembre	16	12	11	11	12
Octubre	16	12	11	11	12
Noviembre	16	12	11	11	12
Diciembre	16	12	11	11	12

EXAMENES

Presentados	16	12	11	11	—
Aprobados	14	6	8	11	—
Aplazados	—	3	3	—	—
Bajas	2	3	—	—	—
Totales	16	12	11	11	—

Egresaron con patente de Pilotín en 1934, en total 13, de los que 1 proviene del año 1933.

(1) Diferencias por ingresos, exámenes de aplazados e incorporaciones y bajas.

(2) Diferencia por bajas.

CURSO DE GUARDAMAQUINAS

	Prepar.	1 ^{er} . año	2 ^{do} . año	3 ^{er} . año	P. Naveg.
Enero	—	12	14	8	8
Febrero	—	12	14	8	8
Marzo	—	13	14	8	8
Abril	23 (1)	13 (1)	11 (1)	11 (1)	8
Mayo	21 (1)	12 (1)	11	11	8
Junio	21	12	11	11	8
Julio	19 (2)	11	11	10	8
Agosto	16	11	10	10	8
Septiembre	16	11	10	10	8
Octubre	16	11	10	10	8
Noviembre	16	11	10	10	8
Diciembre	16	11	10	10	8

EXAMENES

Presentados	16	11	10	10	—
Aprobados	16	9	10	8	—
Aplazados	—	2	—	2	—
Bajas	—	—	—	—	—
Totales	16	11	10	10	—

Egresaron con patente de Guardamáquinas en 1934, en total 8.

(1) Diferencias por ingresos, exámenes de aplazados e incorporaciones y bajas.

(2) Diferencia por bajas.



Resumen general de movimiento de Personal Superior
Año 1934

GRADOS	Ingresos	Ascensos a	Retiros	Bajas	Fallecidos
Contraalmirantes	—	2	2	—	—
Capitanes de Navío	—	8	6	—	—
Capitanes de Fragata	—	16	11	—	—
Tenientes de Navío	—	21	7	—	—
Tenientes de Fragata	—	25	3	1	1
Alférez de Navío	—	16	2	2	—
Alférez de Fragata	—	33	—	1	—
Guardiamarinas	36	—	2	2	—
Ingeniero Maquinista Inspector	—	—	1	—	—
Ingeniero Maquinista Subinspector	—	1	3	—	—
Ingeniero Maquinista Principal	—	3	2	—	—
Ingeniero Maquinista de 1. ^a	—	5	3	—	—
Ingeniero Maquinista de 2. ^a	—	6	2	—	—
Ingeniero Maquinista de 3. ^a	14	—	—	—	—
Ingeniero Electricista Inspector	—	—	1	—	—
Ingeniero Electricista Subinspector	—	—	1	—	—
Ingeniero Electricista Principal	—	1	1	—	—
Ingeniero Electricista de 1. ^a	—	1	1	—	—
Ingeniero Electricista de 2. ^a	—	2	—	—	—
Ingeniero Electricista de 3. ^a	—	—	—	—	—
Ingeniero Torpedista de 3. ^a	2	—	—	—	—
Cirujano Subinspector	—	1	1	—	—
Cirujano Principal	—	4	2	—	—
Cirujano de 1. ^a	3	—	—	1	—
Cirujano Dentista	4	—	—	1	—
Contador Subinspector	—	1	—	—	—
Contador Principal	—	2	—	—	—
Contador de 1. ^a	—	4	1	1	—
Contador de 2. ^a	—	5	—	—	1
Contador de 3. ^a	—	6	—	—	—
Auxiliares Contadores	5	—	—	—	—
Ingeniero Naval de 3. ^a	5	—	—	—	—
Totales	69	163	52	9	2

Personal subalterno

SUBOFICIALES Y CABOS—

Retiros.—El aumento del número de suboficiales y cabos que han pasado a situación de retiro, obedece a que desde Julio de 1933, se estableció ese beneficio al personal subalterno, por decreto N.º 24.770 de fecha 7 de Julio del mismo año (O. G. 164|933).

Ascensos.—El número de ascensos concedidos es muy superior al de años anteriores y se debe a la aplicación del nuevo Reglamento Orgánico del Personal Subalterno y a las vacantes producidas por los retiros, consiguiéndose con esto el mejoramiento del escalafón.

Infantería de marina.—Se asignó a la categoría de “Infantería”, parte del personal que irá constituyéndola.

RECLUTAMIENTO DE MARINEROS—

Marineros.—El movimiento ocurrido ha sido el siguiente:

Altas de Marinero 2os. (egresados de Reclutamiento)	1527
Dados de alta directamente	264
	—
Total	1791

Aprendices. — La inscripción de candidatos ha sobrepasado en mucho el número necesario para llenar las vacantes con la debida selección.

De todos los puntos del país llegan a diario numerosos pedidos de informes y condiciones de admisión que son satisfechos a la brevedad, causa que ha contribuído a la difusión del actual sistema de ingreso al servicio naval, eliminando las dificultades que se originaban anteriormente en el tiempo que siguió a la supresión de las Escuelas Preparatorias y de Especialidades.

El período de aprendizaje de reclutamiento en el año, ha durado entre 3 y 4 meses en cada incorporación y en él se ha impartido la instrucción militar y marinera que establece el artículo 49 del Reglamento Orgánico del Personal Subalterno.

La “instrucción especial” para los aprendices ha comprendido a las categorías de radiotelegrafía y furrieles, cuya duración es de 9 y 3 meses, respectivamente (art. 50 y 51 del R. O. P. S.).

Las incorporaciones se efectuaron en los meses de Febrero, Mayo, Julio y Septiembre y las cifras generales del año 1934, son las siguientes:

Inscriptos	4727
Citados	3324
Aptos	1633
Ineptos	1691
Dados de alta	1633

Durante el año se dispusieron las siguientes bajas:

Solicitadas	60
Mala conducta	27
Enfermos	19

Total 106

En cumplimiento a órdenes de la superioridad se destacaron dos comisiones, una de las cuales recorrió las provincias del litoral y la otra las provincias de Santa Fe, San Luis y Mendoza. Reclutaron 300 aprendices, que fueron incorporados con los que se presentaron en el llamado del mes de Septiembre.

En el año egresaron como Marineros 2os., 1527 aprendices, los que fueron destinados a las siguientes categorías:

De Mar	733
Maquinistas	351
Electricistas	73
Artilleros	66
Torpedistas	26
Aeronáuticos	90
Radiotelegrafistas	42
Furrieles	40
Señaleros	35
Enfermeros.	16
Carpinteros	6
Plomeros	7
Ayudantes 2os. Cocineros	18
Ayudantes 2os. Panaderos. . . .	2
Soldados 2os. Banda Lisa	4
Camareros 2os.	18
—	
Total	1527

Resumen general de altas del personal subalterno—Año 1934

	Beincorp.	De Ciudadanos	De Aprendices	De Conscriptos	SUMAS
De Mar—Marinero 1.º	2	—	—	—	2
De Mar—Marinero 2.º	1	—	734	17	752
Señaleros—Marinero 1.º	1	—	—	—	1
Señaleros—Marinero 2.º	—	—	37	—	37
Artilleros—Cabo 1.º	—	—	20	—	20
Artilleros—Marinero 2.º	—	—	66	6	72
Torpedistas—Cabo 1.º	—	—	10	—	10
Torpedistas—Cabo 2.º	1	—	—	—	1
Torpedistas—Marinero 2.º	—	—	26	—	26
Aeronáuticos—Marinero 2.º	—	—	90	1	91
Radioteleg.—Cabo 1.º	—	—	5	—	5
Radioteleg.—Marinero 2.º	—	2	42	—	44
Maquinistas—Cabo Ppal.	2	—	—	—	2
Maquinistas—Cabo 1.º	—	—	31	—	31
Maquinistas—Cabo 2.º	—	—	100	—	100
Maquinistas—Marinero 2.º	—	2	345	12	359
Electricistas—Cabo 1.º	—	—	16	—	16
Electricistas—Marinero 1.º	—	1	—	—	1
Electricistas—Marinero 2.º	—	—	72	3	75
Furrieles—Marinero 2.º	—	1	40	1	42
Enfermeros—Marinero 2.º	—	2	16	1	19
Carpinteros—Cabo Ppal.	2	—	—	—	2
Carpinteros—Marinero 2.º	—	1	6	—	7
Herreros—Cabo Principal	1	—	—	—	1
Herreros—Marinero 2.º	—	2	—	2	4
Plomeros—Marinero 2.º	—	3	7	1	11
Músicos—Soldado 2.º	—	46	1	—	47
Banda Lisa—Soldado 1.º	1	—	—	—	1
Banda Lisa—Soldado 2.º	—	16	3	—	19
Camareros—Segundo	—	49	19	21	89
Cocineros—Ayud. 2.º	—	49	18	13	80
Peluqueros—Ayud. 2.º	—	3	—	1	4
Sastres—Ayud. 2.º	—	3	1	2	6
Panaderos—Ayud. 2.º	—	6	2	3	11
Lavanderos—Ayud. 2.º	—	7	—	—	7
Pintores—Ayud. 2.º	—	3	—	—	3
Cobrereros—Ayud. 2.º	—	2	—	—	2
Hojalateros—Ayud. 2.º	—	3	—	—	3
Totales	11	201	1708	84	2.003

Estadística

Resumen general de fallecimientos en el personal subalterno.

Año 1934

De Mar—Marinero 1.º	1
Marinero 2.º	1
Artilleros—Suboficial 2.º	1
Cabos Principales	3
Marinero 2.º	1
Torpedistas—Cabo Principal	1
Marinero 1.º	1
Aeronáuticos—Suboficiales 2os.	2
Radiotelegrafistas—Suboficial 2.º	1
Marinero 1.º	1
Maquinistas—Suboficial Mayor	1
Cabos Principales	2
Cabos 1os.	2
Marineros 1os.	2
Marineros 2os.	3
Electricistas—Cabo Principal	1
Mayordomos—Segundo	1
Camarero 2.º	1
Cocineros—Primero	1
Torreros—Suboficiales 1os.	2
Conscriptos	13
	<hr/>
Total	42

Resumen general de bajas del personal subalterno, por causas

Año 1934

	R. M. S.	M. Cond.	Cumpl.	F. Apt.	R. Sup.	Excep.	Inut.	Enfer.	SUMAS
De Mar—Cabo Principal . . .					1				1
De Mar—Cabo 2.º	2								2
De Mar—Marinero 1.º	3	2	5		2			1	13
De Mar—Marinero 2.º	15		1		8			2	26
Señaleros—Cabo 1.º			1						1
Señaleros—Marinero 1.º . . .		1	2		1			1	5
Señaleros—Marinero 2.º . . .	6	2	1		1				10
Artilleros—Cabo Principal . .		1							1
Artilleros—Cabo 2.º	5		1						6
Artilleros—Marinero 1.º . . .	6		12		1			3	22
Artilleros—Marinero 2.º . . .	22	2			2			2	28
Mec. Artillero—Marinero 2.º	1								1
Torpedistas—Cabo 1.º	1								1
Torpedistas—Marinero 1.º . .		1	3		1			3	8
Torpedistas—Marinero 2.º . .	1				1			1	3
Aeronáuticos—Cabo Ppal. . . .			1						1
Aeronáuticos—Cabo 1.º	1								1
Aeronáuticos—Cabo 2.º	1								1
Aeronáuticos—Marinero 1.º . .	1		2						3
Aeronáuticos—Marinero 2.º . .	2	1			2				5
Radioteleg.—Marinero 1.º . . .	2	2	15	1	1			1	22
Radioteleg.—Marinero 2.º . . .			1					1	2
Maquinistas—Cabo Ppal.	3		2				2		7
Maquinistas—Cabo 1.º	1								1
Maquinistas—Cabo 2.º	1								1
Maquinistas—Marinero 1.º . . .	3	1	7		1			8	20
Maquinistas—Marinero 2.º . . .	28	1	3	1	4			4	41
Electricistas—Cabo Ppal.	2		3				1		6
Electricistas—Marinero 1.º . . .	1		8					1	10
Electricistas—Marinero 2.º . . .	5		3		1				9
Furrieles—Cabo 2.º	1								1
Furrieles—Marinero 1.º	1		1		1				3
Furrieles—Marinero 2.º	4		2		1			1	8
Enfermeros—Marinero 1.º . . .	2		1						3
Carpinteros—Suboficial 2.º . .					1				1
Herreros—Suboficial 1.º					1				1
Plomeros—Marinero 2.º								1	1
Carpinteros—Suboficial 1.º . . .					1				1
Músicos—Cabo 1.º	1								1
Músicos—Cabo 2.º	1								1
Músicos—Soldado 2.º	1								1
Banda Lisa—Soldado 1.º			2						2
Banda Lisa—Soldado 2.º	3								3
Mayordomos—Segundo			1				1		2
Mayordomos—Camarero 1.º	1								1
Mayordomos—Camarero 2.º	13			2	1			1	17
Cocineros—Principal							1		1
Cocineros—Primero					1				1
Cocineros—Segundo	5			2	2				9
Cocineros—Ayud. 1.º	1								1
Cocineros—Ayud. 2.º	8	1							9
Peluqueros—Segundo			1						1
Peluqueros—Ayud. 2.º	1	1							2
Sastres—Segundo	1								1
Panaderos—Ayud. 2.º	1								1
Lavanderos—Primero	1								1
Lavanderos—Ayud. 2.º	1							1	2
Sastres—Primero	1								1
Totales	161	16	79	6	36		5	32	335

Resumen general de bajas del personal subalterno, por causas

Año 1934

	R. M. S.	M. Cond.	Cumpl.	F. Apt.	B. Sup.	Excep.	Inut.	Enfer.	SUMAS
De Mar—Cabo Principal . . .					1				1
De Mar—Cabo 2.º	2								2
De Mar—Marinero 1.º	3	2	5		2			1	13
De Mar—Marinero 2.º	15		1		8			2	26
Señaleros—Cabo 1.º			1						1
Señaleros—Marinero 1.º . . .		1	2		1			1	5
Señaleros—Marinero 2.º . . .	6	2	1		1				10
Artilleros—Cabo Principal . .		1							1
Artilleros—Cabo 2.º	5		1						6
Artilleros—Marinero 1.º . . .	6		12		1			3	22
Artilleros—Marinero 2.º . . .	22	2			2			2	28
Mec. Artillero—Marinero 2.º .	1								1
Torpedistas—Cabo 1.º	1								1
Torpedistas—Marinero 1.º . .		1	3		1			3	8
Torpedistas—Marinero 2.º . .	1				1			1	3
Aeronáuticos—Cabo Ppal. . . .			1						1
Aeronáuticos—Cabo 1.º	1								1
Aeronáuticos—Cabo 2.º	1								1
Aeronáuticos—Marinero 1.º . .	1		2						3
Aeronáuticos—Marinero 2.º . .	2	1			2				5
Radioteleg.—Marinero 1.º . . .	2	2	15	1	1			1	22
Radioteleg.—Marinero 2.º . . .			1					1	2
Maquinistas—Cabo Ppal.	3		2				2		7
Maquinistas—Cabo 1.º	1								1
Maquinistas—Cabo 2.º	1								1
Maquinistas—Marinero 1.º . . .	3	1	7		1			8	20
Maquinistas—Marinero 2.º . . .	28	1	3	1	4			4	41
Electricistas—Cabo Ppal. . . .	2		3				1		6
Electricistas—Marinero 1.º . .	1		8					1	10
Electricistas—Marinero 2.º . .	5		3		1				9

Estadística

Resumen general de fallecimientos en el personal subalterno.

Año 1934

De Mar—Marinero 1.º	1
Marinero 2.º	1
Artilleros—Suboficial 2.º	1
Cabos Principales	3
Marinero 2.º	1
Torpedistas—Cabo Principal	1
Marinero 1.º	1
Aeronáuticos—Suboficiales 2os.	2
Radiotelegrafistas—Suboficial 2.º	1
Marinero 1.º	1
Maquinistas—Suboficial Mayor	1
Cabos Principales	2
Cabos 1os.	2
Marineros 1os.	2
Marineros 2os.	3
Electricistas—Cabo Principal	1
Mayordomos—Segundo	1
Camarero 2.º	1
Cocineros—Primero	1
Torreros—Suboficiales 1os.	2
Conscriptos	13
	<hr/>
Total	42

Resumen general de bajas del personal subalterno, por causas

Año 1934

	R. M. S.	M. Cond.	Cumpl.	F. Apt.	B. Sup.	Excep.	Inut.	Enfer.	SUMAS
De Mar—Cabo Principal . .					1				1
De Mar—Cabo 2.º	2								2
De Mar—Marinero 1.º	3	2	5		2			1	13
De Mar—Marinero 2.º	15		1		8			2	26
Señaleros—Cabo 1.º			1						1
Señaleros—Marinero 1.º . . .		1	2		1			1	5
Señaleros—Marinero 2.º . . .	6	2	1		1				10
Artilleros—Cabo Principal . .		1							1
Artilleros—Cabo 2.º	5		1						6
Artilleros—Marinero 1.º . . .	6		12		1			3	22
Artilleros—Marinero 2.º . . .	22	2			2			2	28
Mec. Artillero—Marinero 2.º	1								1
Torpedistas—Cabo 1.º	1								1
Torpedistas—Marinero 1.º . .		1	3		1			3	8
Torpedistas—Marinero 2.º . .	1				1			1	3
Aeronáuticos—Cabo Ppal. . . .			1						1
Aeronáuticos—Cabo 1.º	1								1
Aeronáuticos—Cabo 2.º	1								1
Aeronáuticos—Marinero 1.º . .	1		2						3
Aeronáuticos—Marinero 2.º . .	2	1			2				5
Radioteleg.—Marinero 1.º . . .	2	2	15	1	1			1	22
Radioteleg.—Marinero 2.º . . .			1					1	2
Maquinistas—Cabo Ppal.	3		2				2		7
Maquinistas—Cabo 1.º	1								1
Maquinistas—Cabo 2.º	1								1
Maquinistas—Marinero 1.º . . .	3	1	7		1			8	20
Maquinistas—Marinero 2.º . . .	28	1	3	1	4			4	41
Electricistas—Cabo Ppal.	2		3				1		6
Electricistas—Marinero 1.º . . .	1		8					1	10
Electricistas—Marinero 2.º . . .	5		3		1				9
Furrieles—Cabo 2.º	1								1
Furrieles—Marinero 1.º	1		1		1				3
Furrieles—Marinero 2.º	4		2		1			1	8
Enfermeros—Marinero 1.º . . .	2		1						3
Carpinteros—Suboficial 2.º . .					1				1
Herreros—Suboficial 1.º					1				1
Plomeros—Marinero 2.º								1	1
Carpinteros—Suboficial 1.º . . .					1				1
Músicos—Cabo 1.º	1								1
Músicos—Cabo 2.º	1								1
Músicos—Soldado 2.º	1								1
Banda Lisa—Soldado 1.º			2						2
Banda Lisa—Soldado 2.º	3								3
Mayordomos—Segundo			1				1		2
Mayordomos—Camarero 1.º . . .	1								1
Mayordomos—Camarero 2.º . . .	13			2	1			1	17
Cocineros—Principal							1		1
Cocineros—Primero					1				1
Cocineros—Segundo	5			2	2				9
Cocineros—Ayud. 1.º	1								1
Cocineros—Ayud. 2.º	8	1							9
Peluqueros—Segundo			1						1
Peluqueros—Ayud. 2.º	1	1							2
Sastres—Segundo	1								1
Panaderos—Ayud. 2.º	1								1
Lavaderos—Primero	1								1
Lavaderos—Ayud. 2.º	1							1	2
Sastres—Primero	1								1
Totales	161	16	79	6	36		5	32	335

JUSTICIA

Resumen estadístico del movimiento registrado en los años 1933-1934

DELITOS MILITARES

Causas a Plenarios		Sentencias		Sobreseimientos Provisionales		Sobreseimientos Definitivos		Prescripción en Acción Penal	
1933	1934	1933	1934	1933	1934	1933	1934	1933	1934
21	25	9	24	36	2	11	8	60	89

DELITOS COMUNES

Causas a Plenarios		Sentencias		Sobreseimientos Provisionales		Sobreseimientos Definitivos		Prescripción en Acción Penal	
1933	1934	1933	1934	1933	1934	1933	1934	1933	1934
10	23	10	23	2	23	1	8	—	26

División Sanidad—

Estado sanitario — Estadísticas — Conscriptos rechazados y dados de baja por inútiles.—El número total de enfermos ocurridos en todos los hospitales, reparticiones y buques, ascienden a 11.801, número que relacionado al de los efectivos y tripulaciones arroja un 13.30 %. Este porcentaje está dentro de los límites normales, el cual da el derecho de considerar el estado sanitario como satisfactorio.

De esas cifras se destaca la correspondiente a las enfermedades infectocontagiosas, representada por el 27.54 % de la totalidad de enfermos. La mayor parte de ellas se ha producido a bordo de los dos acorazados, habiendo comenzado con el año e intensificado en el segundo semestre.

Ellas son atribuibles a la incorporación de los nuevos conscriptos y de los marineros 2os. que se destinan a bordo, que no han sufrido en su niñez esas enfermedades, habituales a esa edad en los centros urbanos. Su natural receptividad y el medio propicio al contagio y extensión, ya de por sí fácil, explica su rápida difusión a bordo y su persistencia que han debido limitarse para no interrumpir el desarrollo del programa de adiestramiento de la Escuadra.

Merece una observación el número de enfermedades venéreas, representado por el 11.10 % del total de enfermos. Aun cuando esta cifra atestigua el decrecimiento de estas enfermedades gracias al

método profiláctico en práctica desde hace muchos años, hay que hacer notar que la mayoría de ellas son traídas por el personal de concriptos y marineros al incorporarse a la Armada y que gravita pesadamente sobre su número.

Otra reflexión merece el porciento de concriptos de la clase 1913 declarados inútiles a su incorporación, representado por el 53.96 %.

A priori esta cifra resulta evidentemente alta y daría margen a sugerir deducciones pesimistas de la capacidad física de la juventud argentina en edad de servicio militar, si no se reflexionara que los cada vez más reducidos contingentes de concriptos que requiere la Armada para su servicio, reemplazados por personal contratado, facilitan al médico que practica el examen de aptitud entre los convocados, la selección de los más capaces y vigorosos para el servicio, permitiéndole rechazar aquellos que sin presentar una causa evidente de ineptitud, no ofrecen la robustez que le es posible exigir por la circunstancia antes mencionada.

Por lo tanto, es juicioso no atribuir a ese porcentaje un significado erróneo sobre la salud de los jóvenes argentinos.

El número de bajas ocurridas en el personal de concriptos incorporados al servicio ha sido de 90, que representa un porcentaje de 5.32 %.

El de fallecidos durante el servicio ha sido de 9 que hace un porcentaje de 0.53 %.

Hospitales—Estado de eficiencia.—En el Hospital de la Primera Región Naval, se ha hecho sen-

tir desde hace tiempo la necesidad de ampliar las instalaciones de los dos primitivos pabellones, que ya no satisfacen las crecientes necesidades que impone el servicio.

En este concepto se ha proyectado la construcción de un nuevo pabellón que se destinará, una parte a servicio de cirugía y otra a la instalación de los diversos consultorios externos y de especialidades, gabinetes de radiología, etc.

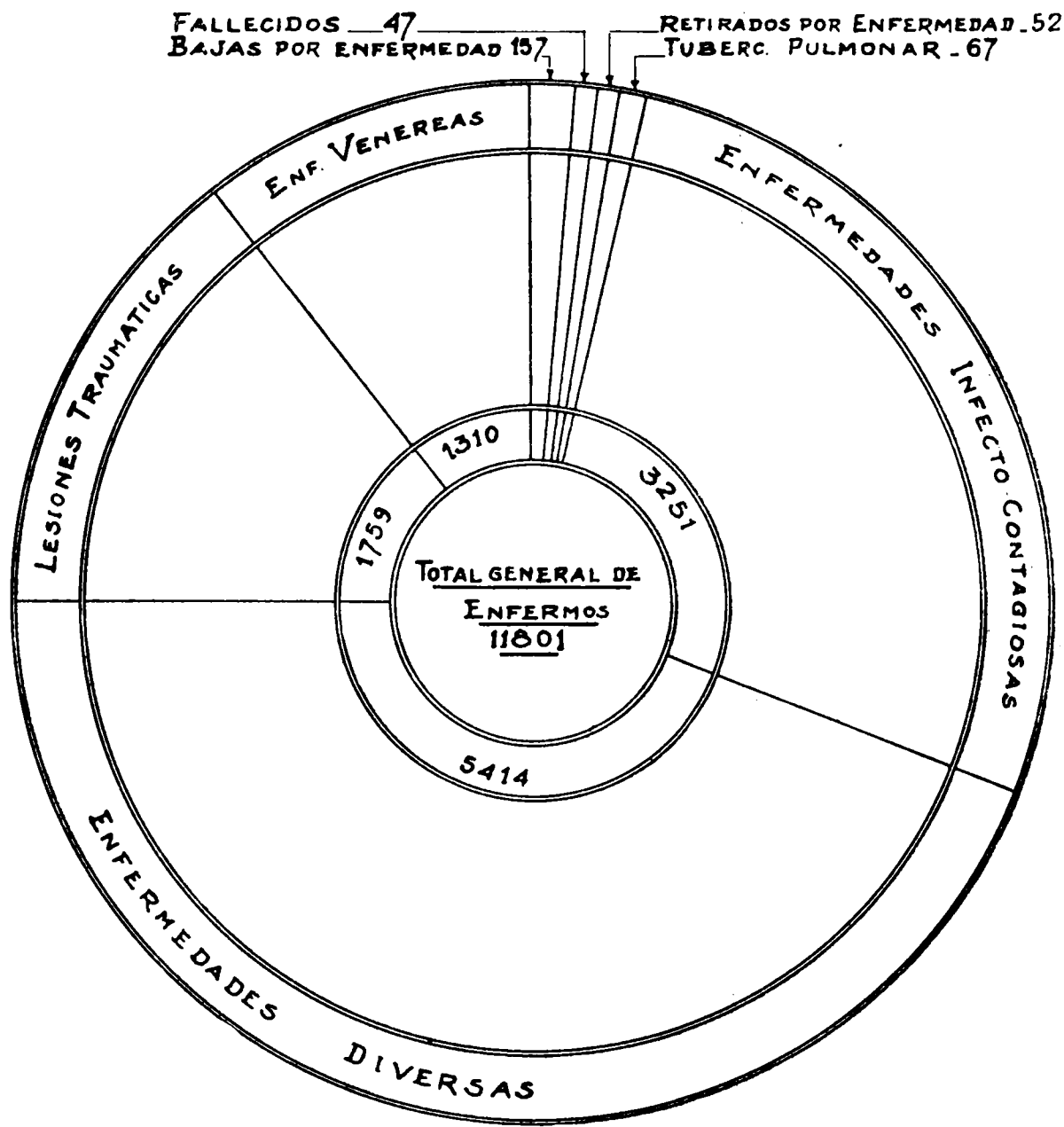
En el Hospital de la Tercera Región Naval se ha instalado el laboratorio para el examen de aptitud del personal de aviación que se encontraba en la Comandancia de Aviación de Punta Indio.

La enfermería de la Escuela de Mecánica, dada la amplitud de los servicios que debe satisfacer desde la supresión del ex Hospital del Arsenal Naval Buenos Aires, es insuficiente e ineficaz, sintiéndose a diario la necesidad de una organización sanitaria más amplia y capacitada en la Capital Federal para encauzar la labor del servicio sanitario en el terreno eficiente a que se debe aspirar.

