

MEMORIA

DEL

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1911 - 1912

PRESENTADA AL

HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN

POR EL

MINISTRO DE MARINA

Contraalmirante J. P. Sáenz Valiente



BUENOS AIRES

1912

Honorable Congreso de la Nación:

Cumplo con el precepto constitucional de daros cuenta de la marcha del Departamento de Marina en el ejercicio vencido.

Antes de entrar en detalles llamaré brevemente la atención de V. H. hacia las fases más salientes de la labor realizada en el año y hacia algunas necesidades y observaciones de especial importancia.

La vigilancia cada vez más laboriosa de las construcciones en los Estados Unidos y en Europa, el alistamiento del primer grupo de destructores y la adquisición de materiales modernos, en cumplimiento de la Ley de Armamentos, han absorbido en máxima parte las actividades de la Armada.

Las perturbaciones políticas del Paraguay, el conflicto sanitario y las huelgas portuarias exigieron, por su parte, una vigilancia especial con buques y personal de la Escuadra; por otra parte el licenciamiento de una conscripción y la demora en el sorteo de la siguiente, derivada del enrolamiento general que verificó el Ejército, determinaron este año una relativa escasez de personal y obligaron a mantener armada solamente una división de cruceros acorazados, aun cuando no dejó de desenvolverse en forma

satisfactoria la instrucción general del personal subalterno, particularmente en el tiro.

Con toda normalidad se desenvuelve el programa de construcciones, pues los dos grandes acorazados fueron ya botados al agua.

Los primeros exploradores-torpederos, construidos en Alemania, que brillantemente superaron á las exigencias del contrato, estarán pronto en nuestras aguas; y si bien los que se construyen en Francia é Inglaterra han tropezado con algunos inconvenientes en lo referente á la velocidad, cabe esperar que en definitiva no resultarán perjudicados los intereses de la defensa naval.

Razones técnicas determinaron el aplazamiento de la construcción del tercer acorazado del programa original de refuerzos; pero, resueltas las dificultades que presentaba el problema de la artillería, es llegado el momento de sancionar su adquisición.

Entre las incorporaciones verificadas de unidades auxiliares cuenta la de un transporte para servicios de escuadra y recorrido de la costa sur; están en trámite un barco balizador y un dique flotante para los exploradores-torpederos y se estudia la oportunidad de contratar dos transportes petroleros para conducir los productos de los yacimientos patagónicos.

Irreprochable y ajustada al alto nivel de preparación y cultura alcanzados por nuestro personal, fué la actuación de la escuadrilla destacada en aguas paraguayas durante

los luctuosos sucesos desarrollados en aquel país en dos ocasiones distintas.

La actitud circunspecta y firme de las fuerzas navales de la Nación impidió desmanes contra los intereses argentinos, garantizó la neutralidad en nuestras costas y aguas jurisdiccionales, amparó derechos que suelen desconocerse en contiendas de la índole de aquéllas, se desplegó en forma humanitaria, salvando á los habitantes pacíficos y en primer término á mujeres y niños, de los horrores de un bombardeo y contribuyó, por fin, á auxiliar á los heridos en acciones reñidas y sangrientas.

Necesidades de orden militar han puesto de manifiesto en la oportunidad á que me refiero lo deficiente, en cuanto á número de unidades, de nuestra flotilla de ríos y la necesidad de reforzarla con algunos buques más del tipo de los últimamente adquiridos.

Varios buques tuvieron ocasión de hacer flamear dignamente en el extranjero nuestro pabellón, especialmente el *Buenos Aires* en la revista naval de Spithead al coronarse Su Majestad Jorge V, el 9 de Julio en las conmemoraciones patrióticas en Montevideo y Río de Janeiro y la *Sarmiento* en diversas naciones.

El presupuesto correspondiente á 1911, que con cortas diferencias era el mismo de varios años atrás, resultó en muchos puntos insuficiente y obligó á recurrir á frecuentes pedidos de créditos extraordinarios. El sancionado para el año en curso, que se proyectó previo un prolijo estudio y consultando la más rigurosa economía, subsana en general las deficiencias observadas y responde, además de los gastos corrientes de la administración, á diversas adquisi-

ciones extraordinarias, así como á acumulación gradual de materiales de que es necesario poder disponer en cualquier momento.

Tales partidas deben, naturalmente, ser mantenidas y aun prudentemente aumentadas en los presupuestos sucesivos, especialmente en el renglón del combustible, porque no es aceptable, ni aun sensato, que la defensa naval y en cierto modo hasta la misma vida nacional corran el riesgo de una paralización por emergencias imposibles de prever y menos de solucionar.

La reciente huelga de obreros carboneros en Inglaterra evidenció esa necesidad premiosa, que no admite más remedio que el mantenimiento continuo en el país de un verdadero fondo de reserva, contra el cual pudieran girar durante un tiempo, no sólo la marina militar, sino también la industria privada y particularmente los servicios públicos indispensables, como los transportes ferroviarios, marítimos y fluviales, las obras de salubridad y otros de análoga importancia.

Estimo que dicha reserva no debiera bajar nunca de un millón de toneladas, como mínimum, y que á ese fin deben tender nuestros esfuerzos, consignando permanentemente en el presupuesto una partida que permita alcanzar en el menor tiempo posible el límite fijado; bien entendido que entretanto no han de mermar los recursos destinados á cubrir las necesidades normales de la flota y restantes dependencias de este Departamento.