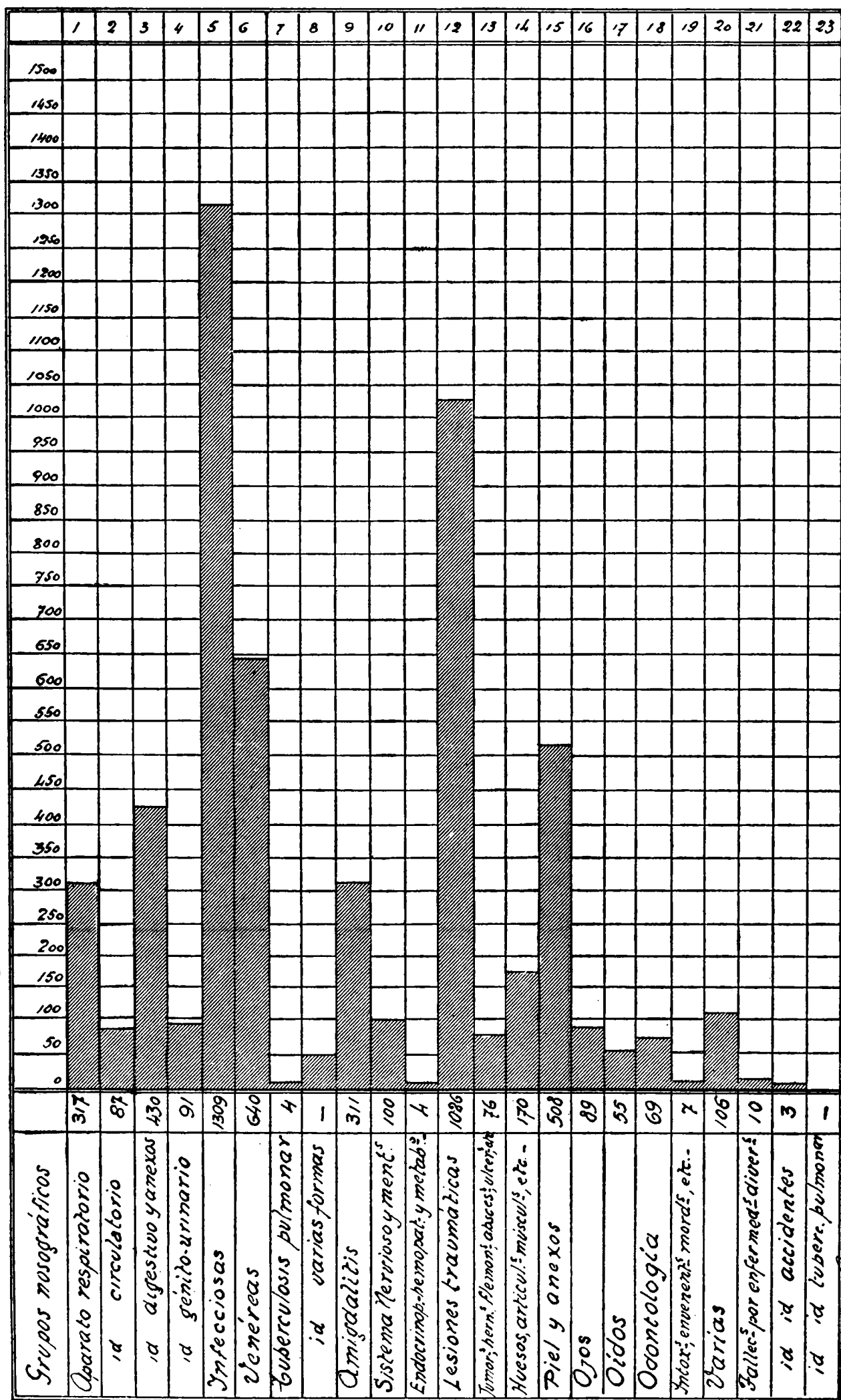
Durante el año transcurrido se ha dotado al Hospital de la Tercera Región Naval de una ambulancia automóvil y de aparatos médicos e instrumental quirúrgico de que carecía. También se ha dotado de instrumental y aparatos médicos de que carecía, al Hospital de la Primera Región Naval.

Cuadro demostrativo del total de morbilidad y mortalidad en la Armada

Año 1934



*Cuadro demostrativo de la morbilidad y mortalidad en los buques de la Armada
por grupos nosográficos
Año 1934.*



[Handwritten signature]

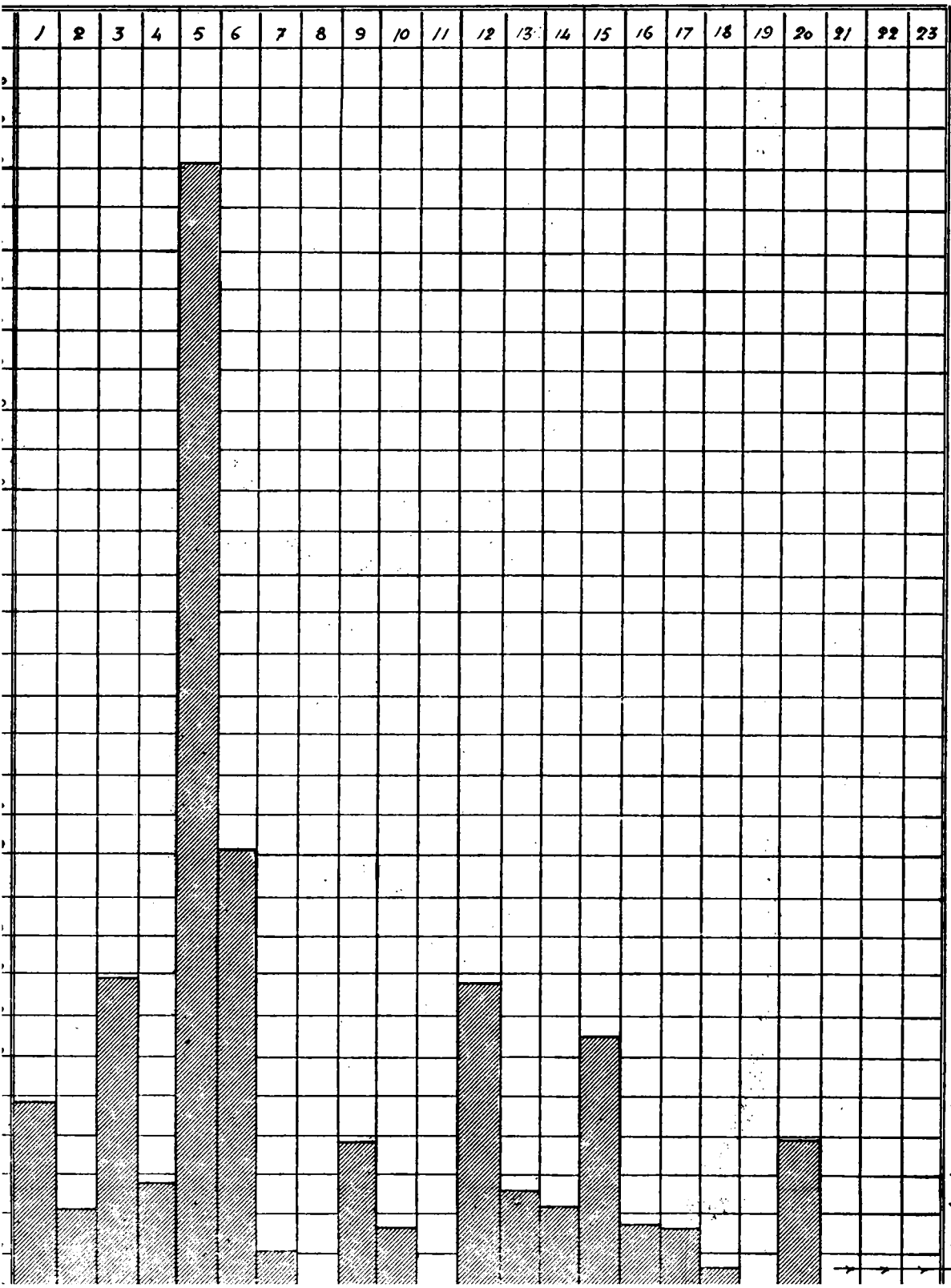
Cuadro demostrativo de la morbilidad y mortalidad en las reparticiones de la Armada por grupos nosográficos

Oño 1934.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
					500																			
					450																			
					400																			
					350																			
					300																			
					250																			
					200																			
					150																			
					100																			
					50																			
					0																			
<i>Grupos nosográficos</i>																								
<i>Numero de Casos</i>	75	91	149	29	527	117	3	-	83	24	1	347	25	96	202	34	17	22	2	55	5	2	-	
<i>Apaparato respiratorio</i>																								
<i>id circulatorio</i>																								
<i>id digestivo y anexas</i>																								
<i>id genito-urinario</i>																								
<i>Infecciosas</i>																								
<i>Venereas</i>																								
<i>tuberculosis pulmonar</i>																								
<i>id varias formas</i>																								
<i>Amigdalitis</i>																								
<i>Sist. nervioso y mentales</i>																								
<i>Endocrinop. hemop. y metabolismo</i>																								
<i>Lesiones traumáticas</i>																								
<i>Tumor, ferri, femori, abd., ulcer, etc.</i>																								
<i>Huesos, articul., músculos, etc.</i>																								
<i>Piel y anexas</i>																								
<i>Ojos</i>																								
<i>Oidos</i>																								
<i>Odontología</i>																								
<i>Malas: envenen^o, morded^o, etc.</i>																								
<i>Utarias</i>																								
<i>Tallectid por enferm diversas</i>																								
<i>id id accidentes</i>																								
<i>id id tuberc. pulmonar</i>																								

[Handwritten signature]

*demostrativo de la morbilidad en los hospitales y enfermerías de la Armada
 por grupos nosográficos
 Año 1934.*



Este cuadro comprende los hospitales de la Primera y Tercera Regiones navales y las
 Enfermerías de la Escuela de Mecánica y Arsenal de la Tercera Región Naval.

Morbilidad

**Planilla demostrativa del resultado de los reconocimientos
médicos practicados a los conscriptos clase 1913—
Bajas por enfermedad y fallecimientos—Año 1934**

Incorporados	4746
Aptos	2185
Inútiles	2561
Porcentaje de inútiles	53,96

Incorporados al servicio

Aptos	2185
Baja por excedente	495
<hr/>	
En servicio	1690
Bajas por enfermedad durante el servicio .	90
Porcentaje de bajas por enfermedad	5,32
Fallecidos	9
Porcentaje de fallecidos	0,53

.

Movimiento de enfermos asistidos en los Servicios Odontológicos de los buques, reparticiones y hospitales de la Armada durante el año 1934

CONSULTORIOS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total de Enfermos	Porcentajes
Primera Región Naval	146	—	—	—	227	206	138	477	468	436	384	326	2807	21,56
Tercera Región Naval	187	55	75	116	317	504	546	368	170	145	189	154	2826	21,71
Escuela de Mecánica	—	—	—	52	91	90	98	93	84	92	165	143	908	6,97
Centro Naval	72	90	107	124	143	134	129	173	154	151	162	157	1599	12,28
Isla Martín García	—	—	—	—	—	70	47	80	140	124	98	98	657	5,04
Com. de Aviación de la Ter- cera Región Naval	—	—	—	—	—	—	120	85	333	75	123	92	828	6,36
Acorazado "Rivadavia"	—	—	—	—	—	—	36	103	288	150	98	253	928	7,13
Acorazado "Moreno"	—	—	—	—	—	—	—	295	386	336	122	245	1384	10,63
Escuela Naval Militar	—	—	—	—	—	208	158	214	216	96	106	80	1078	8,38
Totales de enfermos	405	145	182	292	778	1212	1272	1891	2239	1605	1447	1547	13015	—
Porcentajes	3,11	1,11	1,39	2,24	5,97	9,31	9,77	14,52	17,20	12,33	11,11	11,88	—	—

Resumen del movimiento de enfermos asistidos en los consultorios de especiales de la Armada

CONSULTORIO	1.º REGION NAVAL		3.º REGION NAVAL		ESCUELA DE MECANICA	
	Número	%	Número	%	Número	%
	Otorinolaringología	799	18.88	619	15.29	937
Oftalmología	615	14.53	601	14.85	2.806	46.53
Odontología	2.817	66.57	2.826	69.84	908	18.48
Urología	—	—	—	—	350	7.12
Dermatología	—	—	—	—	411	8.38

Estado de eficiencia del material flotante, Bases y Asenales—

Se agrega una planilla en la que figuran los buques más importantes de la Armada, sus características y estado.

Se continúa con la modernización del guardacostas “Pueyrredón” que posiblemente quedará terminado en el año 1935, como asimismo el destructor “La Plata”.

Fueron radiados tres buques cuyo estado no aconsejaba invertir mayores recursos en repararse.

Dentro de los recursos con que se contó, se han realizado los trabajos necesarios de conservación y mejoras de todo el material flotante y terrestre, previa selección de los más urgentes, dado que las partidas asignadas no fueron suficientes.

Estado de conservación del material de artillería.—Es muy satisfactorio, tanto en los buques como en las reparticiones en tierra.

Estado del material de torpedos.—Se encuentra en perfecto estado de conservación, habiendo empleado muchos de ellos en el ejercicio necesario para entrenamiento.

Electricidad.—Las especificaciones con las cuales se construyen e instalan los materiales eléctricos en los buques de la Armada, son muy severas y aseguran por lo tanto un funcionamiento regular y eficiente y una vida sumamente larga. El gasto que ocasiona su conservación y entrenamiento es pequeño.

Por su naturaleza, el material eléctrico sufre más y se deteriora con mayor celeridad cuando menos se lo hace trabajar.

Habiéndose mantenido la Escuadra durante todo el año en completa actividad, no es de extrañar que prácticamente todo el material eléctrico se encuentre en muy buenas condiciones de funcionamiento.

Las intalaciones terrestres requieren continuo trabajo de reparación y renovación de los materiales instalados. El estado actual es el siguiente:

En la Primera Región Naval se continúa con la evolución de la corriente continua a la corriente alterna, lo que motiva la renovación de algunas instalaciones y la construcción de obras para llenar nuevas necesidades.

El estado de conservación y funcionamiento de la nueva usina de corriente alterna, de las subusinas Nos. I, II, III y IV y de las nuevas instalaciones de corriente alterna, es bueno; a excepción del sistema de toma de agua de circulación a los condensadores de la usina principal, que requerirá la construcción de un túnel de comunicación entre las cámaras de toma y la dársena del puerto.

En la Tercera Región Naval se aumentó la capacidad de la usina de Río Santiago con la instalación del nuevo grupo generador de 700 kw.

El estado de conservación y funcionamiento de las instalaciones eléctricas de Río Santiago y Punta Indio, es en general bueno.

En el motor Diesel del grupo generador N.º 2, se ha producido una avería de importancia que ha dejado esa máquina en condiciones de no poder ser utilizada. De acuerdo con las conclusiones del sumario, su descargo fué autorizado.

En el próximo año se encarará el estudio para substituir la máquina mencionada.

Máquinas.—Es muy satisfactorio el estado de las máquinas de los buques. Durante el año se sometieron a recorridas importantes las plantas matrices de los cruceros “25 de Mayo” y “Almirante Brown”; exploradores “Cervantes” y “Garay”; destructor “Jujuy” y cañoneros “Paraná” y “Rosario”.

Necesidades más importantes—

Adquisición de un buque escuela.—Habiéndose aprobado la ley para la construcción del buque escuela que ha de reemplazar a la “Sarmiento”, se procedió al estudio de las especificaciones, habiéndose llamado ya a licitación.

Se ha iniciado en los talleres de la Tercera Región Naval la preparación de elementos para empezar la construcción de los avisos a principios del año 1935.

Durante el mismo año se ordenará a la industria privada del país la construcción de otros dos.

Artillería.—Se espera tener los presupuestos de los trabajos a ejecutar en los buques, para que de acuerdo con los fondos disponibles, ordenar la ejecución de los más importantes.

Se trata de modernización de elementos y construcción de repuestos más indispensables.

Electricidad.—Entre los proyectos cuyo estudio se encararán en el año 1935, figuran los siguientes:

a) Instalación de un segundo equipo de giro-compás Anschütz en los cruceros “25 de Mayo” y “Almirante Brown”.

b) Renovación de la red telefónica de la Primera Región Naval.

c) Provisión de energía eléctrica a la Comandancia de Artillería de Costas.

d) Modificación del sistema de toma de agua de circulación a los condensadores de la usina principal de la Primera Región Naval.

e) Substitución del grupo motor-generator N.º 2 de la usina de la Tercera Región Naval, que ha quedado inutilizado.

Arsenal de Zárate—

Su utilaje.—Este se encuentra un tanto envejecido; más de un 40 % de él ha amortizado su valor, habiéndose obtenido un rendimiento superior al normal en cualquier taller.

La capacidad y rendimiento del Arsenal de Zárate es excelente, lo que se debe a la capacidad de los operarios de dicho taller, que es estable y formado en su mayoría en el mismo.

Administración de fondos—

El crédito de las partidas de Presupuesto que manejó esta Dirección General durante el año, destinadas a trabajos de conservación, reparación y ampliación en buques, reparticiones, armamento y embarcaciones menores, construcción de éstas, adquisición de máquinas, motores, explosivos y proyectiles, etc. (14-3-5, 14-3-6, 14-3-7, 14-3-8, 14-6-15 y 14-7-5), acusó con respecto al crédito de las equivalentes del año 1933—teniendo en cuenta los refuerzos acordados en uno y otro año—una disminución de \$ 513.500 $\frac{m}{n}$.

Volvió, así, a presentarse a esta Dirección, más agravado aun, el mismo problema señalado en los últimos años, de partidas que permanecían inmutables en sus montos, si no se reducían, a pesar de las nuevas y considerables obligaciones que se les creaba, como consecuencia de la incorporación de unidades modernas, de la ampliación de servicios e instalaciones terrestres y del mayor impulso dado a las actividades de la Escuadra. Fué necesario, entonces, extremar las medidas de fiscalización de los gastos de manera de limitar los compromisos a lo más indispensable, vigilando estrechamente la marcha de los trabajos y la inversión de fondos a efectos de liberar oportunamente a las partidas de

toda afectación innecesaria. Así fué, que en el segundo semestre se redujeron las asignaciones de numerosas obras, reintegrando a las partidas respectivas lo que se consideraba de improbable inversión durante el ejercicio, a fin de destinar esos fondos a otros trabajos o adquisiciones necesarios y de segura realización en el año. De este modo pudo hacerse menos notable la falta de recursos bastantes para proveer eficientemente a las necesidades del material, sobre todo en trabajos de reparaciones.

Las partidas fueron utilizadas al máximo, como lo prueba la inversión de \$ 3.446.000.02 $\frac{m}{n}$ sobre un crédito total de \$ 3.505.400 $\frac{m}{n}$, lo que acusa un porcentaje del 95.6, que podría aun elevarse al 98.13 %, si se considera que además de esa suma de \$ 3.446.000.02 $\frac{m}{n}$, puede considerarse prácticamente invertida la cantidad de \$ 94.022.46 $\frac{m}{n}$ cuya retención se ha gestionado por estar afectada al pago de obras contratadas con particulares que se terminarán en fecha próxima.

Como a mediados de año se observara que la insuficiencia de fondos se hacía más sensible en el remanente de las partidas reservado para obras especiales, se apeló a los Créditos de Conservación para aumentar el saldo afectado a la atención de esas obras. Fué necesario, entonces, concelar los saldos que arrojaron esos Créditos al 25 de Junio. Posteriormente se acreditó a la partida 14-3-5 el porcentaje que no se liquidaba a los buques por estar en situación de inactividad y más tarde se ingresaron los sobrantes que se preveía dejarían los

Créditos a fin de año. De esta manera se aumentó el saldo de las partidas en lo que a continuación se indica :

Partida 14-3-5	\$	66.112.58
Partida 14-3-7	”	23.071.34
Partida 14-6-15.	”	1.605.49

Se agrega una planilla de las inversiones ocurridas en el año 1934 (jornales y materiales) con cargo a las partidas que administra esta Dirección General.

**Inversiones ocurridas en el año 1934 (jornales y materiales) con cargo a las partidas
que administra la Dirección General del Material**

BUQUES O REPARTICIONES	Crédito de Conservación	Obras especiales	TOTALES
Buques de la Escuadra de Mar y de Río	153.323.75	1.137.469.40	1.290.793.15
Buques auxiliares y otros	96.016.37	559.981.95	655.998.32
Reparticiones	497.547.01	901.661.54	1.399.208.55
	746.887.13	2.599.112.89	3.346.000.02

Ingeniería civil—

Esta División ha tendido la inspección y preparado proyectos y presupuestos de las obras. Se indican las más importantes:

Prosecución obras construcción tanque para petróleo, de hormigón armado, en la Primera Región Naval (\$ 240.000 $\frac{m}{n}$).

Instalación de obras complementarias tanque para petróleo en Puerto Belgrano.

Construcción de una prisión anexa al Cuartel de Puerto Belgrano, contratada con la empresa Francisco Marseillan (\$ 39.190 $\frac{m}{n}$).

Ampliación del taller de lavado de proyectiles de Puerto Belgrano, contratada con la empresa Francisco Marseillan (\$ 14.203.16 $\frac{m}{n}$).

Construcción del edificio para la Subprefectura de Santo Tomé, contratada con la empresa Virgilio Zossi (\$ 89.998.60 $\frac{m}{n}$).

Construcción edificio para Subprefectura de Ushuaia, contratada con la empresa Juan y César Pierini (\$ 47.498.— $\frac{m}{n}$).

Renovación parcial del frente del edificio ocupado por el Museo y Centro Naval, contratada con la empresa Cirilo Nassiff (\$ 39.950.— $\frac{m}{n}$).

Construcción de una pileta y pabellón de baños en la Escuela de Mecánica de la Armada, contratada con la empresa Raúl Ortiz Rosa (\$ 90.000 $\frac{m}{n}$).

Instalaciones para aprovisionamiento y provisión de agua potable en la Tercera Región Naval (Río Santiago), contratada con la empresa Becker y Cía. (\$ 140.000 $\frac{m}{n}$).

Provisión y colocación de una cañería provisoria para agua potable en la dársena de submarinos del puerto de Mar del Plata, contratada con la empresa Lorenzo Sburlati ($\$ 4300 \frac{m}{n}$).

Construcción de una pista y playa de maniobras para aviones en la estación aeronaval Punta Indio, contratada con la empresa Agustín Argüel (pesos $107.576 \frac{m}{n}$).

Al par de éstas ha cerrado, proyectado y presupuesto, 32 obras y adquirido materiales para otras por valor de $\$ 256.479.26 \frac{m}{n}$, con cargo a partidas de administración.



Durante el año esta Dirección General ha desarrollado sus actividades normalmente, encuadrándose dentro de las disposiciones legales y reglamentarias, habiendo salvado en forma satisfactoria los inconvenientes derivados de la falta de personal.

SUMINISTROS—

Con el reducido personal existente en la actualidad, se siguen efectuando algunos trabajos, como ser: arreglo y pintado de camas, motones, cuadernales, reparación de muebles, reparación de vajilla electro plata, etc., habiéndose obtenido muy buenos resultados en lo que respecta al trabajo y con relación a su costo.

Aprovisionamiento.— En distintas oportunidades no se pudieron proveer diversos artículos por las razones que se indican:

1.^a—Carencia de stock de reserva (para esto los locales existentes son insuficientes).

2.^a—Atraso en la entrega de mercaderías adquiridas.

3.^a—Escasos medios de transporte para enviar materiales fuera de la capital.

También ocurre el caso de artículos que han sido recibidos en depósito, pero que no pueden proveerse por estar sujeta su recepción definitiva al análisis correspondiente, que pese a la buena voluntad puesta por el Jefe de los Laboratorios de la Armada, es común que esta dependencia (debido al exceso de trabajo) tenga que demorar los análisis, algunos de los cuales son de relativa duración, lo que ocasiona inconvenientes para el aprovisionamiento en oportunidad.

Sección equipos y confecciones. — Vestuario.— Los aprovisionamientos correspondientes a este depósito se han efectuado durante el año con normalidad, manteniéndose los stocks necesarios.

Las confecciones de vestuario para la tropa se hicieron en las cantidades indispensables para atender las dos estaciones del año, ya que para el invierno del año 1935 deberán ajustarse a las modificaciones introducidas en el equipo.

Las cantidades de prendas confeccionadas alcanzaron a 184.308, habiéndose invertido la suma de \$ 202.504.35 $\frac{m}{n}$.

Todo el vestuario recibido de las costureras a domicilio, ha sido, previamente a su provisión a los buques y reparticiones, desinfectado.

Taller de medias y elásticos de algodón.—El personal de obreras de este taller ha trabajado satisfactoriamente para obtener el máximo de rendimiento, habiendo sido su producido el que se indica a continuación:

Medias de algodón para tropa, fabricadas durante el año, pares, 121.530.

Inversión	\$	29.474.17
Promedio, cada par	”	0.24

Medias blancas Escuela Naval, fabricadas durante el año, pares, 2000.

Inversión	\$	955.73
Promedio, cada par	”	0.47

Elásticos blancos de algodón, fabricados durante el año, 15.000.

Inversión	\$	15.705.13
Promedio, cada uno	”	1.04

Taller de colchonería.—En este taller durante el año se han confeccionado un total de 4981 útiles de cama (colchonetas, colchones, almohadas), invirtiéndose la suma de \$ 39.587.36 $\frac{m}{n}$.

Taller de velería y banderas.—En este taller durante el año se confeccionaron y entregaron a los respectivos depósitos de esta División, los distintos trabajos que se indican a continuación:

Depósito de Ferretería.—2699 juegos de banderas, banderolas, distintivos y gallardetes, invirtiéndose la cantidad de \$ 13.352.13 $\frac{m}{n}$.

Depósito de Naval. — 11.895 bolsas y carteras, 714 piezas que comprenden toldos, carpas, velas, etc.

Al buque escuela “Presidente Sarmiento” se le confeccionaron 11 velas y se le repararon 10, empleándose en todas estas confecciones entregadas a este depósito, \$ 73.961.38 $\frac{m}{n}$.

Depósito de Equipos.— Confección de bolsitas, cotines, colchones especiales para Oficiales, coys, rabizas, etc., importando \$ 5898.24 $\frac{m}{n}$.

Depósito de rezagos.—En el transcurso del año, se vendieron efectos de rezagos por valor de pesos 78.130.87 $\frac{m}{n}$, conforme al siguiente detalle:

Abril 9—Remate compuesto de 280 lotes . . .	\$	16.230.72
Septiembre 17—Remate compuesto de 265 lotes ”		44.410.07
Noviembre 2—Remate compuesto de 7 galpones de la antigua Escuela de Mecánica . . . ”		11.515.—
Noviembre 2—Remate compuesto de material descargado como rezagos Escuela de Me- cánica ”		4.563.—
Ventas varias ”		1.412.08
		<hr/>
Total	\$	78.130.87

Además de las ventas indicadas, el Depósito de Rezagos seleccionó y remitió a esta Dirección los artículos utilizables, previo arreglo.

Depósito de Naval.—El movimiento de carbón durante el año 1934 fué el siguiente:

Existencia al 1.º de Enero 1934 k.	7.333.351	\$	175.262.16
Entrada durante el año 1934 . »	3.400.736	»	73.699.78
			<hr/>
Total k.	10.734.087	\$	248.961.94
			<hr/>
Salidas durante el año 1934 . . k.	7.941.300	\$	190.792.80
			<hr/>
Saldo al 1.º de Enero de 1935. k.	2.792.787	\$	58.169.14

Depósito de Ferretería.—*Residuos de petróleo.*
—El movimiento de residuos de petróleo durante el año 1934, es el que se indica a continuación:

Existencia el 1.º de Enero 1934	k.	492.000	
Entradas durante el año 1934.	»	9.607.378	
Total	»	10.099.378	\$ 250.464.57
Salidas durante el año 1934. . .	»	9.539.078	» 236.569.13
Saldo al 1.º de Enero de 1935 . .	»	560.300	» 13.895.44

DIVISION CONTRALOR—

La División Contralor ha desarrollado normalmente sus actividades durante el año 1934. De acuerdo con las disposiciones reglamentarias, se ha llevado el contralor de los consumos y la contabilidad de los artículos de dotación fija, con el máximo posible de celeridad en los trámites, de tal manera que las órdenes de aprovisionamientos en los pedidos corrientes, se han expedido dentro de las 24 horas.

Créditos de consumo.—Durante el año 1934, los créditos de consumo se establecieron con una reducción del 10 %, proporcionalmente a las rebajas sufridas por las partidas del presupuesto. Esa rebaja motivó ciertas dificultades, que fueron consideradas en cada caso, autorizándose algunas ampliaciones reclamadas por buques y reparticiones cuyo crédito no alcanzaba materialmente para atender las necesidades del servicio.

Aprovisionamiento del petróleo.—Con respecto a las provisiones para los buques surtos en Dársena Norte y Puerto Nuevo, por carencia de medios de transporte, se ocasionan gastos de lanchaje, remol-

que, etc., que gravan la partida de combustible, sin contar las posibles demoras que pueden producirse en las operaciones.

Sería conveniente la adquisición de un buque petrolero de capacidad superior al “Ministro Ezcurra”, por cuanto este último se halla al servicio de la Escuadra de Mar y la Dirección General Administrativa no se encuentra en condiciones de disponer envíos de combustible a Puerto Belgrano, Mar del Plata, etc., en cargamentos mayores.

DIVISION COMPRAS—

Se puso en vigor un nuevo sistema de adquisiciones para el año 1935, de grandes licitaciones que comprenden la totalidad de los artículos cuya provisión se prevé para todo el año; este sistema, una vez perfeccionado en base a estadísticas que permitan a la División Suministros efectuar pedidos racionales, puede asegurarse será de puro beneficio para uno de los más importantes servicios de la Dirección General, como es el de aprovisionamiento.

Movimiento de la División Compras en 1934:

Pedidos de adquisiciones recibidos de la División Suministros	996
Pedidos de adquisic. tramitados por expediente.	262
Expedientes diligenciados	2.584
Informes producidos	1.694
Notas oficiales y cartas al comercio	1.836
Ordenes de compra extend. al comercio de plaza.	4.282
Ordenes de compra dadas a la Comisión Naval en Europa	64

Contratos celebrados por aprovisionamiento o trabajos	13
Planillas de presup. enviadas a cotizar aprox.	69.700
Firmas nuevas inscriptas en el Registro de Proveedores	153
Depósitos de garantía recibidos del comercio	1.168
Muestras remitidas a Laboratorios para análisis	720
Importe de las compras realizadas en plaza	8.323.468.45
Importe de las compras hechas en el extranjero	1.979.274.36
Importe de los aprovisionamientos por contrato	805.990.33

DIVISION CONTADURIA—

Durante el año se han presentado a examen de la Contaduría General de la Nación, 11 cuentas que involucran los fondos recibidos de la Tesorería General de la Nación, las recaudaciones habidas e ingresadas a esta Dirección General por distintos conceptos, el detalle de las inversiones efectuadas para el mejor desenvolvimiento de la Armada, los haberes liquidados al personal Militar, Civil y de Jornales y los importes ingresados a la Tesorería General de la Nación.

El total de lo pagado asciende a la cantidad de pesos 59.061.266.15 $\frac{m}{n}$., y los ingresos a Tesorería General de la Nación, \$ 4.650.160.38 $\frac{m}{n}$.

Se ha recibido de Tesorería General, un total de pesos 50.565.999 $\frac{m}{n}$; correspondientes a sueldos \$ 38.923.012.44 $\frac{m}{n}$., y gastos \$ 7.513.614.37 $\frac{m}{n}$. y a Jornales \$ 4.129.373.12 $\frac{m}{n}$. de acuerdo a lo detallado en la planilla agregada.

Ordenes de pago emitidas.—Se han expedido 263 órdenes de pago, de las cuales se han extendido

a favor de esta Dirección General 123 órdenes y a favor de la Comisión Naval en Europa 9 órdenes.

Durante la segunda mitad del año esta Dirección General tropezó con el inconveniente de la falta de fondos para gastos, pues las entregas parciales que efectuaba la Tesorería General eran escasas, dándose el caso de que una orden de pago por gastos demoraba hasta tres meses en ser cancelada.

La existencia de fondos en esta Repartición, en cantidad suficiente como para poder atender normalmente las exigencias de un mes, traería aparejado junto con el buen servicio, los beneficios que reporta el pago al comercio de sus facturas a 30 días, traducido en el descuento del 5 % que hoy se pierde generalmente.

Además, en los casos de compras urgentes ordenadas a la Comisión Naval, permitiría girar a ésta directamente el importe de las mismas, con lo que se evitarían situaciones de apremio a dicha Comisión, como las que se producen cuando por simples demoras de trámite o situaciones eventuales, las órdenes de pago emitidas a favor de las Embajadas, sufren un atraso en el giro de los fondos.

Recaudaciones.—Se han recaudado por distintos \$ 2.997.817.94 $\frac{m}{n}$. de acuerdo al detalle en la planilla agregada.

Arqueos efectuados por Contaduría General.—Tres arqueos se han efectuado durante el año, to-

dos con resultados altamente satisfactorio en las fechas que a continuación se indican:

Marzo 27; Agosto 20 y Diciembre 12.

Ejercicios vencidos.—Con la inclusión en el presupuesto del artículo 16, se ha logrado descongestionar en parte sueldos y gastos que por índole hubieran tenido un largo trámite para su liquidación en Contaduría General.

Se han recibido por este concepto \$ 929.10 $\frac{m}{n}$., de los cuales se han invertido 729.10 $\frac{m}{n}$. quedando un saldo a pagar de \$ 200, que en su oportunidad será entregado a los interesados.

Pasajes.—

Rendiciones de órdenes de pasajes y cargas

Rendiciones de órdenes de pasajes y cargas	354	
Cuentas por pasajes, cargas, kilometrajes	1232	\$ 481.373.62
Cuentas por servicios de pilotajes y remolques	465	» 94.357.71
Cargos formulados al personal de la Armada	135	» 8.475.63
Expedientes varios	215	

Varios.—Se pasaron a un libro especial titulado “Deudores en Gestión”, todas las cuentas de deudores al fisco, contabilizándose en virtud del Acuerdo de fecha 3 de octubre de 1934 (O. G. 271 de 1934). Son 92 cuentas por valor de \$ 152.257.34 moneda nacional.

Mesa “Cuentas de Comercio”.—En el transcurso del referido año se han recibido 3562 órdenes de

de compra extendidas por la División Compras (349 más que en el año 1933 y 727 más que en 1932) y que han originado la presentación de 5424 facturas, (773 más que en 1933 y 1777 más que en 1932), por valor total de \$ 7.775.846.47 $\frac{m}{n}$.

Se deduce por las cantidades anotadas, que ha aumentado considerablemente el trabajo con relación a los años anteriores, tanto por la mayor cantidad de órdenes de compra y correlativamente de facturas, como por diversidad de nuevas tareas.

Al establecer que todas las cuentas de adjudicaciones mayores de \$ 5.000 $\frac{m}{n}$ sean abonadas por la Tesorería General de la Nación, obliga a una constante atención, pues es sabido que, según los plazos de entrega establecidos en las respectivas órdenes de compra, el comercio presenta una o varias facturas, de acuerdo con las condiciones de entrega.

En cuanto el decreto N.º 46.848, ha recargado la tarea por los distintos formularios que deben llenarse y diligenciarse ante la Oficina de Control de Cambios, para que autorice el giro de fondos al exterior.

Efectuadas las liquidaciones de las cuentas recibidas, se han obtenido descuentos y bonificaciones por un valor total de \$ 177.518.07, $\frac{m}{n}$ de los cuales \$ 109.140.35 $\frac{m}{n}$ corresponden a las abonadas por la Tesorería General de la Nación y \$ 68.377.72 a las abonadas por la Tesorería de esta Dirección General.

SECCION TESORERIA—

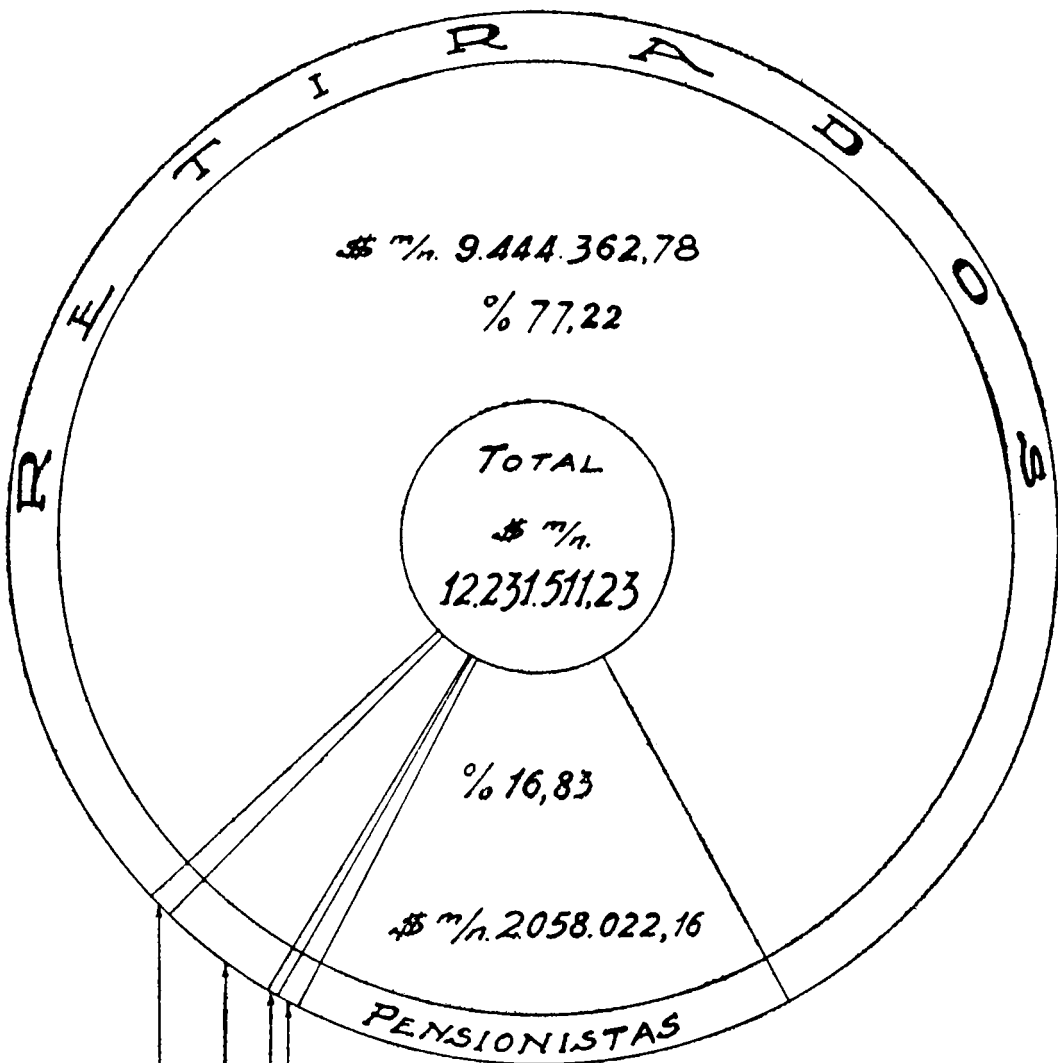
Sección Pagos. — El pago de retiros (personal superior) por noviembre, y (personal superior y subalterno) por diciembre, sufrió retardo, debido a que los recursos asignados no fueron suficientes.

La insuficiencia del crédito acordado en 1934 en el Anexo “J” para el pago de los haberes del personal de retirados, motivó que en mes de noviembre solamente se pagaran los retiros del personal subalterno, quedando impago el personal superior por dicho mes y diciembre y el personal subalterno por diciembre. Estos pagos recién se regularizaron a fines de enero por haberes reforzado la partida respectiva.

Con el aumento de las partidas del Anexo “J” del Presupuesto para 1935, quedarán salvadas estas dificultades que anualmente se producen a fin de cada ejercicio.

Retiros y pensiones. — Se detalla en el gráfico correspondiente, el importe total de los retiros y pensiones abonados.

GRAFICO DE LAS INVERSIONES
DEL ANEXO "J"



PENSIONES GRACIABLES	\$ m/n. 112.601,39	% 0,92
EXPEDICIONES PRECURSORAS	.. 25.004,90	.. 0,20
EXPEDICIONARIOS AL DESIERTO	.. 518.320 -	.. 4,23
GUERREROS DEL PARAGUAY	.. 73.200 -	.. 0,60

DIVISION TRANSPORTES—

Servicio Costa Sud.—Durante el año, el servicio a la Costa Sud ha sido atendido solamente con el Transporte “Chaco”, el cual ha efectuado cinco viajes.

El Transporte “Pampa” no ha podido realizar ningún viaje, pues debió efectuar a principios del año, uno a Europa, desempeñando una comisión ordenada por el Ministerio.

A su regreso al país, en el mes de Mayo ppdo., pasó al Taller de Marina de Dársena Norte, donde fué sometido a reparaciones que era menester efectuarle para que pudiera quedar en condiciones de dedicarlo al servicio. En dicho taller permaneció hasta fin de Diciembre.

El importe de estas reparaciones, que debió ser soportado por el “Producido de transportes”, ascendió a \$ 111.685.80.

Los viaje efectuados por cada buque durante el año, se detallan en la planilla agregada.

El Buque Tanque “Ministro Ezcurra” y Transporte “América”, en el mes de Agosto pasaron a depender de la Escuadra de Mar, a cuya orden han continuado hasta fin de año.

Reparaciones.—Durante el año ha sido necesario someter los distintos transportes en servicio, a reparaciones exigidas por su estado de conservación, habiéndose invertido en ese concepto, las siguientes sumas:

“Patagonia”	\$	20.518.52
“Pampa”	”	111.685.80

“Chaco”	\$	20.027.55
“América”	”	11.116.30

DIVISION LABORATORIOS—

La intensa labor realizada por esta División durante el año, se halla reflejada en las planillas estadísticas que se agregan y en ellas se involucran además de los trabajos inherentes a la Marina, los solicitados por diversas reparticiones nacionales y particulares.

COMISION DE RECEPCION—

Durante el año se hizo efectivo el estricto cumplimiento de las penalidades establecidas en el pliego de condiciones, para las casas morosas en las entregas de mercaderías. Con tal motivo el personal de empleados de que dispone esta Comisión, estuvo recargado en sus habituales tareas.

Labor de la Comisión.—La Comisión de Recepción ha procedido en todo momento y de acuerdo a las disposiciones reglamentarias, en la recepción de mercaderías, rechazos, reclamos, etc., aplicando, cuando correspondió, las penalidades especificadas en el pliego de condiciones.

En general las casas de comercio han dado cumplimiento en buena forma a las entregas de las mercaderías, excepto algunas de ellas, que han dado lugar a rechazos y reclamos seguidos, originando así, pérdida de tiempo y dificultades en los aprovisionamientos que esta Dirección tiene a su cargo.

Datos estadísticos.—

Ordenes de compra extendidas al comercio . . .	3561
Ordenes de compra Comisión Naval	64
Ordenes de compra extendidas "Caja chica" . .	723
Rechazos efectuados	413
Análisis efectuados	1225
Recibos conforme extendidos	4863
Partes diarios de órdenes de compra hasta \$ 50	207
Notas y memorandums	2058
Informes y Decretos	864

Resumen de los viajes y producido de los transportes en el año 1934

Buques	N.º de viajes	Pasajeros conducidos			PASAJEROS CONDUCIDOS			CARGA CONDUcida EN TONELADAS		
		Particular		Total	Oficial		Total	Oficial		Total
		Oficial	Particular	Total	Oficial	Particular	Total	Oficial	Particular	Total
“Pampa”	1	38	—	38	2	2.403	2.405	759.20	33.648.01	34.407.21
“Chaco”	5	454	399	853	4.342	4.392	8.734	144.281.34	133.144.51	277.425.85
“Patagonia”	7	33	198	231	—	1.301	1.301	2.104.46	15.292.43	17.396.89
“M. Ezcurra”	6	13	—	13	26.859	—	26.859	151.743.84	—	151.743.84
“América”	3	—	—	—	674	10.310	10.984	5.389.83	97.010.61	102.400.44
Totales	22	538	597	1.135	31.877	18.406	50.283	304.278.67	279.095.56	583.374.23

Sección Análisis Biológicos

Orinas	981
Orinas (cultivos y bact.)	141
Sangre, reacción Wassermann	479
Sangre, reacción Kahn standard.	479
Sangre, reacción Kahn presuntiva.	479
Sangre, fórmula leucocitaria	167
Sangre, glucosa	113
Sangre, úrea	144
Sangre, rec. globular	39
Sangre, otros análisis	41
Materias fecales	38
Espustos	56
Exudado uretral y vaginal	47
Exudado de chancro	8
Varios	45
	<hr/>
Total	3257

Análisis y ensayos practicados en los Laboratorios

Sección Ensayos de explosivos	2.666
Sección Análisis industriales.	2.974
Sección Resistencia de materiales.	879
Sección Ensayos eléctricos	1.983
Sección Análisis biológicos.	3.257
	<hr/>
Total	11.759

**Planilla demostrativa del número de facturas abonadas
y sus importes durante el año 1934**

Enero	696 facturas	\$	506.212.17
Febrero	406 facturas	»	251.799.20
Marzo	155 facturas	»	93.398.58
Abril	558 facturas	»	407.456.32
Mayo	376 facturas	»	241.742.98
Junio	445 facturas	»	369.914.56
Julio	376 facturas	»	267.307.42
Agosto	548 facturas	»	394.006.10
Setiembre	598 facturas	»	297.266.28
Octubre	424 facturas	»	429.753.77
Noviembre	462 facturas	»	255.745.79
Diciembre	340 facturas	»	255.520.47
<hr/>			
Total	5.384 facturas	\$	3.770.123.54

**Fondos recibidos de la Tesorería General durante el
ejercicio 1934**

MES	SUELDOS	GASTOS	JORNALES
Enero	—	—	—
Febrero	3.119.750.74	—	264.635.35
Marzo	3.421.924.82	951.929.82	367.636.34
Abril	3.329.607.32	656.266.38	364.145.58
Mayo	3.181.493.84	200.000.—	367.493.69
Junio	3.496.812.83	1.133.890.68	377.862.02
Julio	3.455.531.48	682.387.28	475.927.82
Agosto	3.370.864.88	794.644.06	436.926.53
Setiembre	3.443.818.83	792.868.96	402.272.76
Octubre	3.479.068.30	965.064.47	301.315.12
Noviembre	3.463.275.67	705.520.33	367.398.27
Diciembre	5.160.863.73	631.042.39	403.759.64
<hr/>			
	38.923.012.44	7.513.614.37	4.129.373.12

R E S U M E N

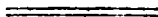
Gastos	\$	7.513.614.37
Sueldos	»	38.923.012.44
Jornales	»	4.129.373.12
<hr/>		
	\$	50.565.999.93

Recaudaciones habidas en el ejercicio 1934

Corriente eléctrica Puerto Belgrano	\$	9.668.94
Agua corriente Puerto Belgrano	»	7.771.11
Alquiler casas Puerto Belgrano	»	38.386.81
Producido remate de Rezagos	»	68.304.45
Proveduría Puerto Belgrano	»	10.263.44
Ingresos por reposición	»	1.218.006.90
Producido transportes nacionales	»	632.050.05
Producido Lavadero Tercera Región	»	5.062.05
Recaudaciones a Rentas Generales	»	51.190.28
Obras en los Arsen. por cuenta particulares »		694.575.35
Pasajes por Cuenta de Haberes	»	23.521.26
Recaudaciones cuentas incorp. a Presupuesto »		223.961.02
Caja Nac. de Jubilac. y Pensiones Civiles . »		3.679.58
P. G. M. Inspección embarc. cuenta partic. »		9.831.70
P. G. M. Derechos de examen	»	1.545.—
		<hr/>
	\$	2.997.817.94

Mesa Cuentas de Comercio

Facturas recibidas	5424	
Facturas pagadas por Tesor. General .	594	\$ 4.121.532.49
Facturas pagadas por Tesor. D. G. A.	4830	» 3.654.313.98
Descuentos obtenidos Tesor. General .		» 109.140.35
Descuentos obtenidos N Tesorería . .		» 68.377.72
Descuentos devueltos		» 3.789.87



PREFECTURA GENERAL MARITIMA

Durante el año, las vastas y complejas tareas de la Prefectura General Marítima han sido atendidas en la forma más eficiente posible, dentro de los escasos recursos y elementos disponibles.

No se han producido hechos salientes de carácter policial, ni conflictos de orden gremial dignos de mención, que hayan perturbado la normalidad del trabajo portuario o afectado intereses públicos o privados del comercio marítimo y la navegación.

Esta tarea ha sido llevada a cabo a pesar de la escasez bien notoria de personal, tarea a la que hay que agregar la no menos importante de la defensa de la renta fiscal, que está a cargo de la Prefectura en los numerosos puertos fluviales y marítimos que le han sido asignados. Esta escasez, impide a la vez efectuar una más severa represión del contrabando en ciertos parajes de nuestro litoral lindantes con países vecinos, pues, es indudable que de todas las medidas que puedan proponerse a este fin, la única que parece más viable y práctica, es la de la estrecha vigilancia de los caminos naturales de esa actividad delictuosa.

Ha de resaltar más la escasez del personal de policía marítima, haciendo notar que alcanza a solo 384 oficiales para cubrir el servicio en las 211 dependencias instaladas. Si se resta el cincuenta por ciento de ese personal que insume las necesidades de cinco o seis puertos principales, queda un número disponible tan reducido para cubrir las demás dependencias, que a muchas de ellas, de importancia, no puede siquiera destinarse un oficial de cualquier jerarquía.

En igualdad de condiciones, bajo este aspecto, se encuentra la Prefectura en lo tocante al personal subalterno, resultando en absoluto exigua su dotación para ejercer debidamente la vigilancia general, no solamente en las apartadas dependencias del dilatado litoral de la República, sino también en aquellos puertos más importantes que, por eso mismo, necesitan una cantidad muy superior de clases y marineros a la que tienen asignada en la actualidad.

Esta situación se prolonga desde hace ya muchos años y mientras el movimiento portuario ha ido en progresivo aumento, al punto de sumar 20 mil buques más en 1934 con respecto a 1913, multiplicando así las tareas en proporción, el número de personal ha permanecido prácticamente estacionario. Una excepción—aunque mínima a este respecto—la constituye el refuerzo de personal que autorizó el decreto en Acuerdo General de Minis-

tros del 2 de Enero de 1934, que asignaba \$ 350.000 para las dependencias de la frontera en el alto Uruguay. Urge realmente aumentar los efectivos, en la medida que lo permita la situación económica del país.

Esta medida debe correr paralela con el ajuste de los sueldos del personal, cuya exigüidad es notoria. No es menester insistir más sobre este punto; la prensa toda del país lo ha puesto en evidencia más de una vez, con una unanimidad de pareceres que exime el citar mayores argumentos.

*
* * *

A fin de aumentar los conocimientos del personal, ha comenzado a funcionar este año—aunque en forma precaria por falta de elementos y personal,—la Escuela de Policía, cuya creación data del año 1931. Los resultados obtenidos, aun en las condiciones en que se desarrollaron los cursos—fuera de las horas de oficina y con asistencia de oficiales con horario continuo, — son muy satisfactorios y dan una idea del rendimiento que podrá obtenerse cuando se complete la organización y pueda disponerse de profesores y alumnos que asistan más regularmente.

*
* * *

Con respecto al material flotante y armamento, es preciso renovarlo en parte y en especial, dotar del necesario para la represión del contrabando.

Este último punto, tiene principios de ejecución en la construcción de lanchas veloces iniciada este año. En la situación actual el personal no cuenta con los medios adecuados, viéndose así a menudo desalentado y burlado en su empeño de perseguir a los delincuentes.

Razones de buen servicio han dado motivo a la creación de tres destacamentos: en San Carlos de Bariloche, sobre el Nahuel Huapí; en Yohazá, sobre el río Uruguay y en Paranacito, en la zona del Delta; lugares que demandan vigilancia permanente.

*
* * *

Durante el año, nuestro país ha adherido a la Convención Internacional de la Seguridad de la Vida en el Mar y a la de Líneas de Carga, celebrada en Londres en 1930. Como consecuencia, por decreto de 18 de octubre ppdo., fué aprobado el Reglamento Nacional e Internacional de Franco Bordo, cuya aplicación ha quedado encomendada a esta repartición.

Entre las reglamentaciones dictadas dignas de señalar, se encuentran: las normas para construcciones, transformación y reparación de buques; la que modifica el Reglamento de Roles, Entrada y Despacho de Embarcaciones tendiente a obviar trámites que ofrecían inconvenientes; la disposición sobre exención de uso obligatorio de remolque para buques pesqueros y otros similares, concurrentes

a facilitar nuestra navegación, etc. Se encuentra además sometido a aprobación el proyecto estableciendo una base unificada de arqueo para todos los buques, que permitirá la percepción de derechos fiscales a que da lugar la navegación y el comercio marítimo.

La repartición ha iniciado este año la reinscripción de buques. En razón de la cantidad de embarcaciones que deben llenar ese requisito; esta tarea insumirá posiblemente todo el corriente año. Se ha proseguido con las inspecciones de motores, máquinas y cascos, que exigen un trabajo arduo y continuado.

Se ha observado un considerable aumento en la expedición de libretas de navegación, acaso como consecuencia de la desocupación reinante que busca trabajo en este orden de actividades. Este exceso de personal marítimo inscripto provocó la suspensión—al igual que el año 1933,—de los exámenes para baquianos, a fin de evitar—al menos transitoriamente—la inscripción de un mayor número de esos profesionales.

*
* * *

A sus tareas normales, esta repartición por decreto del 11 de julio (Ley 11.288) ha agregado la expedición y cobro de patentes de navegación y seguridad de máquinas, función que ha cumplido sin inconvenientes.

En cuanto a los fondos percibidos y recibidos de la Dirección General Administrativa, lo han sido con regularidad, facilitando el desenvolvimiento económico, pago de sueldos y cuentas de la repartición.

*
* * *

Durante el año se ha producido un doloroso desastre marítimo que conmovió la opinión por la forma y calidad del personal que sucumbió en él. Me refiero al pesquero “Cachalote” que desapareció durante un temporal, sin dejar rastros; pese al empeño puesto en su búsqueda por las fuerzas de aviación y buques de la Armada y aun otros buques de la misma compañía, no ha podido recogerse vestigio alguno que permita deducir la suerte que le haya cabido.

* * *

Como un reflejo de las tareas que ha debido afrontar la repartición durante el año fenecido, se agregan a continuación una serie de planillas estadísticas de interés, tanto desde el punto de vista comercial y portuario, como de otras actividades correlativas, que han exigido una labor intensa y continuado de todo el personal.

Oficina de Resguardo y Anexo

Relación de los contrabandos apresados y contravenciones a las Ordenanzas de Aduana denunciadas con intervención de las dependencias de la Prefectura General Marítima, durante el año 1934 y diferencia con respecto al año 1933:

	Apresados en:		Diferencia cantidad		Valor aproximado en pesos moneda nacional
	1934	1933	mayor	menor	
Formosa	137	51	86	—	4.753.—
Posadas	41	62	—	21	31.843.90
Santo Tomé	30	18	12	—	6.270.—
Pto. de la Capital . . .	19	1	18	—	20.268.—
Barranqueras	13	43	—	30	1.712.—
Santa Fe	15	10	5	—	6.766.12
San Javier (Misiones)	12	6	6	—	2.838.—
Concordia	11	—	11	—	6.173.62
Paso de la Patria . . .	8	6	2	—	5.275.20
Bella Vista	7	—	7	—	1.155.—
Corrientes	7	28	—	21	2.450.23
Eldorado	4	1	3	—	1.114.—
Barra Concepción . . .	3	8	—	5	997.50
Bermejo	3	3	—	—	990.51
Colón	3	3	—	—	4.66
Monte Caseros	3	2	1	—	1.100.—
Candelaria	2	—	2	—	970.—
La Cruz	2	4	—	2	532.—
Las Palmas (Chaco) . . .	2	2	—	—	198.—
Villa Constitución . . .	2	1	1	—	82.—
Alvear	1	2	—	1	631.—
Bahía Blanca	1	1	—	—	10.30
C. del Uruguay	1	—	1	—	453.80
Comodoro Rivadavia . .	1	—	1	—	500.—
Colonia Clorinda	1	11	—	10	58.72
Empedrado	1	—	1	—	14.721.40
Garruchos	1	—	1	—	738.40
Goya	1	1	—	—	3.805.—
La Plata	1	1	—	—	14.—
Paso de los Libres . . .	1	2	—	1	1.400.—
Quequén	1	—	1	—	25.—
Reconquista	1	—	1	—	27.50
Total	336	282	160	91	117.878.86

Nota.—En el año 1933 los puertos de General José F. Uriburu, Ituzaingó, Ocampo, San Fernando, San Lorenzo, San Pedro, Tigre, Ushuaia y el de Villa Urquiza apresaron en total 15 contrabandos; estos puertos no figuran en la memoria del año 1934 por no haber intervenido en secuestros de mercaderías.