Ha de disculparme V. H. la insistencia en la indicación formulada el año anterior, relativa á la inclusión en el presupuesto de una partida anual que permita desarrollar un programa metódico de construcciones navales, como en

todas las potencias organizadas, procediendo contemporáneamente en forma racional á la radiación de los buques anticuados y á su substitución por unidades modernas, evitando así las alternativas bruscas en las adquisiciones de nuestros elementos navales. La mencionada partida anual no debería ser inferior á seiscientas mil libras, teniendo presentes el costo y duración fijados á los buques actuales en las potencias navales que figuran entre las más razonables y de menores recursos.

La instrucción general del personal, en todas sus categorías, se ha desenvuelto de una manera satisfactoria, si bien en forma restringida desde cierto punto de vista, á causa del gran número de oficiales destinados á inspeccionar nuestras construcciones en Europa y Norte América.

Numerosas escuelas de especialidades en los buques, además de las escuelas permanentes, así como la práctica de navegación y tiro en la división de instrucción y los servicios de la escuadrilla destacada en el Paraguay y de otros buques en diversos viajes, no menos que el levantamiento hidrográfico total del Río de la Plata, comenzado hace varios años y terminado hace poco, han contribuído á mantener la eficiencia del personal en el grado necesario y exigible.

Dióse principio en el Arsenal de Puerto Militar á la construcción del gran dique de carena y á la ampliación del puerto, obras demandadas por los nuevos acorazados y también por el mejor servicio de todas las fuerzas que allí tienen su apostadero.

Al mismo propósito ha respondido la adquisición, verificada aprovechando la previsorá cláusula del contrato, de los muelles construídos recientemente dentro del Puerto

Militar por la empresa del ferrocarril Rosario de Santa Fe á Puerto Belgrano.

Diferidas, por falta de recursos, las obras correspondientes al Arsenal Río de la Plata, cúpleme recabar con la urgencia antes señalada su ejecución, para estar en condiciones de atender eficazmente las unidades y un importante material de guerra próximos á llegar.

Finalmente, es tiempo de resolver la ubicación definitiva de la Escuela Naval, instalada hoy en construcciones improvisadas y la construcción de edificios propios para la Prefectura General de Puertos y otras reparticiones y oficinas del Ministerio, dispersadas en la actualidad en casas de ocasión completamente inadecuadas.

Dios guarde á V. H.

J. P. SÁENZ VALIENTE

ADMINISTRACIÓN

Ministerio

Algunas secciones, principalmente en la Dirección General Administrativa, han sido reorganizadas á efecto de subdividir el trabajo.

El ingreso, ascensos y licencias de los empleados civiles de las diversas reparticiones han quedado reglamentados, y se ha formulado un escalafón con el propósito de conceder los ascensos con justo criterio, atendiendo á la antigüedad y á la capacidad. Se recopilaron los datos para las fichas personales de los titulares y reemplazantes, aspirantes á empleo y exonerados, suprimiéndose con este nuevo sistema de estadística gran cantidad de libros.

Está en vías de preparación un «Prontuario de Administración de la Armada», destinado á subsanar deficiencias notadas en los servicios administrativos.

La práctica seguida anteriormente en la liquidación, tramitación y pago de las planillas de sueldos del personal impedía en absoluto que éste pudiera ser pagado en los primeros días de cada mes. Modificado el sistema se ha conseguido que todo el personal reciba sus sueldos el 1.º de cada mes, bajo rigurosa fiscalización.

Se encuentran á estudio diversas reformas relativas á la sección «Contralor é Inspección», que lleva los libros de la Armada y verifica los documentos transcritos, tarea actualmente laboriosa y deficiente por la diversidad de reglamentaciones sobre liquidación de abastecimientos. En

forma análoga, se reformará próximamente la reglamentación de consumos para buques y reparticiones, que es anticuada y deficiente, y se procederá á catalogar todo el material de aprovisionamientos en la forma más amplia posible, desapareciendo así los errores que se producen en las provisiones por diversidad de artículos similares é insuficiencia de los detalles con que frecuentemente se formulan los pedidos.

Se ha creado la sección «Técnica Civil», destinada á satisfacer las numerosas consultas é inspecciones éxigidas por las construcciones civiles en las diversas dependencias del Ministerio.

Presupuesto

El presupuesto para 1911 resultó deficiente en muchos puntos, por lo que hubo frecuentes pedidos de créditos extraordinarios, viéndose seriamente entorpecida la marcha de servicios como los de Prefectura é Hidrografía, cuya importancia y extensión crecen continuamente y en que la exigüidad de elementos, personal y sueldos acarrea dificultades cada vez mayores.

Para la confección del proyecto de presupuesto de 1912 estudiáronse, en consecuencia, prolijamente y con criterio de estricta economía, las necesidades de las diversas dependencias de este Ministerio.

Existía en las distintas oficinas una variedad considerable de empleos civiles análogos aunque con distintos nombres y sueldos, los cuales han sido, en lo posible, ajustados á una escala progresiva y uniforme que, facilitando los cambios y ascensos del personal, redundaba en beneficio de la administración. Esta reforma habría sido, á juicio de

este Ministerio, más completa y provechosa, de haberse dado al nuevo presupuesto la forma por él proyectada y á la que ya se había hecho referencia en la Memoria anterior, esto es, englobando empleos análogos en una sola partida, sin detallar, en forma parecida á la adoptada, con grandes ventajas, para el personal militar.

Se ha procedido á una razonable ampliación de servicios, personal y sueldos en algunas reparticiones, sobre todo en la Prefectura General de Puertos, se han reorganizado otras, en particular la Dirección de Hidrografía y algunas Direcciones Generales del Ministerio, y se han aumentado diversas partidas en los arsenales, para jornales, compra de materiales, etc., por resultar insuficientes las vigentes.