En el año 1934 la actuación del personal en el apresamiento de contrabandos o denuncias de contravenciones a las Ordenanzas de Aduana llegó a un total de 336, y siendo de 282 las correspondientes al año 1933, existe un aumento neto para el año de 54 intervenciones.

MOVIMIENTO PORTUARIO

Concurrencia de buques

Movimiento total en los puertos de la República (Entradas y Salidas).

Resumen general.—El movimiento de buques y tonelaje de registro, ha aumentado con relación al año anterior.

El movimiento total en los distintos puertos de la República alcanzó a 85.343.166.61 toneladas, correspondiendo a 162.012 buques; habiéndose registrado por lo tanto un aumento de 5.392.894.96 toneladas sobre el movimiento habido en 1933.

De las sumas descompuesta, corresponde:

Ultramar.	5.742 buques con	19.832.484.60 ton.
Id. naveg. interior.	4.927 buques con	15.167.540.96 ton.
Cabotaje	138.024 buques con	45.003.160.47 ton.
Ribereños nav. ext.	13.282 buques con	5.327.812.13 ton.
Id. naveg. interir. .	37 buques con	12.168.45 ton.
<hr/>		
Total.	162.012 buques con	85.343.166.61 ton.

Estas cantidades parciales, con relación a las del año 1933 arrojan las diferencias siguientes:

Ultramar un aumento de	1.168.003.50 ton.
Id. naveg. interior un aumento de . . .	2.857.764.72 ton.
Cabotaje un aumento de	590.133.26 ton.
Ribereños naveg. ext. un aumento de . .	774.949.31 ton.
Id. naveg. interior un aumento de . . .	2.044.17 ton.

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

2.964 vapores entrados con	10.292.554.38 ton.
2.686 vapores salidos con	9.534.370.87 ton.
44 veleros entrados con	2.770.16 ton.
48 veleros salidos con	2.789.19 ton.
<hr/>	
5.742 buques	19.832.484.60 ton.

Puerto de la Capital—

1.512 vapores entrados con	6.401.409.38 ton.
1.454 vapores salidos con	6.077.206.01 ton.

Puertos de los ríos—

967 vapores entrados con	2.786.709.11 ton.
670 vapores salidos con	2.142.761.57 ton.

Puertos de la costa Sud—

485 vapores entrados con	1.104.435.89 ton.
562 vapores salidos con	1.314.403.29 ton.
44 veleros entrados con	2.770.16 ton.
48 veleros salidos con	2.789.19 ton.

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—

1.449 vapores entrados con	6.190.265.90 ton.
1.348 vapores salidos con	5.534.943.24 ton.

Puertos de los ríos—

213 vapores entrados con	619.767.97 ton.
642 vapores salidos con	2.029.355.57 ton.

Puertos de la costa Sud—

110 vapores entrados con	173.333.09 ton.
504 vapores salidos con	1.245.203.12 ton.
35 veleros entrados con	365.91 ton.

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

Puerto de la Capital—

63 vapores entrados con	211.143.48 ton.
106 vapores salidos con	542.262.77 ton.

Puertos de los ríos—

754 vapores entrados con	2.166.941.14 ton.
28 vapores salidos con	113.406.— ton.

Puertos de la costa Sud—

375 vapores entrados con	931.102.80 ton.
58 vapores salidos con	69.200.17 ton.
9 veleros entrados con	2.404.25 ton.
48 veleros salidos con	2.789.19 ton.

De las cifras expuestas, resulta que, durante el año 1934, han entrado por los distintos puertos de la República 3088 buques de ultramar (vapores y veleros) con 10.295.324.54 toneladas y han salido 2734 buques (vapores y veleros) con 9.537.160.06 toneladas, de las cuales corresponden a:

Buques cargados—

1.772 vapores entrados con	6.983.366.96 ton.
2.494 vapores salidos con	8.809.501.93 ton.
35 veleros entrados con	365.91 ton.

Buques en lastre—

1.192 vapores entrados con	3.309.187.42 ton.
192 vapores salidos con	724.868.94 ton.
9 veleros entrados con	2.404.25 ton.
48 veleros salidos con	2.789.19 ton.

Ultramar navegación interior—

El total del tonelaje de ultramar navegación interior está descompuesto en:

2.373 vapores entrados con	7.269.692.98 ton.
2.554 vapores salidos con	7.897.847.98 ton.
<hr/> 4.927 buques con	<hr/> 15.167.540.96 ton.

Estos buques han operado como sigue:

Puerto de la Capital—

810 vapores entrados con	2.506.217.— ton.
800 vapores salidos con	2.762.953.— ton.

Puertos de los ríos—

1.413 vapores entrados con	4.343.943.08 ton.
1.694 vapores salidos con	4.975.805.21 ton.

Puertos de la costa Sud—

150 vapores entrados con	419.532.90 ton.
60 vapores salidos con	159.089.77 ton.

De las cantidades, corresponden a vapores cargados:

Puerto de la Capital—

773 vapores entrados con	2.379.998.— ton.
540 vapores salidos con	2.012.931.— ton.

Puertos de los ríos—

682 vapores entrados con	2.322.637.13 ton.
1.471 vapores salidos con	4.347.195.37 ton.

Puertos de la costa Sud—

64 vapores entrados con	162.795.50 ton.
47 vapores salidos con	137.489.95 ton.

A vapores en lastre:

Puerto de la Capital—

37 vapores entrados con	126.219.— ton.
260 vapores salidos con	750.022.— ton.

Puertos de los ríos—

731 vapores entrados con	2.021.305.95 ton.
223 vapores salidos con	628.609.84 ton.

Puertos de la costa Sud—

86 vapores entrados con	256.737.40 ton.
13 vapores salidos con	21.599.82 ton.

De las cifras expuestas, resulta que, durante el año 1934,

han entrado por los distintos puertos de la República 2373 vapores de ultramar navegación interior, con 7.269.692.98 toneladas y han salido 2.554 vapores con 7.897.847.98 toneladas, de las cuales corresponde a:

Vapores cargados—

1.519 vapores entrados con	4.865.430.63 ton.
2.058 vapores salidos con	6.497.616.32 ton.

Vapores en lastre—

854 vapores entrados con	2.404.262.35 ton.
496 vapores salidos con	1.400.231.66 ton.

Cabotaje—

En total del tonelaje de cabotaje está descompuesto en:

53.743 vapores entrados con	19.813.440.82 ton.
53.477 vapores salidos con	19.979.325.36 ton.
15.429 veleros entrados con	2.607.791.93 ton.
15.375 veleros salidos con	2.602.602.36 ton.
<hr/>	<hr/>
138.024 buques	45.003.160.47 ton.

Estos buques han operado como sigue:

Puerto de la Capital—

6.436 vapores entrados con	2.381.117.40 ton.
6.424 vapores salidos con	2.616.263.03 ton.
5.710 veleros entrados con	971.994.17 ton.
5.882 veleros salidos con	979.103.02 ton.

Puertos de los ríos—

45.650 vapores entrados con	14.955.731.47 ton.
45.416 vapores salidos con	14.904.135.45 ton.
9.638 veleros entrados con	1.630.055.94 ton.
9.419 veleros salidos con	1.618.074.77 ton.

Puertos de la costa Sud—

1.657 vapores entrados con	2.476.591.95 ton.
1.637 vapores salidos con	2.458.926.88 ton.
81 veleros entrados con	5.741.82 ton.
74 veleros salidos con	5.424.57 ton.

De las cantidades, corresponden a buques cargados:

Puerto de la Capital—

5.666 vapores entrados con	2.240.758.17 ton.
3.865 vapores salidos con	1.688.035.69 ton.
5.489 veleros entrados con	927.711.96 ton.
830 veleros salidos con	165.588.15 ton.

Puertos de los ríos—

21.320 vapores entrados con	7.474.470.82 ton.
17.274 vapores salidos con	5.405.152.01 ton.
4.749 veleros entrados con	544.910.66 ton.
6.609 veleros salidos con	1.235.104.27 ton.

Puertos de la costa Sud—

1.378 vapores entrados con	1.839.321.53 ton.
1.460 vapores salidos con	2.232.277.— ton.
72 veleros entrados con	2.736.74 ton.
6 veleros salidos con	261.88 ton.

A buques en lastre:

Puerto de la Capital—

770 vapores entrados con	140.359.23 ton.
2.559 vapores salidos con	928.227.34 ton.
221 veleros entrados con	44.282.21 ton.
5.052 veleros salidos con	813.514.87 ton.

Puertos de los ríos—

24.330 vapores entrados con	7.481.260.65 ton.
28.142 vapores salidos con	9.498.983.44 ton.
4.889 veleros entrados con	1.085.145.28 ton.
2.810 veleros salidos con	382.970.50 ton.

Puertos de la costa Sud—

279 vapores entrados con	637.270.42 ton.
177 vapores salidos con	226.649.88 ton.
9 veleros entrados con	3.005.08 ton.
68 veleros salidos con	5.162.69 ton.

De las cifras expuestas, resulta que, durante el año 1934, han entrado por los distintos puertos de la República 69.172 buques de cabotaje nacional (vapores y veleros) con un des-

plazamiento de 22.421.232.75 toneladas, y han salido 68.852 buques (vapores y veleros) con 22.581.927.72 toneladas, de las cuales corresponden a:

Buques cargados—

28.364 vapores entrados con	11.554.550.52 ton.
22.599 vapores salidos con	9.325.464.70 ton.
10.310 veleros entrados con	1.475.359.36 ton.
7.445-veleros salidos con	1.400.954.30 ton.

Buques en lastre—

25.379 vapores entrados con	8.258.890.30 ton.
30.878 vapores salidos con	10.653.860.66 ton.
5.119 veleros entrados con	1.132.432.57 ton.
7.930 veleros salidos con	1.201.548.06 ton.

Ribereños navegación exterior—

El total del tonelaje de ribereños navegación exterior está descompuesto en las siguientes cifras:

3.539 vapores entrados con	1.880.078.02 ton.
3.563 vapores salidos con	1.963.101.60 ton.
3.076 veleros entrados con	743.238.46 ton.
3.104 veleros salidos con	741.394.05 ton.
<hr/>	
13.282 buques con	5.327.812.13 ton.

Estos buques han operado como sigue:

Puerto de la Capital—

1.900 vapores entrados con	1.414.401.37 ton.
1.859 vapores salidos con	1.420.698.51 ton.
1.649 veleros entrados con	550.512.07 ton.
1.701 veleros salidos con	559.351.66 ton.

Puertos de los ríos—

1.639 vapores entrados con	465.676.65 ton.
1.704 vapores salidos con	542.403.09 ton.
1.427 veleros entrados con	192.726.39 ton.
1.403 veleros salidos con	182.042.39 ton.

Las cantidades precedentemente consignadas representan el movimiento total de buques ribereños navegación exterior 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—

1.799 vapores entrados con	1.372.440.87 ton.
1.063 vapores salidos con	1.127.004.35 ton.
1.635 veleros entrados con	545.975.92 ton.
143 veleros salidos con	44.437.28 ton.

Puertos de los ríos—

206 vapores entrados con	71.140.02 ton.
221 vapores salidos con	122.467.46 ton.
784 veleros entrados con	153.461.73 ton.
337 veleros salidos con	46.529.50 ton.

A buques en lastre:

Puerto de la Capital—

101 vapores entrados con	41.960.50 ton.
796 vapores salidos con	293.694.16 ton.
14 veleros entrados con	4.536.15 ton.
1.558 veleros salidos con	514.914.38 ton.

Puertos de los ríos—

1.433 vapores entrados con	394.536.63 ton.
1.483 vapores salidos con	419.935.63 ton.
643 veleros entrados con	39.264.66 ton.
1.066 veleros salidos con	135.512.89 ton.

De las cifras expuestas, resulta que, durante el año 1934 han entrado por los distintos puertos de la República 6615 buques ribereños navegación exterior (vapores y veleros) con 2.623.316.48 toneladas y han salido 6667 buques (vapores y veleros) con 2.704.495.65 toneladas, de las cuales corresponden a:

Buques cargados—

2.005 vapores entrados con	1.443.580.89 ton.
1.284 vapores salidos con	1.249.471.81 ton.
2.419 veleros entrados con	699.437.65 ton.
480 veleros salidos con	90.966.78 ton.

Buques en lastre—

1.534 vapores entrados con	436.497.13 ton.
2.279 vapores salidos con	713.629.79 ton.
657 veleros entrados con	43.800.81 ton.
2.624 veleros salidos con	650.427.27 ton.

Ribereños navegación interior—

El total del tonelaje de ribereños navegación interior está descompuesto en:

6 vapores salidos con	576.72 ton.
19 vapores salidos con	8.626.48 ton.
3 veleros entrados con	752.67 ton.
9 veleros salidos con	2.212.58 ton.
<hr/>	
37 buques	12.168.45 ton.

Estos buques han operado como sigue:

Puerto de la Capital—

1 vapor entrado con	69.— ton.
1 vapor salido con	1.737.46 ton.
2 veleros salidos con	277.16 ton.

Puertos de los ríos—

5 vapores entrados con	507.72 ton.
18 vapores salidos con	6.889.02 ton.
3 veleros entrados con	752.67 ton.
7 veleros salidos con	1.935.42 ton.

De las cantidades corresponden a buques cargados:

Puerto de la Capital—

1 vapor entrado con	69.— ton.
1 vapor salido con	1.737.46 ton.
2 veleros salidos con	277.16 ton.

Puertos de los ríos—

1 vapor entrado con	81.72 ton.
2 vapores salidos con	1.882.14 ton.
2 veleros entrados con	523.57 ton.
3 veleros salidos con	660.08 ton.

A buques en lastre :

Puertos de los ríos—

4 vapores entrados con	426.— ton.
16 vapores salidos con	5.006.88 ton.
1 velero entrado con	229.10 ton.
4 veleros salidos con	1.275.34 ton.

De las cifras expuestas, resulta que, durante el año 1934, han entrado por los distintos puertos de la República 9 buques ribereños navegación interior (vapores y veleros) con 1.329.39 toneladas y salido 28 buques (vapores y veleros) con 10.839.06 toneladas, de las cuales corresponden a :

Buques cargados—

2 vapores entrados con	150.72 ton.
3 vapores salidos con	3.619.60 ton.
2 veleros entrados con	523.57 ton.
5 veleros salidos con	937.24 ton.

Buques en lastre—

4 vapores entrados con	426.— ton.
16 vapores salidos con	5.006.88 ton.
1 velero entrado con	229.10 ton.
4 veleros salidos con	1.275.34 ton.



**Cuadro con resumen general de las entradas y salidas
de buques**

Puerto de la Capital

	ENTRADA		SALIDA	
	N.º buq.	Toneladas	N.º buq.	Toneladas
Vapores de ultramar .	1.512	6.401.409.38	1.454	6.077.206.01
Vapores de ultramar, navegación interior .	810	2.506.217.—	800	2.762.953.—
Vapores de cabotaje .	6.436	2.381.117.40	6.424	2.616.263.03
Veleros de cabotaje. .	5.710	971.994.17	5.882	979.103.02
Vapores ribereños, na- vegación exterior. .	1.900	1.414.401.37	1.859	1.420.698.51
Veleros ribereños na- vegación exterior. .	1.649	550.512.07	1.701	559.351.66
Vapores ribereños na- vegación interior . .	1	69.—	1	1.737.46
Veleros ribereños na- vegación interior . .	—	—	2	277.16
Total	18.018	14.225.720.39	18.123	14.417.589.85
<i>Zonas fluviales</i>				
Vapores de ultramar .	967	2.786.709.11	670	2.142.761.57
Vapores de ultramar, naveg. interior . . .	1.413	4.343.943.08	1.694	4.975.805.21
Vapores de cabotaje. .	45.650	14.955.731.47	45.416	14.904.135.45
Veleros de cabotaje. .	9.638	1.630.055.94	9.419	1.618.074.77
Vapores ribereños, na- vegación exterior. .	1.639	465.676.65	1.704	542.403.09
Veleros ribereños na- vegación exterior. .	1.427	192.726.39	1.403	182.042.39
Vapores ribereños na- vegación interior . .	5	507.72	18	6.889.02
Veleros ribereños na- vegación interior . .	3	752.67	7	1.935.42
Total	60.742	24.376.103.03	60.331	24.374.046.92
<i>Zonas marítimas</i>				
Vapores de ultramar .	485	1.104.435.89	562	1.314.403.29
Veleros de ultramar. .	44	2.770.16	48	2.789.19
Vapores de ultramar, naveg. interior . . .	150	419.532.90	60	159.089.77
Vapores de cabotaje. .	1.657	2.476.591.95	1.637	2.458.926.88
Veleros de cabotaje. .	81	5.741.82	74	5.424.57
Total	2.417	4.009.072.72	2.381	3.940.633.70
Suma total general . .				162.012
				85.343.166.61

**Resumen general del movimiento de buques y toneladas de
registro, habido en todos los puertos de la República,
durante los años 1930 a 1934**

Año 1930	N.º de buques	Toneladas	TOTAL	
			N.º buq.	Toneladas
Entrada	Ultramar 5.690	18.299.706.57	80.331	41.029.524.72
	Cabotaje 61.563	16.448.295.02		
	Ribereños 13.078	6.281.523.13		
Salida	Ultramar 5.677	18.473.889.92	79.416	40.989.841.97
	Cabotaje 60.739	16.142.028.09		
	Ribereños 13.000	6.373.923.96		
		Suma total. . .	159.747	82.019.366.69

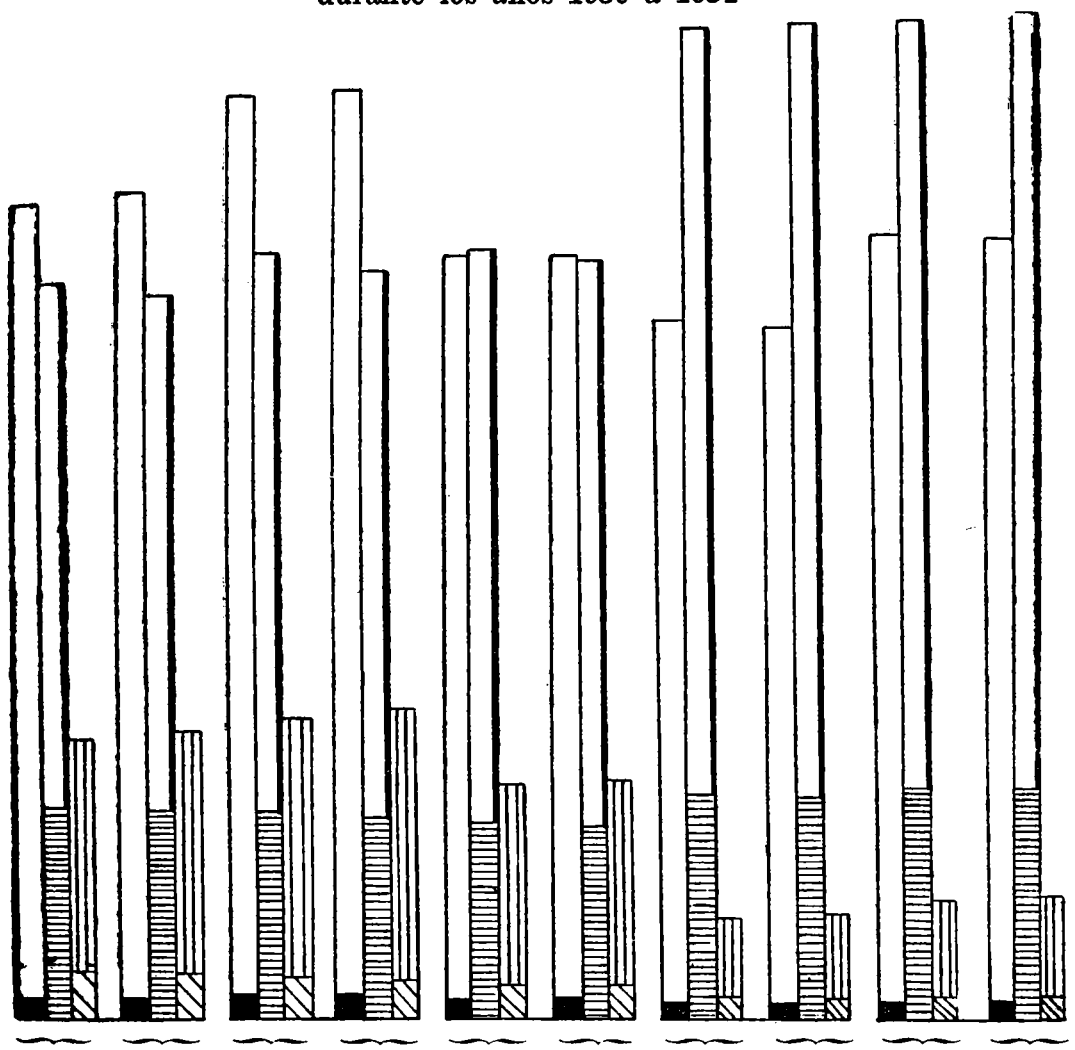
Año 1931	N.º de buques	Toneladas	TOTAL	
			N.º buq.	Toneladas
Entrada	Ultramar 6.514	20.672.363.57	79.166	44.472.821.02
	Cabotaje 60.598	17.101.077.47		
	Ribereños 12.054	6.699.379.98		
Salida	Ultramar 6.488	20.790.649.45	77.937	44.366.846.43
	Cabotaje 59.460	16.690.075.70		
	Ribereños 11.989	6.886.121.28		
		Suma total. . .	157.103	88.839.667.45

Año 1932	N.º de buques	Toneladas	TOTAL	
			N.º buq.	Toneladas
Entrada	Ultramar 5.247	17.075.291.80	72.138	39.482.153.68
	Cabotaje 57.696	17.181.014.61		
	Ribereños 9.195	5.225.847.27		
Salida	Ultramar 5.213	17.075.438.37	71.448	39.345.983.07
	Cabotaje 57.098	16.965.958.29		
	Ribereños 9.137	5.304.586.41		
		Suma total. . .	143.586	78.828.136.75

Año 1933	N.º de buques	Toneladas	TOTAL				
			N.º buq.	Toneladas			
Entrada	Ultramar	2.794	9.456.463.50	77.162	40.024.461.40		
	Ultramar nav. int.	1.930	6.130.114.56				
		4.724	15.586.578.06				
	Cabotaje Ribereños	66.276	22.176.746.18				
	nav. ext.	6.140	2.254.291.57				
	Ribereños nav. int.	22	6.845.64				
	6.162	2.261.137.21					
Salida	Ultramar	2.667	9.208.017.60	76.220	39.926.180.20		
	Ultramar nav. int.	1.949	6.179.661.68				
		4.616	15.387.679.28				
	Cabotaje Ribereños	65.626	22.236.281.03				
	nav. ext.	5.962	2.298.571.25				
	Ribereños nav. int.	16	3.278.64				
		5.978	2.301.849.89				
			Suma total. . .			153.382	79.950.271.65

Año 1934	N.º de buques	Toneladas	TOTAL		
			N.º buq.	Toneladas	
Entrada	Ultramar	3.008	10.295.324.54	81.177	42.610.896.14
	Ultramar nav. int.	2.373	7.269.692.98		
		5.381	17.565.017.52		
	Cabotaje Ribereños	69.172	22.421.232.75		
	nav. ext.	6.615	2.623.316.48		
	Ribereños nav. int.	9	1.329.39		
	6.624	2.624.645.87			
Salida	Ultramar	2.734	9.537.160.06	80.835	42.732.270.47
	Ultramar nav. int.	2.554	7.897.847.98		
		5.288	17.435.008.04		
	Cabotaje Ribereños	68.852	22.581.927.72		
	nav. ext.	6.667	2.704.495.65		
	Ribereños nav. int.	28	10.839.06		
		6.695	2.715.334.71		
		Suma total. . .	162.012	85.343.166.61	

Resumen general del movimiento de buques y toneladas de registro, habido en todos los puertos de la República, durante los años 1930 a 1934



Entrada Salida Entrada Salida Entrada Salida Entrada Salida Entrada Salida

1930 1931 1932 1933 1934

BUQUES

TONELADAS

- Ultramar
- Cabotaje
- Ribereños

-
-
-

Cuadro con resumen total del movimiento de buques y toneladas de registro, habido en todos los puertos de la República, durante los años 1930 a 1934

Años	ENTRADA		SALIDA		TOTAL	
	N.º buques	Toneladas	N.º buques	Toneladas	N.º buques	Toneladas
1930	80.331	41.029.524.72	79.416	40.989.841.97	159.747	82.019.366.69
1931	79.166	44.472.821.02	77.937	44.366.846.43	157.103	88.839.667.45
1932	72.138	39.482.153.68	71.448	39.345.983.07	143.586	78.828.136.75
1933	77.162	40.024.461.45	76.220	39.925.810.20	153.382	79.950.271.65
1934	81.177	42.610.896.14	80.835	42.732.270.47	162.012	85.343.166.61

Cuadro con resumen general de las entradas y salidas de pasajeros

Puerto de la Capital

	Entradas	Salidas	Totales
Ultramar	52.930	44.601	97.531
Cabotaje exterior . . .	115.551	112.018	227.569
Cabotaje interior . . .	33.624	29.715	63.339
Total	202.105	186.334	388.439

Demás puertos de la República

Ultramar	6	3,404	3.410
Cabotaje exterior . . .	282.049	285.990	568.039
Cabotaje interior . . .	610.831	571.280	1.182.111
Total	892.886	860.674	1.753.560

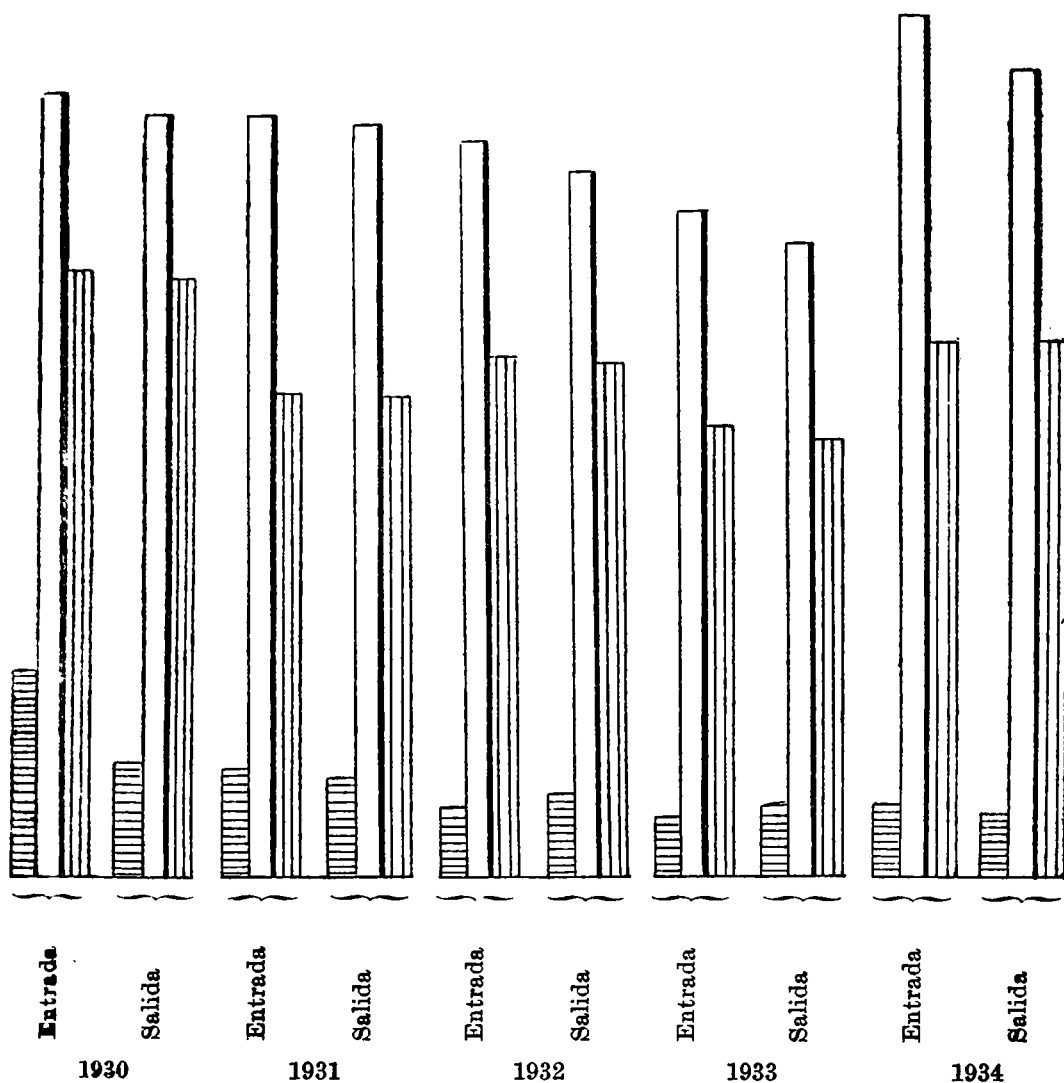
Suma total general




Puerto de la Capital .	202.105	186.334	388.439
Demás puertos	892.886	860.674	1.753.560
Total	1.094.991	1.047.008	2.141.999

Cuadro con resumen general del movimiento de pasajeros, habido en todos los puertos de la República, durante los años 1930 a 1934

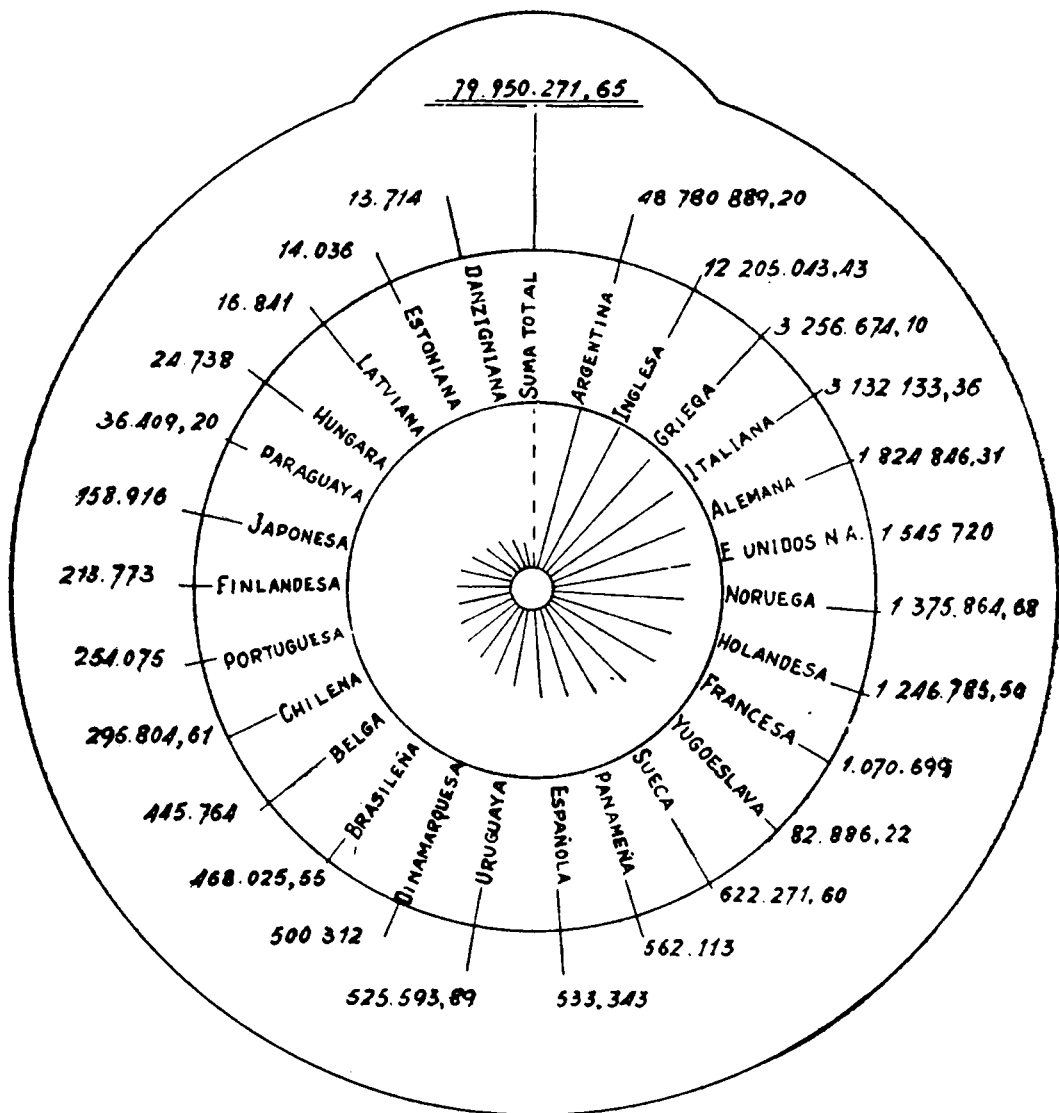
Años	E N T R A D A				S A L I D A				Suma Total General
	Ultramar	Cabotaje interior	Cabotaje exterior	TOTAL	Ultramar	Cabotaje interior	Cabotaje exterior	TOTAL	
1930	153.723	591.717	456.998	1.202.438	84.905	573.529	448.815	1.107.249	2.309.687
1931	80.733	569.827	358.614	1.009.174	73.596	561.569	357.819	992.984	2.002.158
1932	50.038	549.786	387.258	987.082	61.249	526.252	381.064	968.565	1.955.647
1933	44.697	499.647	335.420	879.764	51.663	471.668	324.709	848.040	1.727.804
1934	52.936	644.455	397.600	1.094.991	48.005	600.995	398.008	1.047.008	2.141.999

Resumen general del movimiento de pasajeros, habido en todos los puertos de la República, durante los años 1930 a 1934

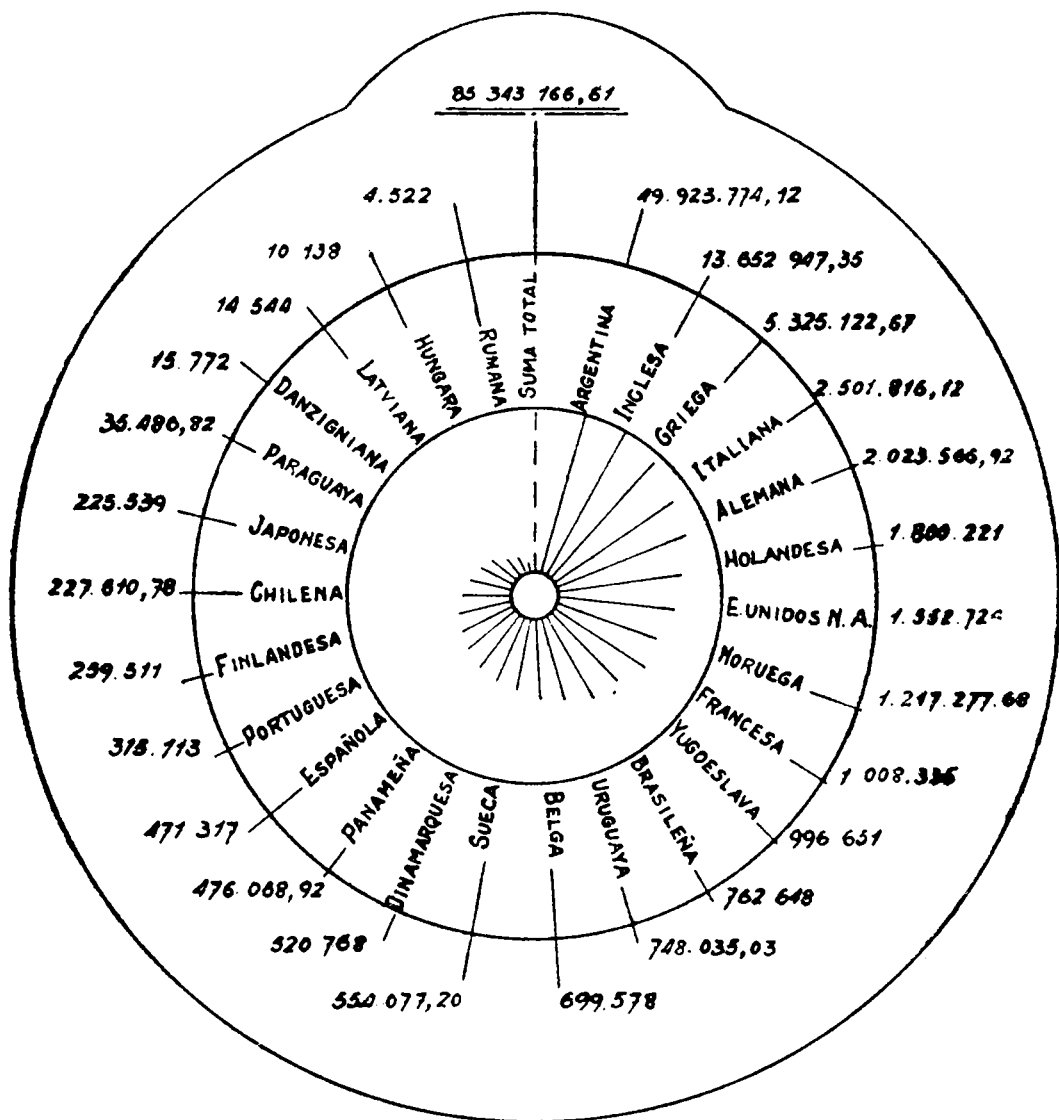


Ultramar 
 Cabotaje interior 
 Cabotaje exterior 

Movimiento de buques por toneladas de registro, entrados y salidos de los puertos de la República, según sus banderas, durante el año 1933



Movimiento de buques por toneladas de registro, entrados y salidos de los puertos de la República, según sus banderas, durante el año 1934



Servicios de prácticos y emolumentos percibidos

ZONA	Servicios de practicaaje	N.º de prácticos	Importe total de tarifas percibidas en pesos oro sellado	Importe total de tarifas percibidas en pesos m/n	Término medio anual por práctico en \$ m/n	Término medio mensual por práctico en \$ m/n
Río Paraná	3.696	108	453.319,86	1.030.272,40	9.539,55	749,96
Río de la Plata	4.131	87	410.962,17	934.004,93	10.735,68	894,64
Puerto de la Capital	6.528	76	271.888,99	617.929,52	8.130,65	677,55
Bahía Blanca (internos)	1.082	17	56.384,94.	128.147,59	7.538,09	628,17
Bahía Blanca (externos)	810	21	93.335,86	212.126,95	10.101,28	841,77
Rosario	4.072	24	87.495,84	198.854,18	8.285,59	690,46
La Plata	1.201	13	40.747,95	92.608,97	7.123,76	593,64
Santa Fé y Colastiné	873	11	24.965,79	56.740,43	5.158,22	429,85
San Nicolás	220	4	12.748,38	28.973,59	7.243,39	603,61
Villa Constitución	438	5	11.672,44	26.528,27	5.305,65	442,13
Quequén	271	2	7.522,84	17.097,36	8.548,68	712,39
Río Uruguay	90	5	6.629,48	15.067,—	3.013,40	251,11
San Martín	263	2	7.021,79	15.958,61	7.979,30	664,94
Diamante	88	2	2.505,78	5.694,95	2.847,47	237,28
Mar del Plata	70	2	3.503,19	7.961,79	3.980,89	331,74
San Pedro	138	2	3.205,98	7.286,31	3.643,15	303,59
Campana	51	2	2.730,03	6.204,61	3.102,30	258,52
Concepción del Uruguay	55	2	1.680,33	3.818,93	1.909,46	159,12
Patagones	31	2	1.488,90	3.383,86	1.691,93	140,99
Ibicuy	20	1	1.215,50	2.762,50	2.762,50	230,20
General José F. Uriburu	50	2	1.163,49	2.644,29	1.322,14	110,17
Ramallo	10	4	756,64	1.706,—	426,56	35,54
TOTALES	24.188	394	1.502.940,17	3.415.773,04	120.889,59	10.082,87

División Policía Fluvial y Marítima

SECCION PERSONAL—

Personal administrativo y superior de policía.
En las memorias correspondientes a los años 1932 y 1933 se expuso en forma clara y precisa la situación en que se encuentra la repartición con motivo del reducido personal con que cuenta para atender los servicios que le están encomendados.

Esa situación no ha mejorado, ya que el aumento de (6) seis Oficiales por S. A. de Gobierno del 2 de Enero de 1934, representa sólo el 4 % del total que en realidad se necesita, siendo interesante consignar, además, que tanto las obligaciones como las exigencias son siempre mayores.

La organización de los numerosos y completos servicios que debe cumplir este personal requiere, como condición previa, un número mínimo de Oficiales que dista mucho del actual y, naturalmente, a pesar de la buena voluntad demostrada y del recargo constante a que se lo somete, en estas condiciones no es posible mantener servicios eficaces.

Personal de empresas particulares.—Este personal fué aumentado en (1) un Oficial y en (1) un Marinero de 2.^a como consecuencia de la concesión otorgada al frigorífico de Gualeguaychú por D. del 14 de Junio de 1934.

Como los FF. CC. del Estado no depositan los sueldos correspondientes al Oficial y a los (2) dos

Marineros que deben constar para el puerto de Barranqueritas (Vilela), aun permanecen vacantes esos puestos.

Habiéndose substituído el remolcador “Fueguino” por el “F 118” (ex “Ingeniero Iribas”) para el servicio de prácticos de Bahía Blanca, fué necesario reforzar su dotación con personal afectado a otros servicios, habiéndose incluído en el proyecto de presupuesto para 1935 el aumento correspondiente.

Personal subalterno.—Como consecuencia de los acontecimientos políticos de fines de Diciembre de 1933, se reforzó el personal de las dependencias del Alto Uruguay con los (6) seis Oficiales citados anteriormente, (6) seis Contramaestres de 3.ª, (8) ocho Cabos y (150) ciento cincuenta Marineros de 2.ª, puestos éstos creados por S. D. N.º 33.835 del 2 de Enero de 1934.

Este aumento, dedicado exclusivamente a esa zona, ha permitido establecer en la misma, un mejor servicio de vigilancia, pero el resto de las dependencias se encuentran en las condiciones expresadas en memorias anteriores, donde se consignan los aumentos que se consideran indispensables para atender las exigencias más apremiantes de los servicios de vigilancia y de movilidad.

La nueva ley de jubilaciones ha complicado aun más la situación de esta repartición, pues las jubilaciones en trámite pueden considerarse paralizadas y el personal que esperaba el cese de la prohibición para pedirla ahora se resiste a ello.

Los empleados que están en condiciones de jubilarse con el máximo de lo que acuerda la nueva ley suman (86) ochenta y seis; de éstos (40) cuarenta pertenecen al personal superior y (46) cuarenta y seis al subalterno, cantidades que representan el 10 % y el 2 %, respectivamente, de los efectivos actuales.

Creación de Destacamentos.—Durante el año en curso se crearon los Destacamentos de San Carlos de Bariloche, en el lago Nahuel Huapí; Yohazá, en la zona del Alto Paraná, y Paranacito, en la zona del Delta.

El personal asignado a estos destacamentos procede de otras dependencias, de las que ha sido necesario substraerlo, en perjuicio de sus servicios, por carecerse de otra fuente de recursos.

Se hace necesario la instalación de numerosos puestos fijos y la creación de varias Ayudantías y Destacamentos para ejercer el control requerido en esas zonas, pero esto no se podrá llevar a la práctica en las condiciones actuales.

Escuela de Policía.—A pesar de estar previstas en el Reglamento Orgánico para el personal de la repartición, esta Escuela inició sus cursos por primera vez, desde la vigencia de dicho reglamento, en el corriente año.

Las circunstancias especiales consignadas anteriormente impidieron destinar profesores exclusivamente para esa función, como también los alumnos siguieron los cursos sin perjuicio del servicio.

SECCION EMBARCACIONES Y TALLER—

Material flotante.—El elemento de movilidad es uno de los factores esenciales para la eficacia del servicio de vigilancia y para que éste sea efectivo en nuestro extenso litoral fluvial sería necesario casi duplicar el material de embarcaciones existentes.

La situación económica actual no es la más propicia para reemplazar el material viejo y prácticamente inservible con otro más adecuado ni para aumentar su número en la medida de lo que se estima indispensable; sin embargo, puede decirse que a pesar de la exigüidad de las partidas asignadas por presupuesto, el rendimiento del trabajo realizado en los últimos tres años debe, probablemente, marcar un record en la vida de la repartición.

Se ha incorporado al servicio una de las lanchas de crucero construída en el taller de la repartición, la que ha reemplazado al aviso “Vigilante”, buque que por el mal estado general en que se encuentra es utilizado como destacamento flotante en la zona del Delta, como así también el aviso “Sayhueque” por los mismos motivos.

La segunda lancha de crucero, destinada a la zona del Uruguay en reemplazo del “Sayhueque”, será puesta en servicio en breve, igualmente que las cuatro lanchas patrulleras y seis canoas especiales con motor, construídas con los fondos acordados por D. del 2 de Enero de 1934 para la vigilancia del Alto Uruguay.

DIVISION MARINA MERCANTE

Sección Matrículas de las Embarcaciones

Inscripciones en la matrícula nacional—

Buques mayores de seis toneladas inscriptos	59
Con un tonelaje neto de	9659.28
Embarcaciones menores de seis toneladas inscriptas	795
Buques reinscriptos mayores de seis toneladas. . .	1631
Embarcaciones reinscriptas menores de seis toneladas	3452
Yates inscriptos en el registro especial	421

SECCION EMBARCACIONES Y TALLER

Existencia y estado general del material flotante

Tipo de embarcación	Cantidad	Estado de los cascos	Estado de los motores
Avisos	4	1 bueno 3 malo	1 bueno 3 malo
Lanchas a vapor	4	2 bueno 2 regular	1 bueno 2 regular
Lanchas a motor	78	58 bueno 10 regular 10 malo	45 bueno 14 regular 19 malo
Canoas a motor fijo	4	4 bueno	2 bueno 2 regular
Canoas a motor portátil	34	29 bueno 3 regular 2 malo	25 bueno 7 regular 2 malo
Botes a motor portátil	11	8 bueno 1 regular 2 malo	7 bueno 4 regular
Botes a motor fijo	1	1 bueno	1 bueno
Lanchas a remo	3	1 regular 2 malo	
Canoas a remo	50	30 bueno 10 regular 10 malo	
Botes a remo	41	23 bueno 12 regular 6 malo	

SECCION INSPECCION DE EMBARCACIONES

Embarcaciones menores inscriptas y fichadas durante el año, de acuerdo a su tonelaje

Tonelajes	0 a 1	1 a 2	2 a 3	3 a 4	4 a 5	5 a 6	Totales
Enero	11	14	4	3	1	3	36
Febrero	2	4	1	4	2	—	13
Marzo	9	18	5	1	3	—	36
Abril	3	8	4	6	1	—	22
Mayo	9	6	2	2	1	1	21
Junio	—	3	5	1	1	—	10
Julio	31	17	8	4	3	—	63
Agosto	79	54	18	9	7	2	169
Septiembre	60	40	10	10	4	2	126
Octubre	70	25	14	3	5	6	123
Noviembre	30	19	2	5	2	—	58
Diciembre	17	14	1	1	1	—	34
Totales	321	222	74	49	31	14	711

SECCION INSPECCION DE EMBARCACIONES

Embarcaciones menores inscriptas y fichadas durante el año

Tipo de embarcación	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sepbre.	Octubre	Novbre.	Dicbre.	TOTAL
Lancha a motor	7	2	6	6	4	5	14	21	6	9	4	5	89
Lancha sin motor	1	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	3
Chata a motor	—	—	—	—	1	—	—	—	1	2	—	—	4
Chata sin motor	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	3
Chalana sin motor	—	1	—	—	1	—	2	11	10	10	—	3	38
Canoa a motor	7	4	2	6	—	2	4	8	7	5	8	1	54
Canoa sin motor	21	4	28	7	13	1	37	107	86	87	43	24	458
Bote a motor	—	—	—	1	1	1	1	1	3	2	—	—	10
Bote sin motor	—	2	—	2	—	1	5	19	15	3	3	1	51
Excavadoras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Totales	36	13	36	22	21	10	63	169	128	121	58	34	711

SECCION INSPECCION DE EMBARCACIONES

Embarcaciones mayores inscritas y fichadas durante el año

Tipo de embarcación	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sephre.	Octubre	Novbre.	Diebre.	TOTAL
Buque a motor	2	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	2	6
Buque a vapor	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	4
Lancha a motor	3	3	1	2	3	3	—	1	1	1	5	—	23
Lancha sin motor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Chata a motor	—	—	—	1	—	1	—	1	—	1	2	—	6
Chata sin motor	3	—	—	2	—	—	—	2	—	—	1	—	8
Balandra a motor	—	—	1	1	1	—	—	—	—	1	—	—	4
Canoa a motor	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Canoa sin motor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pontón	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Muelle flotante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Totales	9	4	3	6	6	4	1	4	1	5	10	2	55

SECCION INSPECCION DE EMBARCACIONES

Embarcaciones mayores inscritas y fichadas durante el año, de acuerdo a su tonelaje

Tonelajes	6 a 10	10 a 50	50 a 100	100 a 200	200 a 500	500 a 1000	1000 y más	Totales
Enero	5	—	1	1	—	1	1	9
Febrero	2	2	—	—	—	—	—	4
Marzo	2	1	—	—	—	—	—	3
Abril	3	1	—	1	1	—	—	6
Mayo	3	2	—	—	1	—	—	6
Junio	4	—	—	—	—	—	—	4
Julio	—	—	—	—	—	—	1	1
Agosto	2	1	—	1	—	—	—	4
Septiembre	—	1	—	—	—	—	—	1
Octubre	2	2	—	—	1	—	—	5
Noviembre	6	2	2	—	—	—	—	10
Diciembre	—	1	1	—	—	—	—	2
Totales	29	13	4	3	3	1	2	55

PRIMERA REGION NAVAL

Esta Base Naval, la más importante de la Marina de Guerra, ha desenvuelto sus actividades propias en concordancia con la nueva orientación impresa a la flota.

El hecho de que por primera vez en muchos años se ha mantenido la casi totalidad de los buques armados, ha exigido de los elementos que son sus auxiliares, moverse en consonancia, poniéndose así en evidencia inconvenientes y deficiencias que se han de corregir con medidas oportunas y con los recursos necesarios.

El resultado en este aspecto de la organización y elementos que posee la Marina de Guerra, es satisfactorio, quedando sin embargo un saldo importante a efectuar que demandará tiempo y recursos cuantiosos, pero que no debe dudarse en invertir, pues de poco sirve una base naval si no está equipada para afrontar en forma segura y eficiente las demandas de una escuadra moderna.

Talleres.—Los talleres de esta Base, según la organización adoptada, sólo repara los buques de la Escuadra de Mar.

El personal obrero que para ello se requiere—dada la diversidad de especialidades y la variedad en el tipo de reparaciones,—debe ser estable, para

lo cual es menester asegurarle trabajo continuo a lo largo del año. Dado que la zona de Bahía Blanca no es industrial, es difícil obtener obreros, cuando exigencias del trabajo de los talleres lo requiere, lo que encarece la mano de obra, por la necesidad de traer el obrero de otros centros. Interesa, por otra parte, radicar el obrero en la zona, porque el trabajo en los buques tiene particularidades que exigen cierta práctica.

Durante el año transcurrido fué menester llamar obreros de la Capital Federal.

Reparaciones de buques y reparticiones.—A continuación de “Inversión de jornales y materiales” se detallan las inversiones correspondientes a obras especiales y de crédito de conservación, que han ocasionado los trabajos que se efectuaron a los buques y reparticiones, haciéndose constar además el porcentaje que representan esas inversiones, por grupos, en el gran total. Corre agregado un gráfico de estas inversiones.

Buques carenados.—En el dique N.º 1, fueron carenados los siguientes buques: submarinos “Salta”, “Santa Fe” y “Santiago del Estero”; remolcadores “Mataco”, “Azopardo”, “Ona” y “Delfín”; transporte “Patagonia”; chata para barro “N.º 3”; draga “Cachalote”; rastreador “M 2”; blanco de combate A-2 y blanco alemán.

En el dique N.º 2: crucero francés “Jeanne D’Arc”; transporte “América”; buque tanque “Ministro Frers”; draga “216 C”; acorazados “More-

no” y “Rivadavia”; guardacostas “Belgrano”; cruceros “25 de Mayo” y “Almirante Brown” y remolcador “Toba”.

Número de jornales y horas de trabajos durante el año.—El total de horas trabajadas por los talleres es de 2166, lo que representa un término medio de 24.2 días por mes.

Inversión de jornales y materiales.—El detalle de estas inversiones es el siguiente:

El total de lo invertido en las obras ejecutadas, sin el recargo de gastos generales, ha sido de:

En jornales	\$	957.738.66
En materiales	”	545.869.67

Total \$ 1.503.608.33

lo que representa un 64 % para jornales y un 36 por ciento para materiales.

Los gastos generales ocasionados en el año, ascienden a un total de \$ 149.788.73, distribuidos en la siguiente forma:

En jornales	\$	95.622.76
En materiales	”	54.165.97

Total \$ 149.788.73

Cantidad que se agrega a la anterior de un gran total de lo invertido en \$ 1.653.397.06. De esta suma corresponde:

Obras de Crédito de Conservación	\$	280.508.97
Obras de Créditos Especiales. . .	”	1.372.888.09

Total \$ 1.653.397.06

De las obras imputadas al Crédito de Conservación, corresponde:

Reparticiones	\$	157.509.31
Buques	"	122.999.66
		<hr/>
Total	\$	280.508.27

De las obras imputadas a Créditos Especiales, corresponde:

Reparticiones	\$	388.934.27
Buques	"	983.953.82
		<hr/>
Total	\$	1.372.888.09

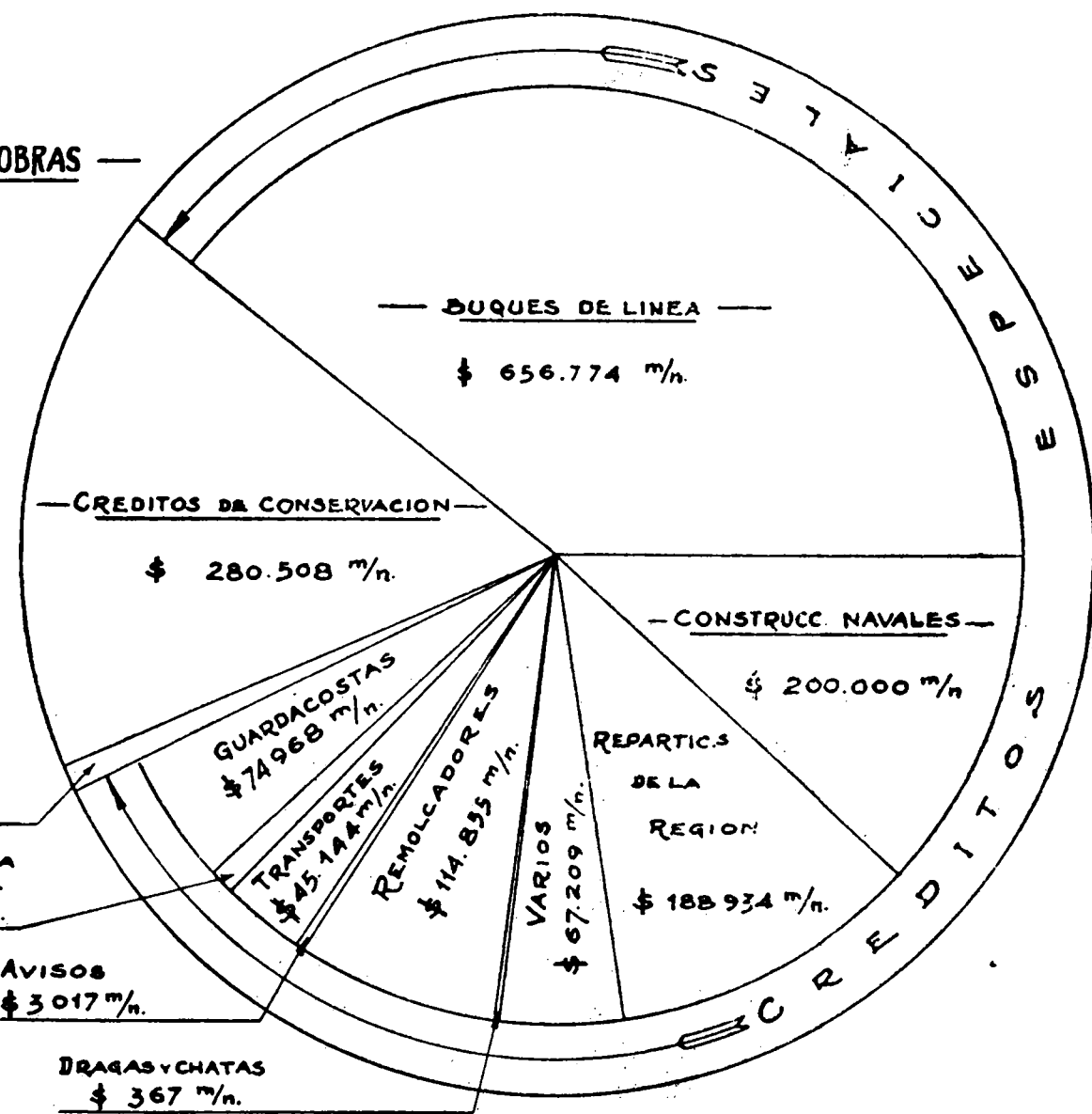
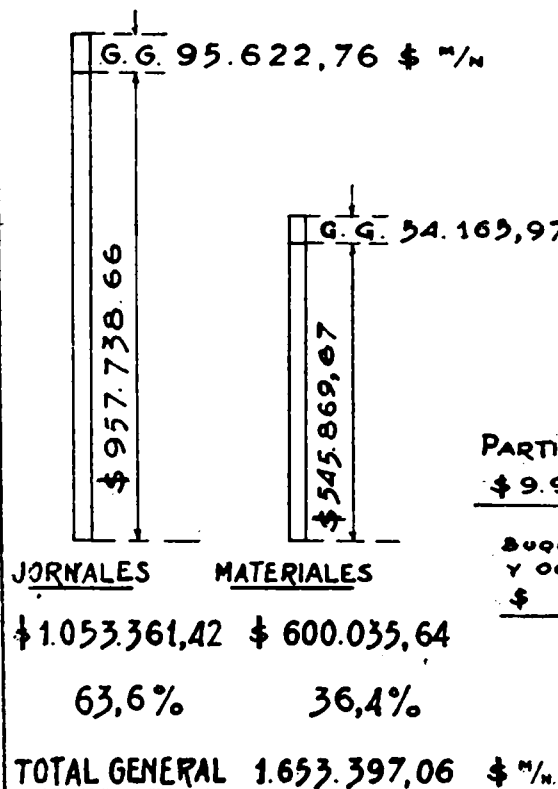
El número de presupuestos formulados durante el año, ha sido de 1342, con un total de 4.910.953.12 pesos. El número de obras aprobadas fué de 1180, con un total de presupuesto de \$ 1.860.923.71 $\frac{m}{n}$. La diferencia de \$ 3.050.029.41 $\frac{m}{n}$ entre el monto de los presupuestos formulados y los aprobados con obras, representan un 62 % de presupuestos, sin número de obra.