Por las razones de economía antes indicadas, no han sido aumentados los sueldos de las planas mayores militares; mas no puede dejarse de reconocer que ellos van quedando fuera de proporción con el costo medio actual de la vida.

Los sueldos de los cabos fueron aumentados en algo y uniformados, teniendo en cuenta la conveniencia especial de conservar á este personal en servicio, como ocurre en todos los países de conscripciones continuamente renovadas.

El personal de Suboficiales, Oficiales de mar y Maestranza continúa con sus antiguos sueldos, los que se consideran hoy día insuficientes.

La partida para compra de combustible destinado á la Escuadra se aumentó á un millón de pesos en vista del

aumento de las fuerzas en el año en curso, de la conveniencia de que los buques hagan la mayor práctica posible de navegación y de la insuficiencia de las partidas asignadas anteriormente, debida en buena parte al encarecimiento de los fletes y del precio del carbón.

Se ha considerado indispensable formar una reserva permanente de carbón para evitar que la Escuadra pueda verse en caso de conflicto inutilizada desde un principio, por la carencia de ese elemento y por la dificultad de abastecerse de él en aquellas circunstancias. Al efecto, se incluyó una partida de 2.000.000 \$ *m/n.*

No existiendo en el país fábricas de pólvoras ni de proyectiles para la marina de guerra, resulta conveniente é indispensable la adquisición de municiones de repuesto para evitar su insuficiencia ó agotamiento al poco tiempo de iniciarse las operaciones. La ley de presupuesto ha autorizado la inversión en el año corriente de unas 180.000 £ como primera cuota para dicha adquisición.

FLOTA

Evoluciones, viajes y representación

Permaneció armada una división de cruceros acorazados durante todo el año, para instrucción del personal tanto superior como subalterno.

Dicha división, compuesta por el *San Martín*, *Belgrano* y *Garibaldi* y apostada en Puerto Militar, realizó en el mes de abril un período de evoluciones y tiro en el mar, recorriendo los golfos Nuevo y San José. En el concurso de tiro realizado venció el *Garibaldi* al que se entregó la Copa de Honor, premio instituido en el año 1896.

La división entró en mayo al Río de la Plata, fondeando frente á La Plata y regresó á Puerto Militar, á mediados de junio. En octubre el *Garibaldi* sufrió una recorrida general y por tanto se segregó de la división.

A fines de noviembre emprendió la división un segundo período de ejercicios de mar, recorriendo diversos puertos de los golfos Nuevo y San Matías y terminados con un tiro de combate realizado frente á Bahía Blanca. Por último, á mediados de febrero del corriente año, entró nuevamente en el Río de la Plata, llevando á su bordo á los Aspirantes de la Escuela Naval; efectuó diversos ejercicios en navegación y fondeó en la rada de La Plata, donde se verificó el relevo de su comando.

Una flotilla compuesta de tres destructores ejecutó activos ejercicios y evoluciones durante tres meses, de febre-

ro á mayo de 1911, con el principal objetivo de ejercitar el personal destinado á tripular el primer grupo de exploradores-torpederos construídos en Europa y que en breve llegarán al país.

Mención especial merece la actuación de las fuerzas en aguas paraguayas, por la forma irreprochable en que se desempeñaron en las dos ocasiones, es decir marzo y diciembre, en que se movilizó al mando de un contraalmirante una división de cañoneros de río, en salvaguardia de los intereses argentinos que pudieran verse amenazados en las contiendas civiles de aquel país y también en garantía de la observancia estricta de la neutralidad en nuestras costas.

Conocidos son los numerosos incidentes de orden diplomático nacidos al calor de la lucha partidaria, que en un momento dado llegaron hasta la suspensión de relaciones. Las instrucciones impartidas al jefe de la escuadrilla nacional en ambos casos, imponían la más absoluta prescindencia en los sucesos que se desarrollaban y ellas fueron fielmente cumplidas en todo momento.

En ambas revoluciones, la escuadrilla tuvo numerosas ocasiones de prestar servicios humanitarios, ya evitando al personal no combatiente, y muy especialmente á las mujeres y niños, los horrores del bombardeo, ya concediendo asilo en caso de imperiosa necesidad á perseguidos, sin distinción de partidos, ya asistiendo con todos sus elementos de curación y sanidad á los heridos, después de los sangrientos combates de Villa del Rosario y de la Asunción.

En los servicios de vigilancia sanitaria en la rada de Buenos Aires, durante los incidentes ocurridos con motivo

del cumplimiento del tratado sanitario de Río de Janeiro, fueron ocupados durante varios meses el *Rosario*, *Patagonia*, *25 de Mayo* é *Independencia*.

Exigieron también las inundaciones de los ríos la presencia en diversos puntos de buques menores de la Armada con fines de salvamento.

Entre los viajes de representación verificados por buques de la Armada, después de marzo de 1911, deben citarse los siguientes:

En mayo de 1911 el *Buenos Aires* fué á Inglaterra para asistir á la coronación de Su Majestad el Rey Jorge V, participando en la gran revista naval de Spithead y tocando á su regreso en Boulogne sur Mer para rendir homenaje á la estatua del General San Martín.

El mismo buque, en agosto de 1911, estuvo en Montevideo en la época de la transmisión del mando presidencial.

El *9 de Julio* fué á Montevideo en el mes de julio y á Río de Janeiro en noviembre, para asociarse á los festejos patrios.

A las fiestas conmemorativas del combate naval de San Nicolás, asistió en el puerto de ese nombre el *Patria*.

En octubre, en ocasión de las fiestas conmemorativas de la fundación del Colegio Nacional del Uruguay, fué destacado el *Patagonia* á aquel punto. Por último, recientemente el *Patria* estuvo en el Rosario, con motivo del centenario de la creación de la bandera.

La *Sarmiento* partió en junio á efectuar el undécimo viaje de instrucción, visitando puertos de Africa, el Mediterráneo y el Atlántico; regresó á fines de diciembre.

El 1.º de marzo del corriente año, salió nuevamente para su duodécimo viaje, en que ha de visitar diversos puertos de la costa oeste de la América del Sur.

Varias otras unidades efectuaron en diversas épocas, durante períodos de cierta duración, ejercicios diarios de tiro, fuego, timonería, lanzamientos, etc., para práctica de las escuelas del personal subalterno.

Los transportes han realizado periódicamente sus viajes á Europa en busca de carbón, municiones y otros materiales de difícil fletamento, así como han estado en la costa sur para recorrido de puertos, faros, estaciones radiotelegráficas, etc.

Para el servicio de comunicaciones en el extremo sur, permaneció constantemente bajo la dependencia de la gobernación de la Tierra del Fuego el transporte 1.º de *Mayo*, relevado más tarde por el *Piedrabuena*. Durante sus recorridas periódicas en las costas fueguinas, aquel buque tuvo oportunidad de recoger en Caleta Falsa á doce naufragos de la barca alemana *Thekla*, perdida en aquellas costas.

Entre los buques de guerra extranjeros que concurrieron á nuestros puertos el año pasado y que fueron cumplidamente agasajados, debe recordarse el magnífico acorazado alemán *Von der Tann*, recientemente habilitado, que visitó el Puerto Militar á fines de marzo de 1911, el explorador brasileño *Rio Grande do Sul* que se asoció en dos ocasiones á nuestras festividades patrias, y el crucero *Glagow*, de S. M. Británica, que relevó al *Amethyst* en su estación del Atlántico Sur.

Ejercicios de tiro

Efectuáronse en el mar frente á Puerto Militar y en el Río de la Plata, en abril y en octubre, los tiros de clasificación de cabos de cañón y resultaron patentados 136 cabos, obteniendo patente por primera vez algunos de ellos. Se hace constar que la mayor parte de los disparos que no fueron impactos, se perdieron debido á lo anticuado de los montajes, porque el cambio de mano del volante de dirección al disparador del tiro, ocasiona la pérdida de la puntería. Esto viene á urgir la instalación de pistoletes en los volantes mismos, como los tienen ya los cañoneros *Paraná* y *Rosario* y el crucero *Buenos Aires*.

En octubre se verificó en aguas del Río de la Plata el tiro de examen de los conscriptos apuntadores, con asistencia de 226 conscriptos; los del Cuerpo de Artillería de Costas hicieron sus tiros en las baterías de Bahía Blanca.

En el tiro de concurso entre buques, realizado en abril en la rada de Puerto Militar, participaron tres cruceros acorazados y resultó vencedor el *Garibaldi* pasando á este buque la Copa de Honor que detenía el *Belgrano*.

Digna de mención es la simpática iniciativa del diario «La Prensa» que, en el mes de mayo del año ppdo., creó diversos premios para ser distribuidos anualmente á los buques, oficiales y apuntadores vencedores en los concursos anuales de tiro, aportando así en esta obra el fecundo concurso de los estímulos populares.

Un segundo período de ejercicios de tiro efectuó en diciembre la división de instrucción incluyendo un tiro de combate en las proximidades del pontón-faro de Bahía

Blanca y diversas experiencias llenadas á término por la Escuela de Aplicación de Oficiales.

Fué enviado á Chile en septiembre, un grupo de tiradores del crucero acorazado *San Martín*, para defender en concurso internacional el escudo «Brown», ganado ya en el año anterior por ese mismo buque. Nuestros tiradores salieron nuevamente vencedores y el escudo quedará definitivamente en su poder si en el próximo concurso consiguen otra vez la victoria.

El consumo de munición por buques, escuelas, etc., ha aumentado considerablemente en los últimos años. El de buques solamente ha costado en 1911, en concepto de munición, \$ 147.788, debiendo imputarse además á la misma partida del presupuesto los gastos de experiencias de polígono, que ascendieron á \$ 32.660, los de salvas, \$ 886, los de transporte y manejo de la munición, etc., con lo cual se llega á un total de \$ 182.015. En el presupuesto para 1912 se ha elevado, en consecuencia, hasta \$ 180.000 la partida anual para munición. Este Ministerio, sin embargo, atribuyendo al tiro de escuadra la importancia que merece y que le asignan las marinas que trabajan, considera indispensable elevarla á \$ 240.000 en el presupuesto para el ejercicio venidero.

El número de lanzamientos de torpedos en 1912 llegó á 246, correspondiendo 74 á la escuadrilla de torpederos movilizada en los primeros meses del año y 61 á la escuela de aprendices torpedistas. En 1912 se desarrollará un programa de ejercicios progresivos de lanzamiento hasta máxima distancia, con un concurso final, á fin de preparar el personal para el manejo de los nuevos torpedos de gran alcance.

PERSONAL

El personal, así superior como subalterno, ha resultado apenas suficiente en 1911 á causa del aumento del material flotante y ha exigido para el ejercicio de 1912 un aumento general. La incorporación de las grandes unidades en 1913 exigirá aún algunos aumentos, especialmente en determinadas categorías, como la de electricistas, pues como dato ilustrativo basta manifestar que cualquiera de los acorazados *Rivadavia* y *Moreno* requiere, para sí solamente, la casi totalidad del personal actual asignado á esa rama, debiendo ser atendidos unos doscientos motores de poder variable entre $\frac{1}{4}$ y 70 caballos y de una potencia total de 5.000.