RESUMEN

Buques	983.953.82	112.999.66	1.106.952.48
Reparticiones	188.934.27	157.509.31	346.443.58
Construcciones	200.000.—	—	200.000.—

— MONTOS INVERTIDOS SEGUN CLASIFICACION DE OBRAS —

— AÑO 1934 —



JORNALES \$ 1.053.361,42 63,6%

MATERIALES \$ 600.035,64 36,4%

TOTAL GENERAL 1.653.397,06 \$ m/n.

DRAGAS Y CHATAS \$ 367 m/n.

Formación del personal de operarios—Planilla de movimiento de obreros—

Formación del personal de operarios.—La formación del personal de operarios consiste en dar de alta a aprendices con una edad mínima de 14 años y con preferencia a los hijos de obreros o personal estable en la Base.

Estos aprendices son distribuidos en las distintas especialidades, según las exigencias del servicio; trabajan seis horas diarias y se les aumenta el jornal hora cada mes en \$ 0.05 a 0.10, según los conceptos que obtengan mensualmente.

Después de haber permanecido seis meses con un jornal hora de \$ 0.70, se les somete a un examen de práctica para pasar a la categoría de medios oficiales con un jornal hora de \$ 0.80 y ocho horas de trabajo diario.

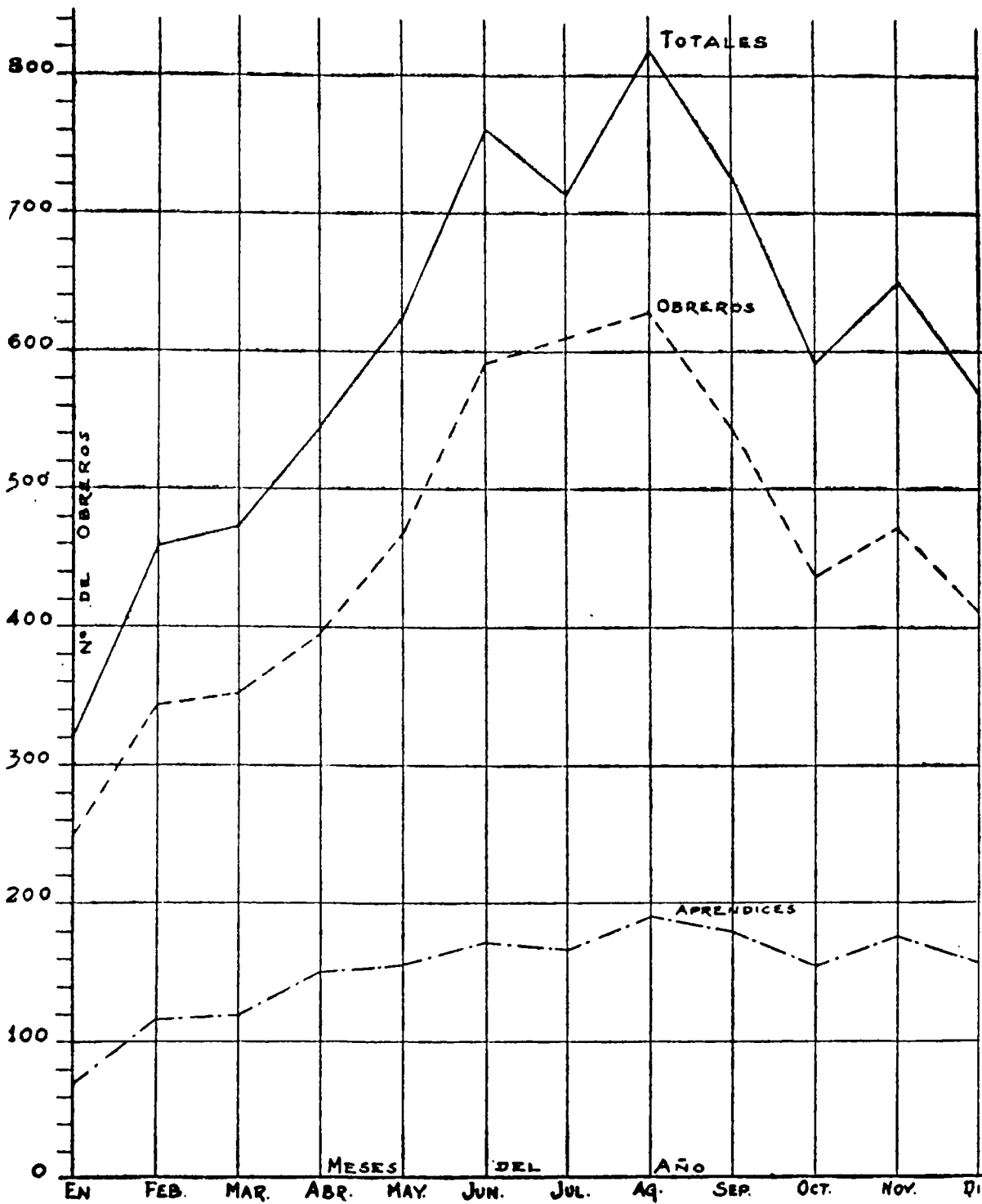
El movimiento de aprendices en el año, fué el siguiente:

Altas	67
Pasaron a medios oficiales . . .	10
Cantidad de aprendices	221

Movimiento de obreros.—Se agrega un gráfico con el número de obreros y aprendices que han trabajado en cada mes del año.

— MEDIA DEL NUMERO DE OBREROS Y APRENDICES —
QUE HAN TRABAJADO EN CADA MES DEL AÑO

— AÑO 1934 —



— GRAFICO DE TRABAJO MENSUAL —

— Año 1934 —

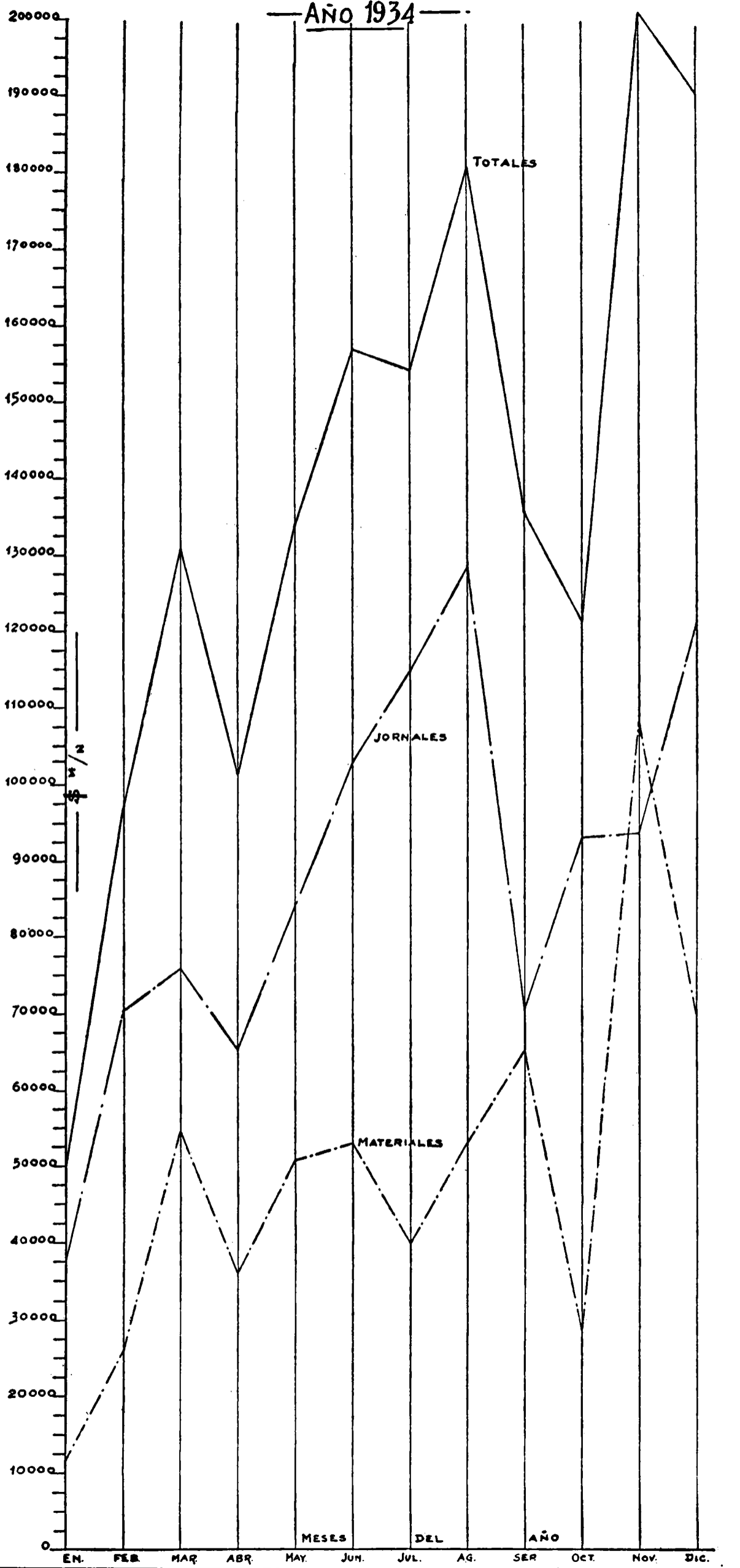
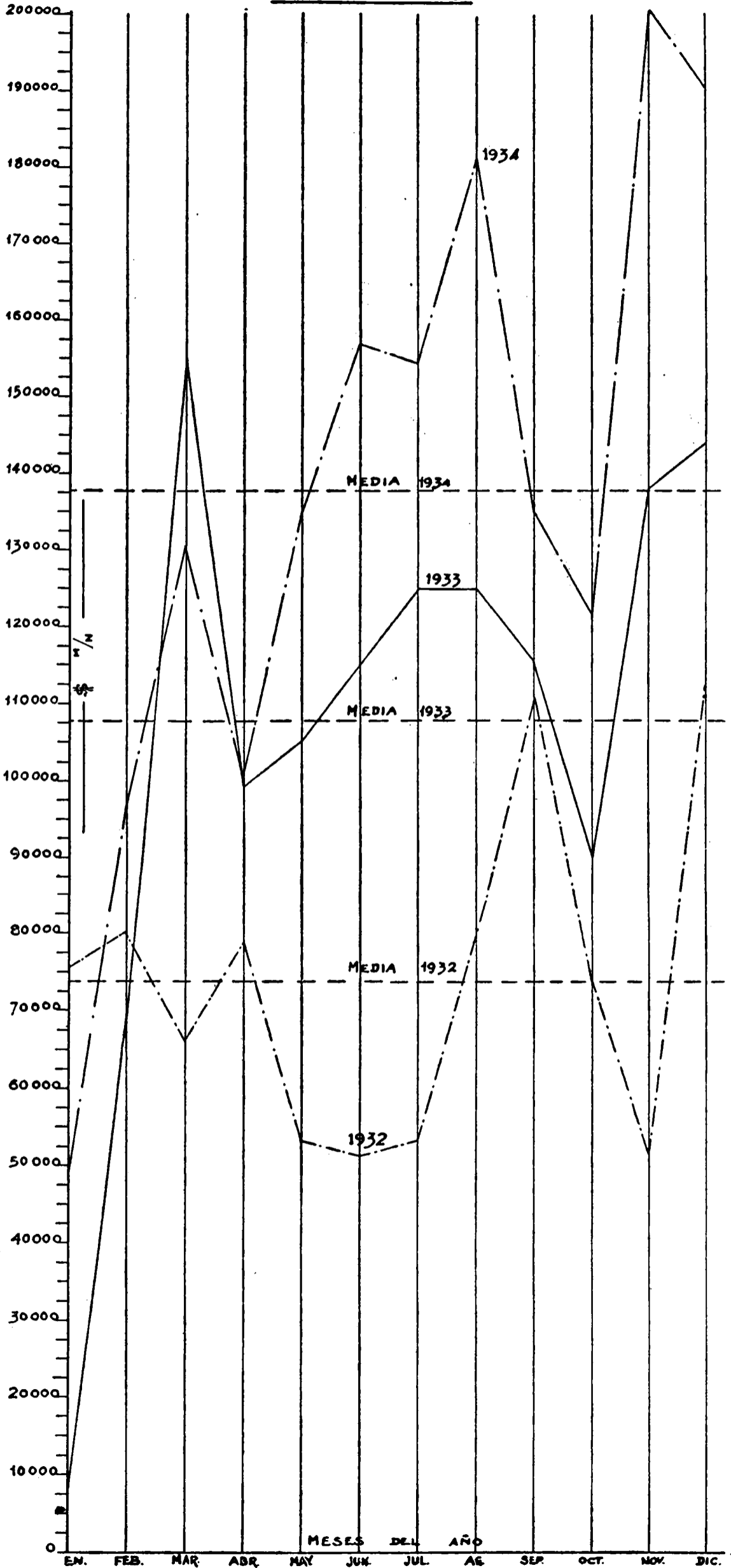


GRAFICO COMPARATIVO DEL TRABAJO MENSUAL (JORNALES Y MATERIALES) ENTRE LOS AÑOS

— 1932 - 1933 y 1934 —



**Material flotante—Elementos con que se cuenta—
Su estado y necesidades—**

La Base necesita para su servicios internos y para los derivados de ser ésta el asiento de la Es-cuadra, no menos de las siguientes embarcaciones:

Dos remolcadores tipo “Toba” o “Querandí”.

Dos remolcadores tipo “Corvina” o ex “Fue-guino”.

Dos chatas aljibes.

Una chata petrolera.

Una chata para cargas en general, a motor.

Un balizador.

Una draga y elementos afines.

**Estado del puerto—Balizamiento y canales de ac-
ceso—Trabajos de dragado—Necesidades y de-
ficiencias—**

Estado del puerto, balizamiento.—El baliza-
miento del puerto y canales de acceso es bueno.

Dragado.—Con la draga “Cachalote” se ha atendido este servicio en forma por demás preca-
ria. Esta embarcación como elemento para el man-
tenimiento de la profundidad en el puerto es in-
adecuada y siempre será necesario recurrir a las
dragas del Ministerio de Obras Públicas, para ese
fin.

Durante el año se extrajeron con la draga “Ca-
chalote” 35.500 metros cúbicos de barro que han

costado al Estado por los conceptos que se indican a continuación, la suma de \$ 57.596, a saber:

Sueldos del personal	\$	51.240
Crédito de conservación.	"	4.200
Crédito de consumo	"	760
Carenado	"	428
Combustible y materias grasas "		968
		<hr/>
Total	"	57.596

De donde resulta que cada metro cúbico de material extraído cuesta más de \$ 1.62, sin tener en cuenta el consumo de los remolcadores en sus viajes a la rada para vaciar las chatas.

Actualmente urge dragar la dársena, ante puerto, canal de acceso y parte del canal principal.

Personal—Necesidades de alojamiento—Casas para habitación del personal y cuarteles para tropa — Ampliaciones ejecutadas — Deficiencias y mejoras que se proponen—

Alojamientos—Cuartel de marinería de la Base.
—Este cuartel no cuenta con todas las comodidades necesarias, resultando estrecho especialmente en las épocas de concentración. Es necesario aumentar su confort con la construcción de baños en lugares más apropiados que los actuales.

En la Base se ha construído una casa para suboficiales solteros o casados que no tienen su familia en la zona militar y sus proximidades.

Comandancia de Artillería de Costas.—Se ha terminado con los alojamientos de suboficiales en número de siete; los correspondientes a cabos principales quedan por terminar.

**Concentración y selección del personal militar.—
Deficiencias y estadística—**

Concentración—A principios del año, fueron concentrados en la Base 961 conscriptos de la clase 1913, los que en el mes de febrero fueron desconcentrados enviándose contingentes a los buques y diferentes dependencias de la Región.

Durante el año, fueron licenciados por diferentes causas 419 conscriptos de la clase 1913; 348 de ellos, a fin de año por excedentes, de los cuales 155 prestaban servicios en la Región y el resto en los buques de la Escuadra de Mar.

Selección.—Durante la concentración se hizo selección de los conscriptos convocados, habiéndose dado de alta a 488 hombres de 835 presentados.

Estado sanitario—Higiene del personal—

En el transcurso del año se ha observado un aumento en el número de enfermos asistidos en los diversos servicios del hospital, aun cuando el estado sanitario de las dependencias no se ha modificado sensiblemente con relación a años anteriores, correspondiendo el aumento de enfermos a personas de la población civil.

El índice de morbilidad se asemeja al de años anteriores, con la sola observación de haberse desarrollado las enfermedades infecciosas, sobre todo las eruptivas durante todo el año, debido a la incorporación de nuevos contingentes en estado de receptividad, en diversas épocas del año.

La higiene del personal en las distintas reparaciones se ha mantenido rigurosamente, con la práctica diaria de atomizaciones y baños generales, ventilación, calefacción, desinfección frecuente de los equipos y camas en la estufa, etc.

Policía—

El personal de la policía de la Base está compuesto por: 1 comisario, 1 encargado de despacho, 1 sargento 1.º, 1 escribiente, 2 sargentos 2os., 3 cabos y 22 agentes. Dado el aumento de la población que está teniendo la Región y la extensión que comprende, se nota falta de personal de policía, siendo necesario aumentar su número a fin de que sus servicios sean eficientes.

TERCERA REGION NAVAL

Esta base de las fuerzas menores y de la Escuadrilla de Río ha dado cumplimiento a su misión en forma satisfactoria.

Por disposición del 20 de Diciembre de 1934, se le estableció nueva misión, en lo que a talleres se refiere, a saber: reparar los buques de la Escuadrilla de Río y construir buques y armas navales. Las Escuadrillas de Exploración han pasado a la Base de la Primera Región Naval.

Esta misión responde a la organización de nuestras fuerzas navales, centralizándose a la vez en un solo taller las “construcciones”, con la que se gana en administración y se facilita el cumplimiento de planes que exigen continuo desarrollo y unidad de dirección.

La construcción en talleres de la Marina de buques con destino a la misma, se encarará este año en Río Santiago, poniendo la quilla a dos Rastreadores Minadores.

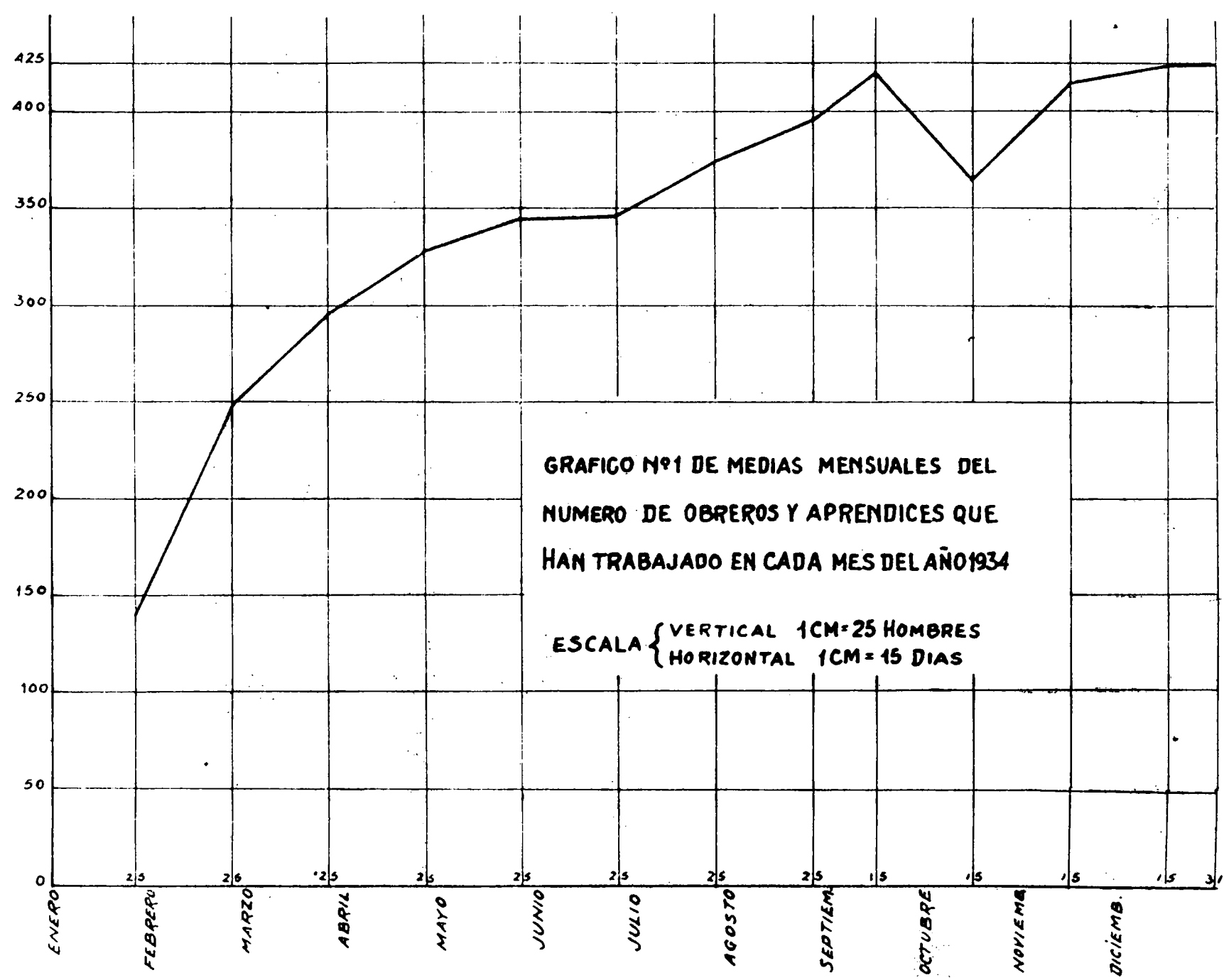
Estadística de buques reparados, carenados y en reparaciones—Número de jornales y horas de trabajo en el año, destinados a la reparación de buques—Inversión de jornales y materiales—Datos estadísticos—Formación del personal de operarios — Salarios — Planillas de movimiento de obreros—Dificultades con que se tropieza y medidas aconsejadas para mejorar este servicio.

Estadística de buques reparados, carenados y en reparación.—Se efectuaron reparaciones de importancia en las turbinas y condensadores del “Cervantes”, al que también se le cambiaron la totalidad de los tubos de las calderas.

Se efectuaron reparaciones en los siguientes buques: exploradores “La Rioja”, “Mendoza” y “Tucumán”; destructores “Jujuy”, “Córdoba” y “Catamarca”; rastreadores “M 1”, “M 3”, “M 4”, “M 5”, “M 6” y “M 9”; remolcadores “R 19”, “R 20” y “R 11”; aviso “Fulton”, y cañonero “Libertad”.

Se reanudaron e hicieron una buena parte de los trabajos de modernización del destructor “La Plata”.