El licenciamiento de una de las clases de conscriptos en servicio y el retardo de la incorporación de la nueva clase, ocasionado por la escasez de brazos en las cosechas y la ejecución de la reciente Ley de Enrolamiento, hicieron resentirse muchos servicios por la falta de personal subalterno en los meses de enero y febrero últimos, época en que dicho retardo coincidió con la movilización de varias unidades de la escuadrilla destinada al Paraguay y con la vigilancia exigida por las huelgas portuarias.

Para no malograr la experiencia adquirida por el personal destinado á tripular el primer grupo de los nuevos destructores, el cual había sido sometido en torpederos durante tres meses á un entrenamiento metódico con tal objeto, se postergó hasta el arribo de aquellos buques el licenciamiento de un grupo de conscriptos.

Teniendo en cuenta el grado de adelanto de las construcciones encargadas á los diversos astilleros de Europa y Norte América se ha reforzado con algún personal, especialmente de oficiales, las diversas comisiones de vigilancia.

Los veinte oficiales de distintos grados y especialidades que durante seis meses practicaron embarcados en varios buques de la escuadra norteamericana, han sido después distribuídos en su mayoría en los acorazados en construcción, aportando á su organización, el valioso contingente de la experiencia adquirida. Estos oficiales no tienen sino palabras de elogio y gratitud por el trato recibido durante su estadía en los buques americanos.

El presupuesto para el año en curso consulta una reorganización administrativa del personal de empleados civiles en las diversas reparticiones del Ministerio, ajustando sus sueldos á una escala progresiva y uniforme que facilitará la tarea de su distribución, ascensos, etc. Así desaparecerá la incongruencia que antes presentaban varias reparticiones y especialmente la Prefectura General, de la considerable variedad de empleos análogos con denominaciones y sueldos distintos.

Fueron reducidos los aumentos de sueldos, por razones de economía, al mínimo compatible con el eficiente servicio de las reparticiones, aun cuando en algunas de ellas como Prefectura é Hidrografía debió asignarse una razonable mejora por la importancia y extensión de los servicios que considerablemente crecen á diario y porque la exigüidad de los sueldos, especialmente entre el personal subalterno, acarrea dificultades cada vez mayores.

A fines de 1911 se efectuó el enrolamiento de todo el personal militar y civil dependiente del Ministerio de Ma-

rina, ascendiendo el número total de enrolados á 7803, ó sea 5975 militares y 1828 civiles.

El proyecto de reforma á la Ley Orgánica de la Armada, elaborado por una comisión de oficiales y juristas, y el cual trata de subsanar las deficiencias observadas en la ley actualmente vigente, será elevada á la consideración de V. H. en el curso del presente año.

El 20 de enero de 1912, se procedió al licenciamiento de 1396 conscriptos, de la clase del 1889, quedando retenidos en el servicio 263, que formaban parte de las tripulaciones de los buques en aguas paraguayas, y del primer grupo de destructores, los que revistaron desde ese día en las categorías del personal permanente, cuyos cargos desempeñaban

Hasta el 1.º de marzo de este año, el movimiento de los conscriptos del 89 y 90, se descompone como sigue:

	Del 89	Del 90
Incorporados	2430	2090
Inútiles	535	374
Exceptuados	126	72
Desertores	58	65
Bajas	44	22
En servicio	263	1557
Licenciados	1396	—
Contratados	8	—

Para el 1.º de marzo próximo pasado, fueron convocados 4000 ciudadanos de la clase del 91, destinados por sorteo para el servicio en la Marina, correspondiendo:

A la 1. ^a Región Militar.....	612
» 2. ^a » »	1090
» 3. ^a » »	974
» { 4. ^a » »	789
» 5. ^a » »	535

A medida que se incorporaban los nuevos conscriptos, se les enviaba á la isla de Martín García, cuyo lazareto había sido facilitado por el Departamento Nacional de Higiene, impartíendoseles allí la primera instrucción militar y elemental. Pudo así evitarse el desarrollo de las epidemias que hasta ahora coinciden periódicamente con la incorporación de las conscripciones, originadas sin duda por el brusco cambio de clima y de método de vida y por la inevitable deficiencia relativa de la vida en los buques, en lo que á higiene se refiere. Asimismo recibieron los nuevos conscriptos las primeras nociones de aseo, higiene, disciplina, etc., en condiciones favorables de espacio y comodidad y antes de ser clasificados según las diversas especialidades y distribuidos á los buques.

Desde el 1.º de marzo de 1911 hasta el 1.º del mismo mes de 1912, produjéronse en la Armada 284 deserciones, presentándose voluntariamente 101 de los desertores, siendo aprehendidos 37.

Se hospitalizaron durante el año, 1937 individuos, á saber:

1206	en	el	Hospital	de	Río	Santiago
417	»	»	»	de	Puerto	Militar
314	»	»	»	de	la	Capital.

ESCUELAS

Escuela de Aplicación para Oficiales. — Los cursos duraron seis meses, siguiéndolos 10 Oficiales del grado de Teniente de Fragata que fueron aprobados en el examen de egreso reglamentario.

El curso de Balística incluyó experiencias con un cañón de 12 centímetros en el Polígono de Puerto Militar, la confección de las tablas de tiro correspondientes y un ejercicio de tiro de combate y rechazo de torpederos en la rada de Bahía Blanca.

Escuela Naval.—Han egresado en el año como Guardias Marinas, después de efectuar el viaje reglamentario de aplicación en el buque escuela, 21 aspirantes y se han embarcado 16 en el mismo buque para el nuevo viaje.

El curso de alumnos-ingenieros, que desde hace poco funciona anexo á la Escuela, produjo en el año sus primeros frutos, terminando sus estudios teóricos cuatro aspirantes, que se embarcaron en el transporte *Guardia Nacional* para practicar en las máquinas durante el viaje á Europa y ser distribuídos una vez allí en los 4 primeros exploradores torpederos, á fin de participar en su alistamiento y en el viaje de venida al país.

Escuela Nacional de Pilotos. — Ha funcionado con 29 alumnos en 1911, egresando 6. Es satisfactorio poder consignar que el personal de pilotos y capitanes procedentes de la escuela tropieza cada vez con menos dificultades para encontrar colocación en los buques de la Marina Mercante Nacional y que, como consecuencia, aumentan los pedidos de admisión en la escuela.

Escuelas del Personal Subalterno. — Mecánicos electricistas.

—El número de becas es de 250 en la actualidad. Los 9 alumnos que obtuvieron mejor clasificación el año pasado fueron enviados á la Escuela Naval para completar sus estudios teóricos é ingresar al cuerpo de oficiales ingenieros maquinistas. Esta escuela recibió durante el año importantes mejoras y, entre otras, la adquisición de un motor Diesel de 30 caballos, con fines de enseñanza.

El taller de electricidad, instalado en la escuela sin producir erogación alguna y utilizando materiales y maquinarias en desuso, reporta beneficios positivos á la Armada en forma de reparaciones á dinamos, motores y aparatos delicados, á la vez que procura una valiosa instrucción práctica á los alumnos. Por esta razón y teniendo en cuenta la importancia de esta escuela, no sólo para la Armada sino también para el país, se está tratando de mejorar aún dicho taller y se estudia al efecto una nueva instalación definitiva con máquinas modernas.

Como evidencia satisfactoria del progreso de esta escuela y del favor que le acuerda el público cabe citar que en 1911 se presentaron 240 candidatos para 70 vacantes, ocurriendo casi lo mismo á principios del año en curso.

Ayudantes mecánicos.—Fueron aprobados 39 alumnos que se distribuyeron en los transportes y buques de la Escuadra, á los fines de la práctica correspondiente.

Aprendices foguistas.—Esta escuela, que hasta ahora funcionaba anexa á la de Mecánicos, fué separada de ésta el año pasado por razones de mejor organización y puesta bajo la dependencia del Depósito del Cuerpo de Marinería.

Aprendices artilleros.—Anexo á esta escuela funciona un curso de aplicación para 15 cabos de cañón, que ascendieron á Condestables.

Aprendices torpedistas mineros.—Funcionaron anexos un curso voluntario de buceo y otro de aplicación para 26 marineros torpedistas y mineros, de los cuales ascendieron 17 á cabos.

Radiotelegrafistas.—Esta escuela pasó del cañonero *Patagonia* al crucero *25 de Mayo* por conveniencias de instalación.

Timoneles señaleros.—Funcionó á bordo de la fragata *Sarmiento* y se aprobaron 42 alumnos al terminar su último viaje.

Grumetes.—Son muy satisfactorios la marcha y el estado de disciplina de esta escuela que constituye el núcleo de integración de las demás. Durante el año egresaron 122 aprendices que fueron distribuidos en las escuelas de las diversas especialidades. Se está tratando de completar sus instalaciones y de subsanar deficiencias observadas.

El cañonero *Patagonia* recorre actualmente el río Uruguay con una escuela de grumetes á su bordo, á fin de facilitar la incorporación de elementos.

El número de alumnos, egresados, etc., de las demás escuelas del personal permanente, así como de las numerosas escuelas de conscriptos que han funcionado durante el año, en casi todos los buques, puede verse en el cuadro adjunto.

El crucero *25 de Mayo*, monitor *El Plata* y otros buques menores estuvieron en movimiento durante parte del año para la enseñanza práctica de los conscriptos de todas estas escuelas en tiro, timonería y conducción de fuegos.

Escuelas del Personal Permanente

ESCUELAS	Dotación	Efectivo	Egresados
Aprendices Mecánicos (Buenos Aires).	200	187	6
» Foguistas » »	100	129	79
» Torp. Mineros (Río Sant.).	50	37	30
» Radiotelegr. (25 de Mayo).	20	15	4
» Artilleros (Alm. Brown) ..	120	102	26
» Mec. Torp. Min. (Río Sant.).	20	5	—
» » Artilleros (Zárate)....	20	20	—
» Tim. Señaleros(Sarmiento).	250	57	42
Grumetes (Río Santiago).....	250	185	122

Escuelas de Conscriptos de la Clase 1890

ESCUELAS	Personal asignado	Efectivo	Aprobados	Reprobados
Timoneles Señaleros	160	122	101	21
Apuntadores Navales	310	256	198	58
» de Costas	30	29	28	1
Foguistas	598	555	508	47
Electricistas	60	52	37	15
Radiotelegrafistas	40	31	22	9
Torpedistas Mineros	50	42	41	1
Enfermeros	30	18	16	2
Músicos	50	36	34	2

MATERIAL

El material flotante se conserva en estado relativamente satisfactorio, considerando que en su mayor parte data de más de catorce años. Durante el año transcurrido se han continuado las reparaciones generales al *Pueyrredón* é iniciado las del *Garibaldi*. Se han hecho también modificaciones y mejoras al *San Martín*, *Buenos Aires*, *Libertad*, *Sarmiento*, *Pampa*, *Chaco*, *1.º de Mayo* y pontón *Orión*, habiendo entrado á dique diez y ocho de los buques principales.