Buques carenados en los diques y varadero.—Rastreadores “M 3”, “M 4”, “M 5”, “M 6” y “M 9”; destructores “Jujuy”, “Córdoba”, “Catamarca” y “La Plata”; transportes “1.º de Mayo” y “Vicente Fidel López”; cañonero “Paraná”; remolcadores “R 11”, “R 19”, “R 20” y de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales “N.º 13” y N.º 14”;



**GRAFICO N°2 DE TRABAJO MENSUAL DE
JORNALES MATERIALES Y TOTAL DE AMBOS
DURANTE EL AÑO 1934**

ESCALA { VERTICAL 1CM=10000 PESOS
HORIZONTAL 1CM = 15 DIAS

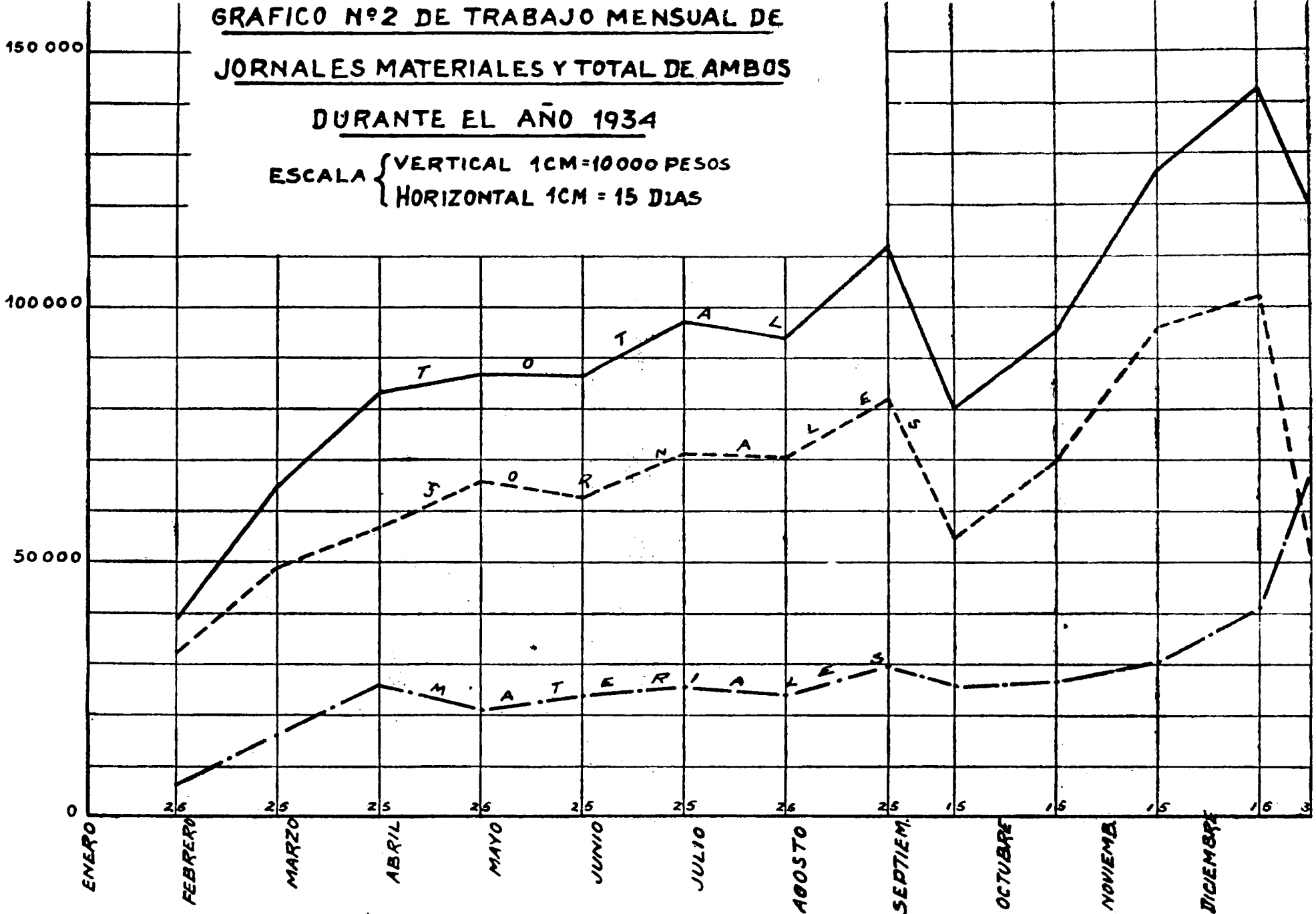


GRAFICO Nº3 COMPARATIVO DEL TRABAJO MENSUAL

DE JORNALES DE LOS AÑOS 1932-1933-1934

ESCALA { VERTICAL 1CM=10000 PESOS
HORIZONTAL 1CM.=15 DIAS

REFERENCIAS

- AÑO 1932
- . - . - " 1933
- " 1934

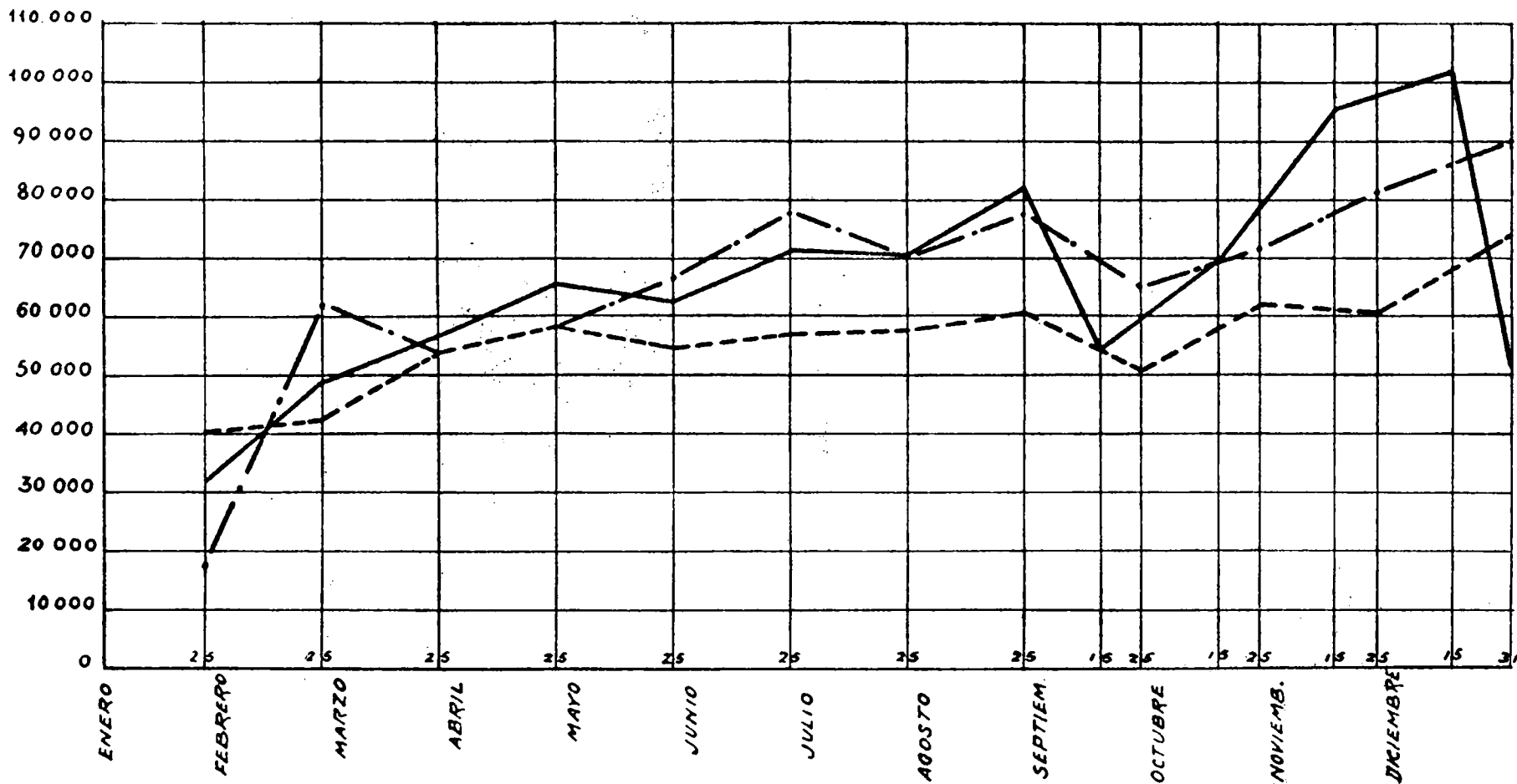


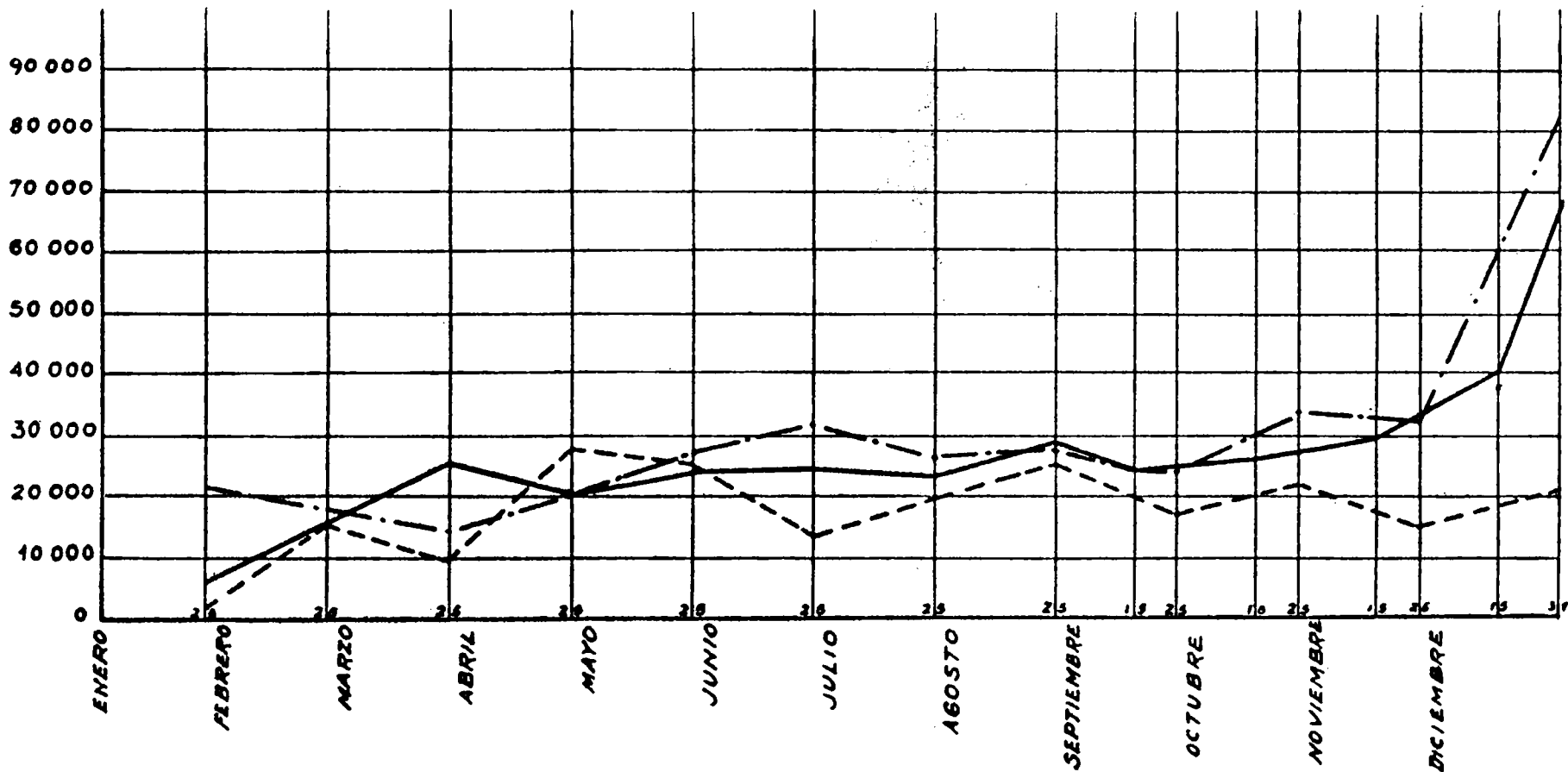
GRAFICO N°4 COMPARATIVO DEL COSTO DE LOS MATERIALES

EMPLEADOS MENSUALMENTE EN LOS AÑOS 1932-1933-1934

ESCALA { VERTICAL = 1 CM = 10.000 PESOS
HORIZONTAL = 1 CM = 15 DIAS

REFERENCIAS

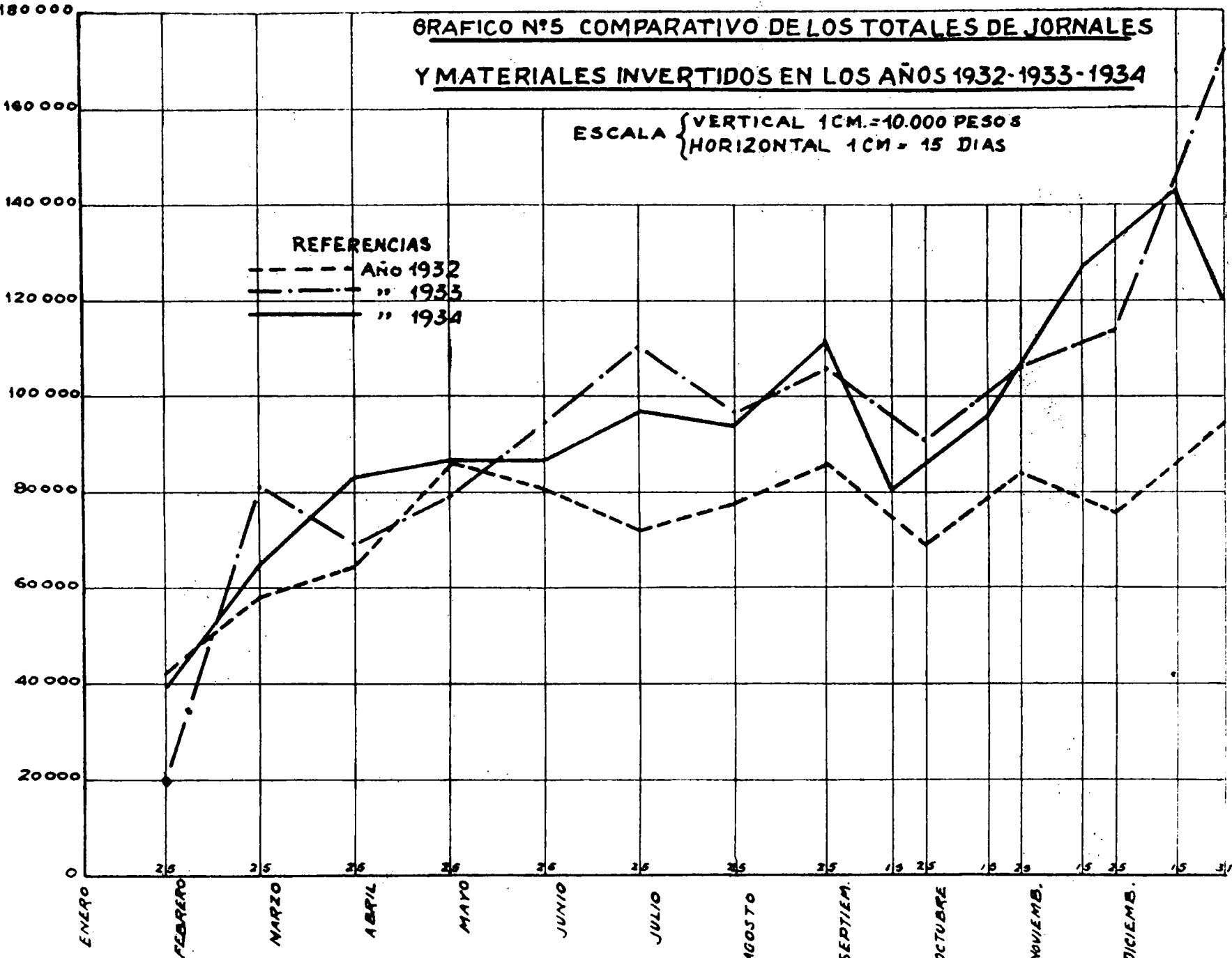
- AÑO 1932
- . - . - . " 1933
- " 1934



**GRAFICO N°5 COMPARATIVO DE LOS TOTALES DE JORNALES
Y MATERIALES INVERTIDOS EN LOS AÑOS 1932-1933-1934**

ESCALA { VERTICAL 1CM.=10.000 PESOS
HORIZONTAL 1CM.= 15 DIAS

REFERENCIAS
 - - - Año 1932
 - · - · " 1933
 — " 1934

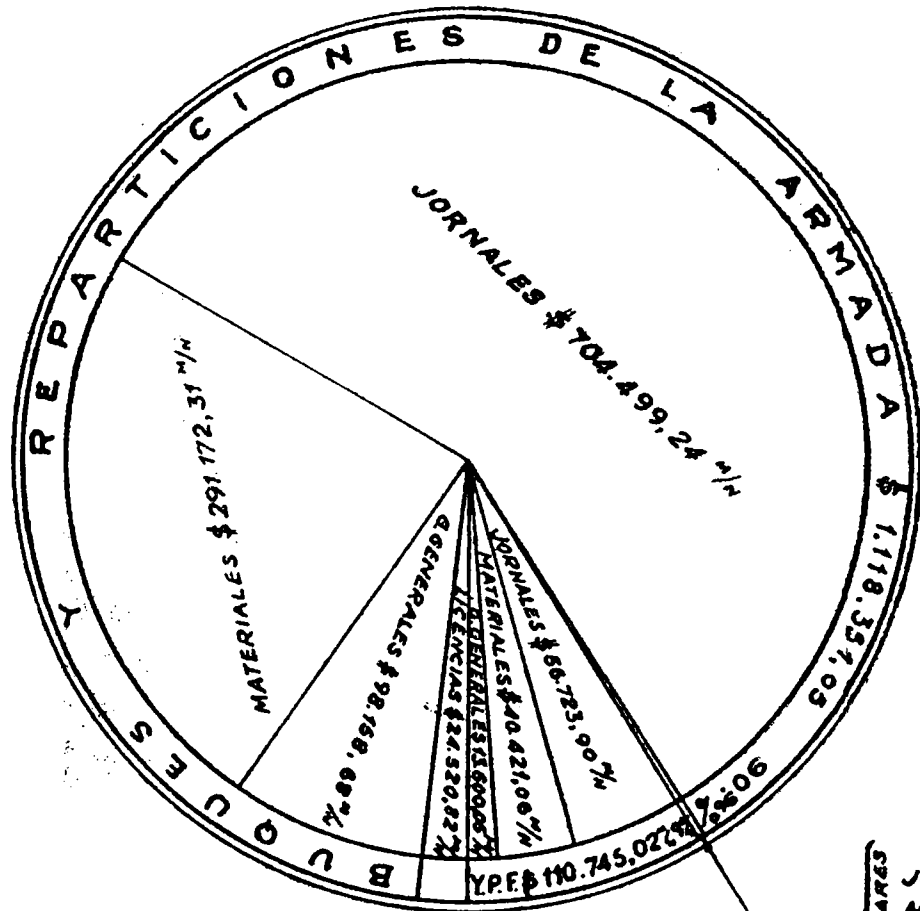
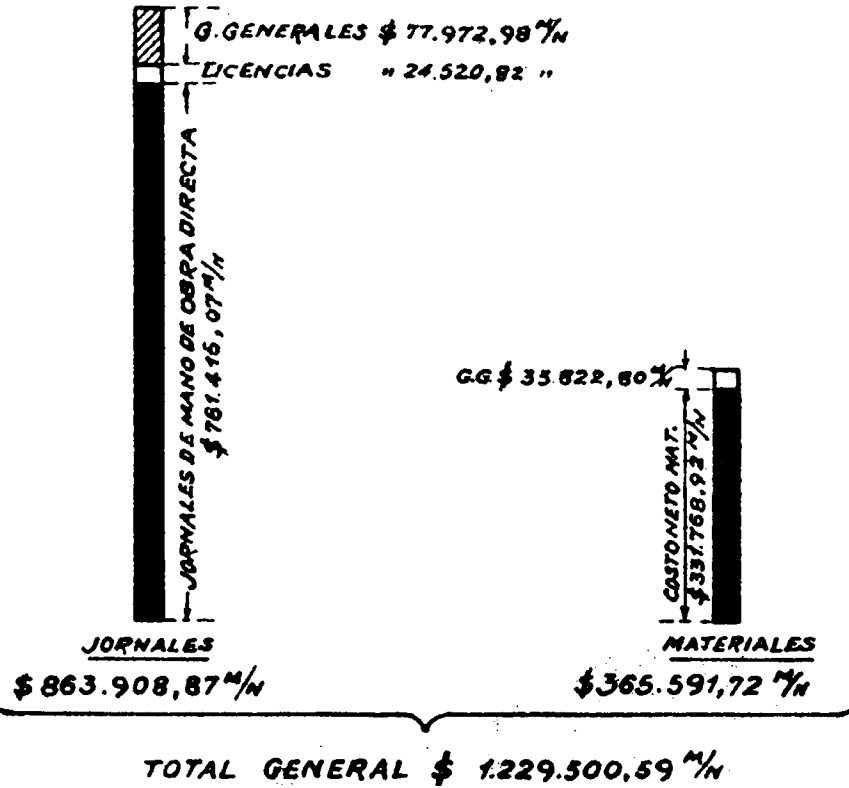


TERCERA REGION NAVAL ARSENAL-TALLERES GENERALES

MONTOS INVERTIDOS

— AÑO 1934 —

(Nº 151-C.40)



PARTICULARES

JORNALES	\$ 191,93
MATERIALES	" 175,55
G. GENERALES	" 37,05
TOTAL	" 404,53

PLANILLA MOVIMIENTO DE OBREROS

Meses	Mecánica		Motores		Tornería		Herrería		Calderería		Cobrería		Carpint. blanca		Carpint. mecánica		Carpint. model.		Carpint. ribera		Velería		Calafate		Fundición		Albañiles		Empleados		Peones		Electric.				
	Alta	Baja	Alta	Baja	Alta	Baja	Alta	Baja	Alta	Baja	Alta	Baja	Alta	Baja	Alta	Baja	Alta	Baja	Alta	Baja	Alta	Baja	Alta	Baja	Alta	Baja	Alta	Baja	Alta	Baja	Alta	Baja	Alta	Baja			
Existencia																																					
Diciembre 1933	86	—	10	—	43	—	43	—	133	—	33	—	24	—	11	—	7	—	22	—	5	—	5	—	22	—	18	—	12	—	22	—	20	—	40	—	
Enero 1934	83	—	10	—	46	2	35	—	133	1	33	1	24	1	11	—	6	—	22	—	5	—	5	—	22	—	18	—	12	—	22	—	20	—	41	—	
Febrero	—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	1	1		
Marzo	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—		
Abril	1	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	4	—	1	1	
Mayo	1	1	—	—	1	—	—	2	5	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—		
Junio	2	—	—	—	1	—	1	—	2	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—		
Julio	1	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1		
Agosto	—	1	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	
Septiembre	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	3	2	1	—	
Octubre	—	—	—	—	—	1	—	1	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	1	
Noviembre	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	1	1	—	—	—	25	16	—	1	
Diciembre	2	—	—	—	—	1	—	1	3	—	5	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	6	—	—	—	2	18	2	—
Total	92	3	10	—	54	6	36	8	149	9	39	1	24	2	11	—	7	—	23	1	6	1	5	—	23	—	22	3	20	1	24	—	66	37	49	5	
Quedan	89	—	10	—	48	—	28	—	140	—	38	—	22	—	11	—	7	—	22	—	5	—	5	—	23	—	19	—	19	—	24	—	29	—	44	—	

ferry-boat “N.º 1”; draga “Carmen Artal”; aviso “Fulton”; dique flotante “N.º 1” y el bote bomba del mismo; diez y ocho embarcaciones menores pertenecientes a la Región y buques adscriptos.

Salarios.—Los jornales horarios que tiene asignado al personal de talleres, responde al siguiente promedio:

Encargados	de \$	1.44	a	1.56
Oficiales	”	0.92	”	0.96
Ayudantes	”	0.80	”	0.88
Peones	”	0.80	”	0.88
Aprendices.	”	0.10	”	0.76

Número de jornales y horas trabajadas durante el año:

Meses	Días de trabajo	Horas trabajadas
Enero	17 ½	155
Febrero.	21 ½	179
Marzo	21	175 ½
Abril	22 ½	189
Mayo.	22	175 ½
Junio	22	184
Julio.	22	184
Agosto.	23 ½	196
Septiembre	15 ½	129 ½
Octubre	19 ½	163 ½
Noviembre	24	215
Diciembre.	24	222
	255	2167

Invertido en materiales y jornales durante el año:

Jornales	\$	858.291.71
Materiales	”	361.965.35
Total	”	1.220.257.06

Servicios eléctricos.—La energía eléctrica producida ha sido de 1.959.678 kw. h., habiéndose invertido para ello \$ 74.125.31, costando entonces el kw. h. \$ 0.037 $\frac{m}{n}$.

En Noviembre, un motor Diesel, debido a desgaste natural, sufrió la rotura del cárter, bancadas, cilindros Nos. 2 y 3 y otras averías que lo inutilizaron, habiéndose ordenado su descargo.

En Julio se terminó la instalación del grupo electrógeno N.º IV, cuyas características son:

Motor Diesel tipo 6 D. D. 48, 6 cilindros, 4 tiempos, inyección sólida, 1100 HP., 230 R. P. M.

Generador: A. E. G., C. C., derivación, 12 polos principales, 12 polos compensadores, doble colector 2×230 volts, 1500 amperes, 700 kw., 230 R. por minuto.

Mejoras y deficiencias.—Se está procediendo a la transformación y arreglo de las redes anticuadas y deficientes que alimentan la isla Santiago.

Actualmente se tiene a estudio la posibilidad de automatizar el sistema interno de teléfonos.

Como ha quedado inutilizada para el servicio la máquina N.º 2 de la usina, es necesario reemplazarla por otra nueva de tipo igual a la de 700 kw. recientemente instalada.

Comunicaciones.—El servicio R. T. de la Base ha sido regular.

A mediados de Junio la Dirección General de Correos y Telégrafos cambió el cable subfluvial por uno nuevo, funcionando desde entonces el telégrafo sin novedad.

Aviación—Eficiencia del material aeronáutico—

El material de “Petreles” y “Pelícanos” ha seguido dando excelentes resultados y los tres aviones asignados, E 6, E 24 y E 28, tienen totalizadas 1700 horas desde su iniciación.

En fotografía aérea se hicieron diversos trabajos; entre ellos, la costa del Río de la Plata desde Berazategui a Tigre, y todo el Delta inferior, solicitado por el Ministerio de Obras Públicas; la Base de la Tercera Región Naval y parte de la costa del Río de la Plata al Sud del canal de acceso al puerto de La Plata y también 30 kilómetros en una sola corrida, desde las vías del F. C. Sud hasta la costa, pasando por la Comandancia. Todos estos trabajos implicaron mil exposiciones.

Los talleres responden ampliamente a las necesidades de la estación aeronáutica.

El servicio meteorológico quedó reducido durante el transcurso del año a las observaciones tri-diurnas de rutina y a las correspondientes estadísticas.

Hangares.—En buen estado, habiéndose terminado la instalación de líneas de corriente de 400 volts para el uso de compresores de aire.

Edificios.—En buen estado. Se comenzó la instalación de las cañerías para alimentación independiente de agua a la usina.

Campos de aterrizaje.—Con la construcción de las pistas de aterrizaje y despegue que se iniciará

en breve, se salvarán inconvenientes que en invierno se presentan para efectuar los vuelos, a causa de las lluvias frecuentes.

Caminos.—Se ha prestado preferente atención a los caminos internos de la Comandancia, reparándose los para mantenerlos en buen estado de conservación.

Vía férrea.—Se comenzó su reparación; se pondrán durmientes, sacándose las tortugas que tiene.

Destacamento aeronaval Fuerte de Barragán.—Se procedió a la reconstrucción del hangar; construcción de una casilla para alojamiento del personal subalterno; instalación de un molino para riego, etc.

Con la cooperación de Puentes y Caminos del Ministerio de Obras Públicas de la provincia, se construyó: el piso del hangar y empetrolado del mismo; una pista frente al hangar y el camino desde la entrada hasta el hangar.

Necesidades de la Comandancia.—Construcción de una pista que ponga en comunicación los hangares con las tres pistas de cemento que se construirán.

Estado del puerto—Balizamiento y canales de acceso—Trabajos de dragado—Necesidades y deficiencias—

La parte Sud de la entrada al canal militar ha sido dragada en parte por el Ministerio de Obras Públicas.

Es conveniente dragar la boca del río Santiago, no para fines de navegación, sino buscando un movimiento más acentuado de las aguas del río, en los canales militar y de reparaciones, por razones de higiene.

No se cuenta con una grúa flotante, pues la “Pilcomayo” fué radiada.

Personal—Necesidades de alojamiento—

Es urgente construir el pabellón para suboficiales, pues el actual no admite ya reparaciones.

Se ha mejorado, en general, las condiciones de habitabilidad de la tropa, adaptando las antiguas cuadras a las necesidades actuales y dotándolas de mayor confort.

Concentración—Estadísticas—

Se concentraron 744 conscriptos de la clase 1913 de acuerdo a la siguiente estadística:

Presentados directamente . . .	165 aptos	105	35.7 %	inút.
Id. comisiones interior . . .	386 aptos	355	8 %	inút.
Id. Escuela de Mecánica . . .	284 aptos	284	—	

De los 744 conscriptos concentrados se seleccionaron 107 analfabetos (14.4 %) y 138 semianalfabetos (18.6 %); vale decir, un 32.9 % de conscriptos que debe cursar la escuela primaria, durante el servicio militar.

Estado sanitario—Higiene del personal—

Del examen de los datos estadísticos adjuntos, puede deducirse que el estado sanitario de la Región ha sido bueno en general, a pesar de los 488 casos más con relación al año pasado, puesto que en su mayoría se trata de afecciones leves asistidas en los consultorios de Ojos y Garganta, Nariz y Oídos, donde figuran en buen número, simples reconocimientos para comprobar aptitud.

Es de considerar que los asistidos en este Hospital provienen, no sólo de la Base y buques surtos, sino también de las dependencias que la Marina tienen en la Capital y de la Primera Región Naval, el personal de tuberculosos.

Particularmente con los casos infecciosos registrados, cuyo número es sólo 85, es decir, 58 casos menos que el año pasado, donde hay que contar algunos casos de parotiditis y convalescientes de rubéola procedentes de los cruceros “25 de Mayo” y “Almirante Brown”.

El estado sanitario ha sido muy bueno.

Los casos de tuberculosis han sido 21, es decir, 25 menos que los registrados en el año pasado, lo que representa una mejoría notable en el estado sanitario de la Marina, puesto que este Hospital es el sitio de concentración de esta clase de enfermos.