Como cada vez se sentía más la escasez de transportes de pequeño tonelaje, á causa de dificultades en el aprovisionamiento, pagos, inspección, etc., de los faros, subprefecturas y estaciones radiotelegráficas de la Costa Sur, superditados la mayor parte de las veces á la voluntad de las empresas particulares, para poner remedio en la medida de lo posible se adquirió en Europa, á mediados del año pasado y previo estudio é inspección de un gran número de vapores, uno de 725 toneladas de desplazamiento, 9 nudos y 14 pies de calado, al que se ha dado el nombre de *Vicente Fidel López*.

Las construcciones en los Estados Unidos y Europa adelantan, si bien se encuentran algo atrasadas respecto á las fechas de contrato, tropezando además algunas de las casas constructoras de los torpederos con dificultades en la obtención de la alta velocidad estipulada. Los atrasos se deben en muchos casos á causas de fuerza mayor, huelgas, inundaciones, incendios y averías, que, de acuerdo con las

cláusulas del contrato, serán tenidas en debida cuenta por nuestras comisiones.

Los dos grandes acorazados han sido lanzados al agua con toda felicidad y bautizados con los nombres de *Moreno* y *Rivadavia*.

Los exploradores-torpederos han sido todos botados, y el grupo de los cuatro primeros, construídos en Alemania, que han superado brillantemente las exigencias del contrato en cuanto á la velocidad, muy pronto estarán en aguas argentinas.

Con destino á los nuevos torpederos está en vías de contratarse en Europa, previo detenido estudio de los diversos tipos de diques, la construcción de un dique flotante capaz de levantar un buque de 1500 toneladas en 90 minutos.

Para almacenaje del combustible líquido destinado á las nuevas unidades deben instalarse en el Arsenal Río de la Plata dos tanques de 2000 toneladas de capacidad cada uno y en el de Puerto Militar otros tres análogos, todos ellos con basamento apropiado y protección contra riesgos de explosión é incendio. El Ministerio de Obras Públicas está haciendo los estudios para la construcción de las bases y obras accesorias y se han pedido á Europa propuestas para la provisión de los tanques, así como también de un buque-tanque capaz de llevar 2000 toneladas de combustible.

Se han adquirido durante el año en Europa, por intermedio de la Comisión Naval, gran cantidad de materiales diversos en los ramos de radiotelegrafía, navegación, hidrografía y cirugía, piezas de repuesto para faros, una

partida de 1500 fusiles Mauser nuevo modelo, 10 aparatos completos para tiro reducido sistema Hartmann con la correspondiente munición para práctica de tiro con fusil en las escuelas, crushers, alzas telescópicas, ametralladoras, munición de ejercicio, etc. En el mes de noviembre se recibió de la casa Bofors la última remesa de la munición de grueso y mediano calibre contratada en cumplimiento de la Ley de Armamentos.

Por último se ha contratado la provisión de un juego de herramientas para construcción de cierres de 76 á 100 milímetros, las que, una vez instaladas en el Parque de Artillería de Marina de Zárate, pondrán á la Armada en condiciones de renovar por sí misma gran parte del material de artillería que á la larga inutiliza el continuo desgaste.

Artillería y torpedos.—Constantes inspecciones realizadas á todo el material, han comprobado su estado general satisfactorio.

La instalación de máquinas refrigerantes para las santabárbaras y pañoles de munición de los buques, iniciada con el *Brown*, se ha proseguido con el *Pueyrredón*, *Buenos Aires* y *Garibaldi*, quedando lista ya en los dos primeros; y se continuará sucesivamente con el *San Martín*, *Belgrano*, *Independencia*, *Libertad* y *Patria*.

La reciente catástrofe del *Liberté*, que ha enlutado á Francia y cuyas causas nunca podrán conocerse con exactitud, ha venido de todos modos á evidenciar una vez más la necesidad de estas medidas.

Previo un detenido estudio, basado en las deficiencias anteriores y en la observación de los sistemas seguidos en

otras marinas, se han adoptado en el *Garibaldi*, 9 de Julio, *Buenos Aires* y *Sarmiento* nuevas instalaciones para dirección del tiro, consultando las exigencias de los modernos métodos de conducción del fuego. Se tratará paulatinamente de introducir esta reforma en los demás buques.

Continuando la tarea de uniformar la artillería de los buques, fueron reemplazadas por piezas de 57 mm. las cuatro de 61 mm. del crucero *Patria*, únicas de ese calibre instaladas en nuestros buques. Con estas últimas se construyó una batería de saludo en Puerto Militar. Con el mismo fin se substituyeron en el *Pueyrredón* cuatro cañones Nordenfelt de 57 mm. por piezas Hotchkiss iguales á las que llevan los otros tres cruceros acorazados.

A las piezas automáticas de 37 mm. retiradas recientemente en vista de su ineficacia en las baterías de los buques se les construyó montajes de desembarco y se las destinó al Cuerpo de Artillería de Costas.

Se instalaron alzas ópticas en los cañones del *Libertad*, adoptándose en los de 240 mm. el sistema de barra y tambor.

Un señalado progreso constituyó sin duda la adopción de alzas ópticas en la artillería de nuestros buques, pero no se ha conseguido todo el fruto que sería de desear, debido á lo anticuado é imperfecto de los demás mecanismos de los montajes, según lo hacen resaltar los ejercicios de tiro de la *Escuadra*. Si bien se ha tratado de subsanar muchos defectos, mediante cambios y arreglos parciales, es indiscutible que la única solución completa y definitiva consiste en el cambio total de la artillería,

solución que está aún á estudio de la Dirección General correspondiente.

Sigue realizando continuas pruebas el Laboratorio de pólvoras, de acuerdo con los más modernos métodos, para verificar la estabilidad de los diversos lotes y tipos de pólvoras y explosivos en uso.