La merma de los casos de infecciosos, es atribuible más que nada, a las mejoras que vienen acentuándose en las condiciones de vida del personal en tierra, en lo que respecta a los hacinamientos.

En los servicios de Salas y Consultorios se han realizado mejoras en sus instalaciones, siendo los de mayor consideración el nuevo consultorio de Clínica Médica; una salita para irrigaciones colectivas y curaciones en el Servicio de vías urinarias. Mejoras en la Sala de operaciones, por la dotación de una mesa de operaciones Guyot, que permite satisfacer todas las funciones más favorables en los actos operatorios; el Consultorio de Ojos y Garganta, Nariz y Oídos se trasladó a un local más amplio.

Se trasladó el Laboratorio para el examen de aptitudes, de Punta Indio al Hospital Naval La Plata, en donde continúa con la selección del personal destinado a aviación, habiendo practicado 350 exámenes al personal aeronáutico, submarinos y buzos. La vigilancia de la aptitud del personal en servicio no la ejerce el Laboratorio por falta de personal en relación a la cantidad de exámenes a practicar.

Se ha abandonado el servicio de ambulancia por agua, utilizándose ahora un auto ambulancia que llega al mismo Río Santiago, frente a la Base, por muy buen camino; es menester sólo hacer un pequeño muelle. Se ha mejorado mucho el servicio y es mucho más económico.

Enfermería de la Base.—En general el estado sanitario durante el año en las distintas dependencias y buques adscriptos ha sido bueno.

Se han atendido 605 enfermos, de los cuales 340 de carácter común, 130 heridos y contusos, 110 ve-

néreos, 25 infecto contagiosos, que representa más proporcionalidad en relación al total: 56.20 %, 21.48 %, 18.20 % y 4.12 %, respectivamente.

El Consultorio Odontológico de la Base atendió 2974 casos diversos y sus servicios serían más apreciables si se dotara al mismo de un taller para prótesis.

Laboratorio de la Armada para el examen de aptitudes—

Exámenes practicados:

Para buzos	23
Para submarinos	61
Para aeronáuticos.	202
Para candidatos a pilotos	28
Para pilotos en actividad	34
Especiales	2

El estado sanitario de la Comandancia de Aviación, durante el año, ha sido excelente. El movimiento de enfermos atendidos se descompone en la siguiente forma:

Del sistema: respiratorio 6, circulatorio, 6, digestivo 20, génito urinario 19, nervioso 14, hemolinfático 1, hepato-biliar 1, esquelético y de las faenas 46, otorinolaringológico 18, blenorragia 2, sífilis 5, patología quirúrgica 41, enfermedades infecto parasitarias (excepto venéreas) 24.

Policía de las islas de la Base—

De acuerdo con la ordenanza marítima N.º 19 de 1933, se ha llevado el control de registro de vecindad, el que arroja en total 482 habitantes distribuidos en 96 habitaciones.

La vigilancia de las islas Santiago W., se ejerce con 5 guardianes.

Se han levantado 19 prevenciones sumarias de las cuales 14 por deserción, y se han iniciado en la Base 22 sumarios de los cuales 1 secreto, 3 personal reservado, 1 reservado, 4 por hurto y el resto por causas diversas. Dado el número total del personal asignado a esta Base, está dentro de lo normal.

En los talleres de esta repartición se cuenta con personal técnico y obreros muy capacitados, lo que ha permitido cumplir a satisfacción con todos los trabajos encomendados a la misma, y considerada la faz industrial, el Taller es uno de los más completos dentro de la Capital Federal.

Actualmente las instalaciones, locales, etc., están en mejores condiciones que en años anteriores, habiéndose reconstruido los contrafrentes de los galpones que dan frente al Norte que mira hacia el Puerto Nuevo, y los que dan frente al ante puerto parte NE., dando así una mejor vista desde el Puerto Nuevo, además de la ventilación y la higiene para el personal que trabaja en los mismos.

Los edificios que ocupaba la ex Escuela de Mecánica y posteriormente el Batallón del ex Arsenal Naval Buenos Aires, excepto el que ocupa la Escuela de Pilotos y Maquinistas Navales, han sido demolidos, por encontrarse en muy malas condiciones, y con los materiales que los constituían se procedió a la subasta pública, por intermedio de la Dirección General Administrativa.

De estos edificios quedó en pie únicamente el que actualmente ocupa la Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales.

Para alojamientos, comedores, baños, etc., del personal militar subalterno asignado a este Taller, se habilitó el local que ocupaba la ex sala del Hospital Naval Buenos Aires, luego de habersele efectuado las reparaciones necesarias a fin de dejarlo en condiciones perfectas de habitabilidad.

Carenas efectuadas durante el año—

Nomenclatura	N.º de buques	Tonelaje
Armada nacional	35	37.130
Marina mercante	54	64.665.74
Depart. Nacional de Higiene . .	1	150
Ministerio de Obras Públicas . .	9	6.860
Yacimientos Petrolíferos Fiscales .	2	4.786.69
Yacht Club Argentino	8	375.20
Total	109	113.967.63

Consumo de combustible.—Para el servicio de los guinches se han consumido durante el año 42.500 kilogramos de carbón de piedra; y la sección herrería del taller y la casa de bombas han consumido 328.378 kilogramos de petróleo.

Guinches.—El funcionamiento de estos guinches ha sido satisfactorio, hallándose en buen estado de conservación.

Es menester dotar, tan pronto se disponga de fondos, de guinches giratorios de mayor capacidad, como asimismo un cabrestante de mayor potencia.

Máquinas principales y auxiliares.—Hace tiempo que estas máquinas no sufren recorridos y ajustes generales de importancia, excepto el entretenimiento diario, que efectuó durante todo el año, el personal de la casa de bombas.

Calderas.—Al finalizar el año fueron recibidas del Ministerio de Obras Públicas, dos calderas Borsing, que por decreto N.º 52.749, en Acuerdo General de Ministros, disponía se transfirieran a este Ministerio, con destino a la casa de bombas, a fin de reemplazar las que existen actualmente, que no están en condiciones de soportar más servicio, debido a su largo uso. Aun no han sido instaladas, a la espera de la partida destinada a la iniciación de ese trabajo.

Talleres generales.—Las maquinarias e instalaciones de los talleres generales son anticuadas; se impone la adquisición de máquinas modernas, con el objeto de poder obtener un rendimiento más elevado, aumentando su capacidad productiva y aprovechándose así la excelente ubicación de este taller, ya que el conjunto de sus maquinarias, herramientas, elementos y obreros hacen que sea actualmente uno de los más completos de la Capital Federal.

Durante el año se ha reconstruido los contrafrentes de los galpones Nos. 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11, correspondientes a la parte Norte que mira hacia el Puerto Nuevo, y los galpones “A”, “B” y “C”, que corresponde a la parte curva de la Sección Calderería al NE., con frente al ante puerto; además se procedió a despejar y nivelar el terreno y a construir sobre el murallón una verja de hierro similar a la existente en la zona aduanera del puerto. Resta para el próximo año efectuar los mismos trabajos en los galpones “D” y “E” y frente “F”.

Se construyeron 100 metros cuadrados de vere-

das frente a los galpones Nos. 12 al 14 y se hizo una playa para depósito de anclas, hélices y cadenas con piso de portland de 520 metros cuadrados de superficie y una murallita alrededor.

El taller de metalización fué instalado en un nuevo local, que se construyó anexado al pañol de albañiles.

Es imprescindible la construcción de un nuevo galpón N.º 18, en atención a que con los arreglos efectuados se ha disminuido la superficie cubierta útil para trabajar.

En la Sección Herrería se instaló en su nueva base el martinete N.º 1 de 10.000 kg. y en la Sección Mecánica una nueva fresa y un serrucho mecánico; además se construyeron guías de plataforma y cremallera para el carro de un torno a fin de permitir el torneado de ejes de largas dimensiones.

Capacidad y rendimiento para reparaciones.—La capacidad para reparaciones es grande y pueden ejecutarse simultáneamente otras obras, pues cuenta con elementos que le permiten desarrollar en caso necesario una acción intensiva en que pueden ocuparse hasta 1800 operarios.

En general puede considerarse de bueno el rendimiento de los talleres.

Deficiencias existentes y formas en que podrían subsanarse.—Falta en estos talleres un laboratorio de pruebas y análisis de los materiales que se adquieran y los producidos; deberá crearse el puesto y asignación en el presupuesto anual.

Estos talleres carecen del servicio de obras sanitarias con descarga directa al sistema general de la Ciudad, y sólo dispone de un pozo ciego para la recepción de la red interna.

Obras ejecutadas.—El gráfico N.º 1 indica los montos invertidos durante el año subdividido en: Buques y Reparticiones de la Armada, Yacimientos Petrolíferos Fiscales y Cuentas Particulares, en sus respectivos renglones de jornales, materiales y gastos generales.

El gráfico N.º 2, indica las obras ejecutadas, tanto especiales como de Crédito de Conservación. El cómputo total de jornales, incluyendo el personal mensual es de \$ 1.048.490.67 $\frac{m}{n}$, sumando a esta cantidad \$ 446.429.54 $\frac{m}{n}$ de materiales, se obtiene un total de \$ 1.494.920.21 $\frac{m}{n}$, que representa los trabajos efectuados por estos talleres durante el año.

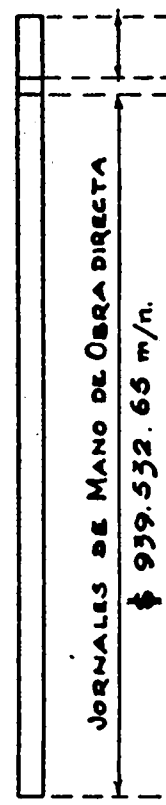
Oficina Técnica—Cómputos de presupuestos en el año 1934

MESES	Crédito de Conservación				Obras Especiales				Totales			
	Formulados		Aprobados		Formulados		Aprobados		Formulados		Aprobados	
	° Z	Importe	° Z	Importe	° Z	Importe	° Z	Importe	° Z	Importe	° Z	Importe
Enero	21	4.204.13	22	3.210.93	26	243.658.76	41	515.026.86	47	247.862.89	63	518.237.79
Febrero	23	3.944.25	23	2.939.32	41	218.081.92	25	207.574.55	64	222.026.17	48	210.513.87
Marzo	16	6.404.44	14	3.834.20	44	185.026.93	22	54.801.94	60	191.431.37	36	58.636.14
Abril	51	11.564.44	27	5.527.85	30	78.703.18	28	205.319.54	80	90.267.62	55	210.847.39
Mayo	50	21.376.81	33	10.026.16	20	202.557.74	28	75.446.46	70	233.934.55	61	85.472.62
Junio	29	16.868.42	30	7.634.22	32	27.731.—	30	178.647.68	61	44.599.42	60	186.281.90
Julio	38	8.005.80	42	13.509.57	35	200.382.72	23	30.151.83	73	208.388.52	65	43.661.40
Agosto	38	9.277.44	21	3.814.86	64	198.972.27	34	50.847.76	102	208.249.71	55	54.662.62
Septiembre	35	11.636.58	31	7.311.44	52	53.721.76	64	56.455.13	87	68.091.71	95	63.766.57
Octubre	21	7.916.99	26	9.185.14	51	122.509.62	32	85.381.31	72	93.298.30	58	94.586.45
Noviembre	37	2.104.40	24	5.280.75	26	27.410.33	43	67.674.33	63	69.778.73	67	72.955.08
Diciembre	23	7.888.37	23	8.765.79	33	72.286.03	18	61.228.25	56	69.116.62	41	69.994.04
Sumas	382	111.192.07	316	81.040.23	454	1.631.042.26	338	1.588.555.64	835	1.737.045.61	704	1.669.615.85

— TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE —

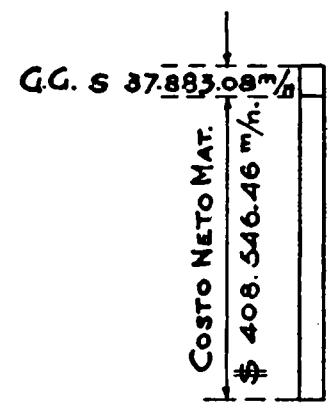
— MONTOS INVERTIDOS —

— AÑO 1934 —



G. G. \$ 87.119.57 m/n.

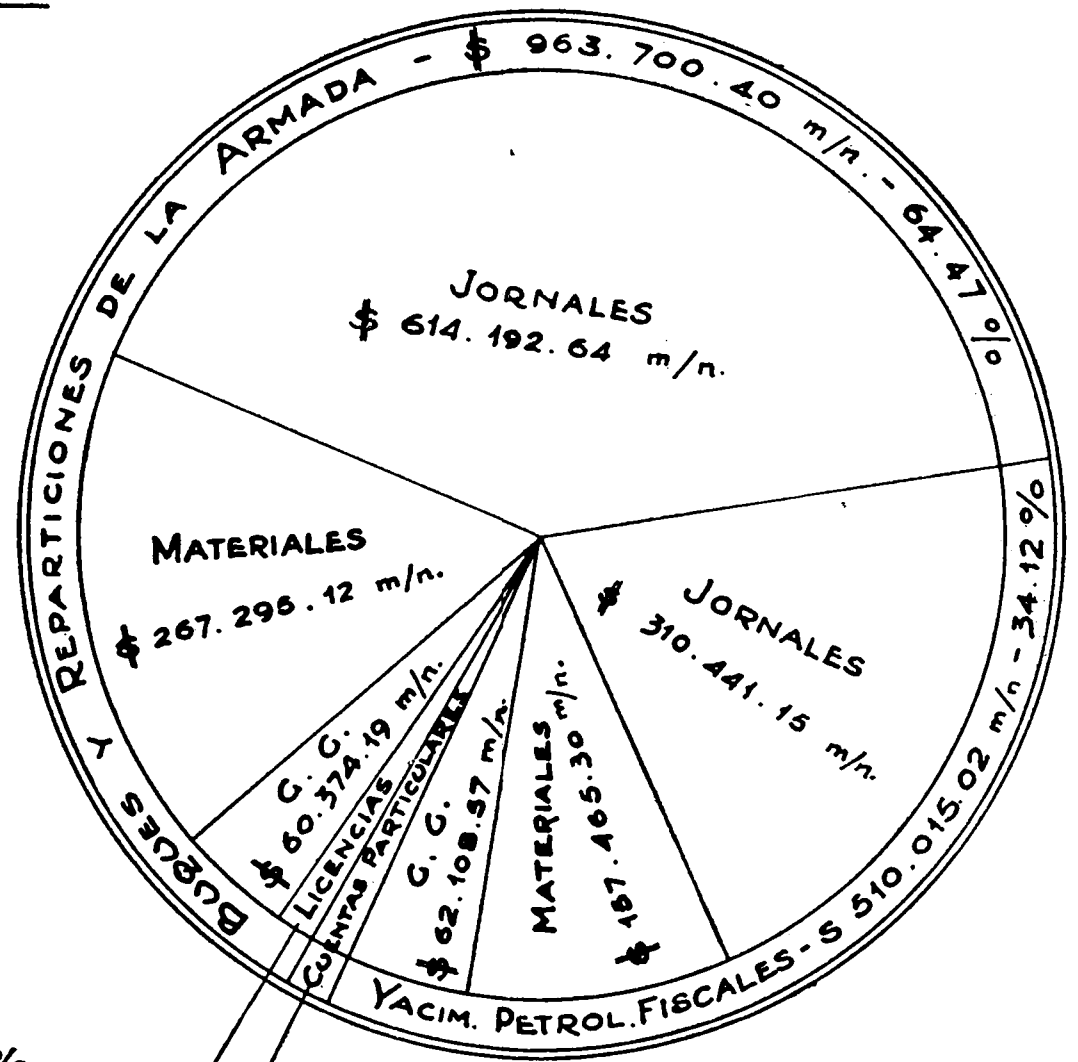
LICENCIAS " 21.838.45 "



G. G. S 37.883.08 m/n.

JORNAL \$ 1.048.490.67 = 70.1%
MATERIALES \$ 446.429.54 = 29.9%

TOTAL GENERAL = \$ 1.494.920.21 m/n.

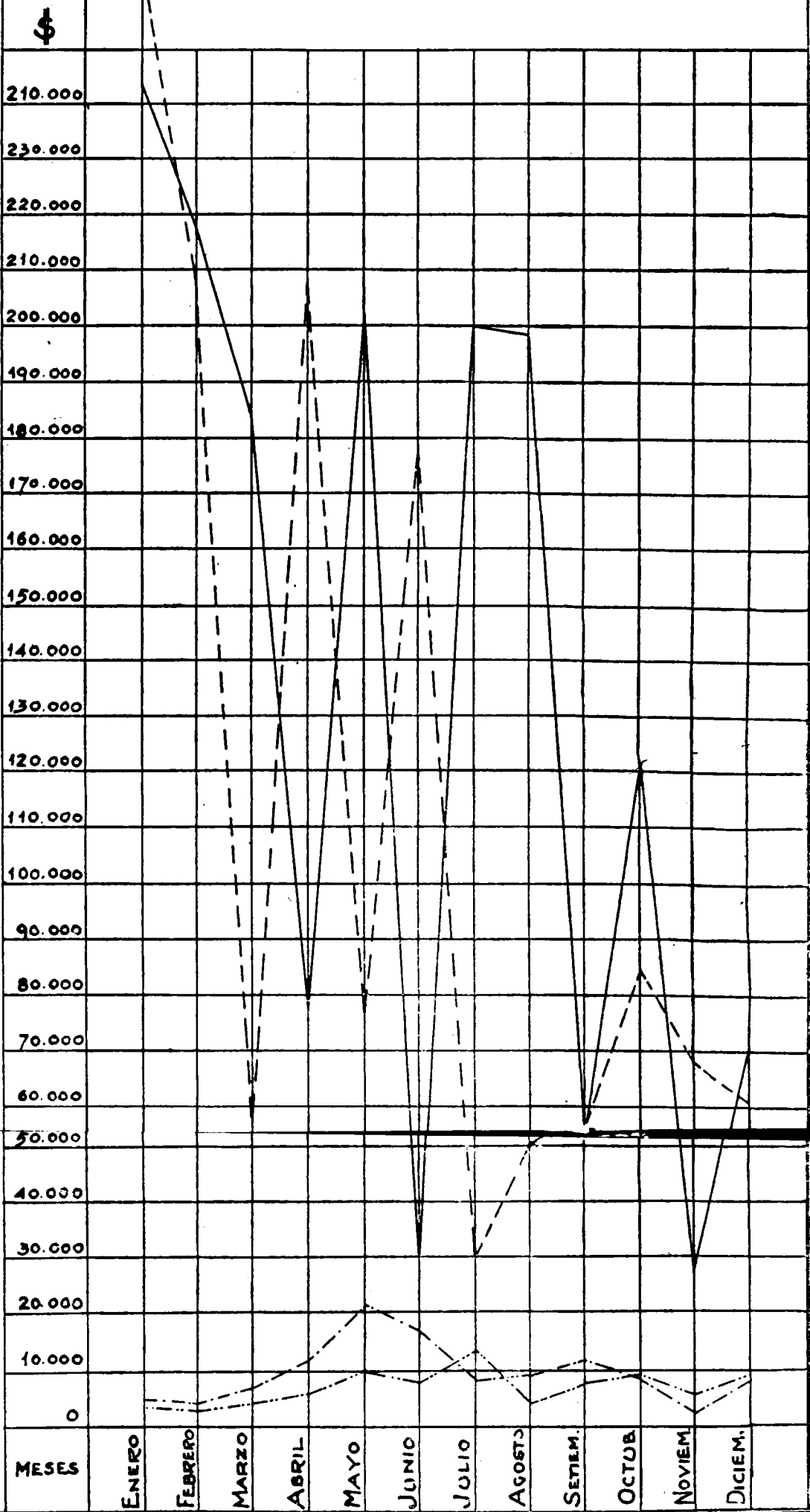


JORNAL	\$ 14.898.86 m/n.
MATERIALES	3.786.04
C. GENERALES	2.519.89
TOTAL	\$ 21.204.79 m/n.

\$ 21.838.45 m/n.

\$ 515.026.86 m/n.

TOTAL DE PRESUPUESTOS POR PARTIDAS DE CONSERV. Y OBRAS ESPEC. EN PESOS M/N



REFERENCIAS

CREDITOS CONSERV. { FORMULADOS
 { APROBADOS

OBRAS ESPECIAL { FORMULADOS
 { APROBADOS

Servicios eléctricos.—Durante el año se ha trabajado en esta Sección en forma similar al año anterior, es decir, teniendo que realizar trabajos discontinuos y regulares, y a veces urgentes, lo que obligó, para dar cumplimiento a los mismos, a habilitar horas extraordinarias en diversas oportunidades.

Prácticamente no hubo bajas entre el personal de operarios por falta de trabajo, haciendo turno cuando el poco monto del trabajo así lo exigía irremediabilmente.

Usina eléctrica.—Durante el año ha funcionado continuamente a excepción de algunas interrupciones propias del servicio, para poder efectuarle reparaciones exigidas por el uso y limpieza periódicas a las tres máquinas existentes, la que produjeron la mayor parte de la energía gastada durante el año, para atender eficientemente todos los servicios de electricidad de los talleres, buques surtos y dependencias.

El costo de combustible, aceite y demás artículos consumidos, las reparaciones efectuadas a las tres máquinas y el sueldo del personal, como asimismo lo abonado a la Compañía Italo Argentina de Electricidad por suministro de corriente eléctrica, fué de \$ 73.280.30 $\frac{m}{n}$, como se demuestra detalladamente en la planilla agregada.

Planilla demostrativa de la producción y consumo de energía eléctrica durante el año 1934

Energía total consumida por el Taller y buques amarrados	1.123.838 kw. h.
Energía producida por la usina	722.330 ”
Energía suministrada por la usina a los buques	247.967 ”
Energía suministrada al Taller por la Compañía Italo Argentina	401.508 ”
Pagado a la Compañía Italo Argentina por suministro de energía	\$ 36.853.71

Detalle de los gastos de la Central durante el año en concepto de

Artículo	Cantidad Kg.	Precio unitario	Precio Total \$	Observaciones
Diesel oil	183.810	0.022	4.043.82	Combustible
Aceite N.º 5	11.587	0.28	3.244.36	Movimientos
Aceite N.º 7	4.643	0.25	1.160.75	Cilindros
Aceite N.º 8	1.328	0.47	624.16	Compresores
Estopa de color.	420	0.54	226.80	Limpieza
Estopa blanca.	60	0.58	34.80	Limpieza
Grasa mineral.	20	0.38	7.60	Engrase
Kerosene	453	0.17	77.01	Limpieza
			9.419.30	
Gastos varios de reglamentaria.			549.85	
Sueldo del personal civil.			24.400.—	
Reparaciones y repuestos.			2.057.44	
Total gastado año 1934			36.426.59	

- 1—Costo del kw. h. producido en el Taller . . . $\frac{36.426.59}{722.330}$ 0.05044
- 2—Costo medio del kw. h. de las dos procedencias $\frac{73.280.30}{1.123.838}$ 0.06520
- 3—Si los 1.123.838 kw. h. consumidos se hubieran tomado de la C. I. A. E. exclusivamente, su hubiera gastado:
 $1.123.838 \times 0.094 = 105.600.77$ \$
- 4—En la forma que se trabajó se ha gastado:
 $36.426.59 + 36.853.71 = 73.280.30$ \$
 Diferencia a favor \$ 32.320.47, lo que significa una economía aparente por la misma cantidad.
- 5—El consumo medio de com. por kw. h. fué $\frac{183.810}{722.330}$ 0.2544 kg.
 0.2544 kgs. por kw. h. o 0.1872 kgs. por HP. h.
- 6—El combustible Diesel fuel-oil quemado durante el año 1934, sigue dando buen resultado.

Resumen de la inversión total de jornales y materiales con el correspondiente recargo de gastos generales—Año 1934

Imputaciones	Materiales	Jornales	Licencia	Gastos generales	Total
Obras de Presupuesto	227.302.19	502.895.87	21.838.45	49.554.19	801.590.70
Producido Transp. Nacionales	21.758.36	72.606.99	—	6.952.58	101.317.93
Ley 11.378 (Independencia)	6.719.57	38.689.78	—	3.867.42	49.276.77
Producido Remate Rezagos	11.515.—	—	—	—	11.515.—
Yacim. Petrolíferos Fiscales	137.465.30	310.441.15	—	62.108.57	510.015.02
Obras Particulares	3.786.04	14.898.86	—	2.519.89	21.204.79
Totales \$ $\frac{m}{n}$	408.546.46	939.532.65	21.838.45	125.002.65	1.494.920.21
Porcentaje %	27.33	62.85	1.46	8.36	100
Promedio mensual de inversión	34.045.54	78.294.39	1.819.87	10.416.89	124.576.69

Porcentaje de licencia con relación a la inversión total de jornales %

939.532.65 21.838.45 2.324 %

Detalles de la inversión de gastos generales—Año 1934

Personal empleados a jornal	\$ 28.608.93
Peones de almacenes	” 7.369.60
Obreros varios	” 30.235.91
Obreros bajo banderas	” 134.82
Obreros enfermos	” 4.062.95
Obreros accidentados.	” 1.906.48
Obreros tuberculosos	” 1.126.70
Materiales	” 21.489.61
<hr/>	
Total	\$ 94.935.—

Movimiento estadístico de altas y bajas de personal obrero

MESES	N.º altas	N.º bajas
Enero	225	212
Febrero	119	188
Marzo	51	133
Abril	53	71
Mayo	68	141
Junio	240	148
Julio	87	156
Agosto	46	114
Septiembre	36	38
Octubre	46	41
Noviembre	47	12
Diciembre	120	116
Totales	1138	1370
Promedio general mensual . . .	94.83	114.16

Promedios de empleados, operarios, peones y aprendices concargo a la partida de jornales que han trabajado en cada mes durante el año 1934

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total 12 meses	Promedios mensuales
Empleados	14	14	14	13	13	13	13	13	13	13	14	13	160	13.33
Operarios	435	501	443	370	317	381	399	337	302	288	314	328	4415	367.90
Peones	347	332	234	222	233	333	260	207	109	145	186	254	2882	240.16
Aprendices	36	36	39	35	45	40	27	28	28	27	29	28	398	33.16
Totales	832	883	730	640	608	767	719	585	452	473	543	623	7855	654.50

Movimiento estadístico de enfermos, tuberculosos, accidentados y con licencia en cada mes durante el año 1934

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total 12 meses	Promedios mensuales
Enfermos	1	6	4	5	7	9	9	6	4	14	16	10	91	7.55
Tuberculosos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	3	0.25
Accidentados	3	4	7	10	7	4	3	4	2	3	6	2	55	4.58
Licencias	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	342	342	28.50
Totales	4	10	11	15	14	13	12	10	6	18	23	355	491	40.80

Buques eximidos del pago de derechos que fueron carenados durante el año 1934

MESES	A. R. A.	Y. P. F.	M. O. P.	Y. C. A.	TOTAL
Enero	3	1	1	—	5
Febrero	1	—	—	1	2
Marzo	3	—	—	2	5
Abril	2	1	1	—	4
Mayo	3	—	2	—	5
Junio	3	—	1	—	4
Julio	—	—	2	3	5
Agosto	4	—	—	—	4
Septiembre	5	—	—	2	7
Octubre	5	1	—	—	6
Noviembre	8	1	1	—	10
Diciembre	5	—	2	—	7
Totales	42	4	10	8	64

Nota.—Exceptuando los buques de la Armada y los yates, se carenaron 14 buques de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales y del Ministerio de Obras Públicas, que ocuparon los diques durante 276 días del año 1934. Nueve de estos buques arrojan un tonelaje de 11.840 toneladas, que si hubieran pagado los derechos correspondientes ellos ascenderían a la cantidad de \$ 87.837.20 % o sea \$ 199.402.79 $\frac{m}{A}$.

Dique de carena

Resumen de recaudaciones y gastos

Detalle	Entradas \$ %	Salidas \$ %
Recaudado por la Aduana de la Capital	169.774.65	—
Cobrado por el Taller e ingresado a la Dirección G. Administrativa	4.810.29	—
Cobrado por el Taller en concepto de horas extraordinarias y suplementarias, pagadas al personal de diques	5.581.20	5.581.20
Sueldo personal civil afectado a los diques	—	77.880.00
Gastos varios, petróleo, lubricantes, etc.	—	14.803.50
Totales	180.166.14	98.264.70
A deducir	98.264.70	=====
Saldo	81.901.44	=====