Para la buena conservación del material de torpedos fué necesario proceder al lavado interior de las cámaras de 26 torpedos modelo 1896, proveer fundas á todos los torpedos entregados á los buques y construir una caja estanca para prueba hidráulica de flotadores.

Ha sido adoptado, después de experimentarlo con muy buenos resultados, un indicador mixto de escora y profundidad para torpedos, ideado por un oficial de la Armada. Se están haciendo también ensayos, satisfactorios hasta la fecha, con una boya indicadora para casos de extravío de torpedos.

Electricidad.—Se prosigue en los acorazados *Garibaldi* y *Pueyrredón* la reforma fundamental de las instalaciones eléctricas, iniciada el año anterior con el *San Martín* y *Belgrano* cambiándoles sus viejos circuitos por otros del más moderno sistema. Los diversos elementos retirados se utilizan para mejorar instalaciones secundarias en buques de menor importancia.

Se ha seguido también con la instalación en los principales buques de turbodínamos en reemplazo de sus antiguos generadores de electricidad y se estudia la adquisición, con destino á las usinas eléctricas de las

distintas reparticiones, de motores Diesel cuyo combustible, el petróleo crudo y hasta el alquitrán, se encuentran en grandes cantidades en el país, por lo cual conviene mucho por razones estratégicas favorecer su explotación. Han sido ya instalados con excelentes resultados económicos dos de estos motores, de 50 caballos cada uno, en el Cuerpo Artillería de Costas y uno de 20 en la Escuela de Mecánicos y dentro de poco se instalarán otros tres, de unos 70 caballos, en la usina eléctrica de la Intendencia de la Armada.

En el recibo de materiales presta importantes servicios el Laboratorio eléctrico instalado no hace mucho en la Intendencia de la Armada. Se han rechazado durante el año transcurrido cables, por valor de más de \$ 50.000, cuya mala calidad hubiera pasado inapercibida sin la intervención de aquél.

ARSENALES

Arsenal del Río de la Plata

Aun no ha sido resuelto el grave problema, al que se hizo referencia en la Memoria anterior, de su ampliación por razón de las nuevas unidades que en breve plazo llegarán al país y él constituye actualmente una de las mayores preocupaciones de este Ministerio.

La Comisión que tenía á su cargo el estudio de este importante asunto se expidió en marzo de 1911 y el proyecto pasó á estudio del Ministerio de Obras Públicas, para que presupuestara su ejecución. Se calcula que el importe total de las obras no pasa de 500.000 libras.

La Ley N.º 6283 provee por su art. 42 á los gastos necesarios para crear en los Arsenales las instalaciones requeridas por la nueva Escuadra modernizada y considerablemente aumentada; mas es probable que no alcance para ello la suma votada, por haber sido insumida ya en su casi totalidad en construcciones y adquisiciones también autorizadas por la ley. Teniendo en cuenta esta consideración, el presupuesto presentado por este Ministerio incluía para el año 1912 una partida para iniciación de los trabajos en el Arsenal del Río de la Plata la que no fué sancionada.

Por su ubicación en aguas del Río de la Plata, donde es notable la conservación de las carenas de los buques, Río Santiago es el punto más indicado para apostadero de todas las unidades de calado no excesivo, muy especialmente de las flotillas de defensa, así como para el desarrollo de grandes talleres de reparaciones.

Todo este programa espera aún realización, desde que en la actualidad sólo existen allí los talleres improvisados en distintas épocas para satisfacer necesidades continuamente crecientes, pero siempre en forma provisional y luchando con la falta de recursos.

Por otra parte el rápido desarrollo de la flota y el paulatino desalojo de los buques de guerra del puerto de Buenos Aires por las crecientes necesidades del comercio han acumulado en Río Santiago un material valioso y las construcciones del Arsenal no pueden atender hoy día á sus exigencias y seguridad. En fin, la próxima incorporación de doce exploradores-torpederos y de un valioso material de guerra hace que la instalación de un arsenal moderno y eficiente constituya una necesidad cada vez más premiosa.

Este ensanche debe realizarse en forma definitiva y con maquinarias y edificaciones que obedezcan á un plan bien estudiado y previsor, para evitar que mañana volvamos á encontrarnos en situación análoga á la de hoy. Al efecto, es ante todo necesario decidir si es conveniente y económico ubicar el Arsenal precisamente en el sitio en que se encuentra hoy.

La actual situación en una isla presenta, en efecto, diversos inconvenientes, como son: el aislamiento de la tierra firme, que encarece y dificulta el transporte de materiales y la traslación diaria de centenares de operarios, y lo fangoso é inundable del terreno, que cede bajo el peso de las construcciones, agrietando éstas y cegando los canales limítrofes. Las únicas construcciones que han resistido en Río Santiago han tenido que hacerse sobre pilotes y á todo costo.

De acuerdo con la autorización conferida por la ley de presupuesto en vigor se dará comienzo en el año en curso

á la construcción de la nueva usina definitiva que proveerá en lo futuro la fuerza eléctrica requerida por las diversas secciones del Arsenal, sean cuales fueren su ubicación y disposición. Consultando conveniencias de orden técnico y económico, dicha usina se construirá dentro del actual recinto del Arsenal en la isla de Río Santiago.

Durante el año transcurrido se han efectuado en este Arsenal reparaciones generales, á la fecha casi concluidas, al crucero acorazado *Pueyrredón*, incluyendo cambio de calderas. Se han hecho diversas mejoras á la Escuela de Grumetes, entre ellas la construcción de un local para alojamiento de sus jefes y oficiales. Se instalaron turbo-dinamos en varios buques y se construyó una chata carbonera. Se movilizaron diversos buques para evoluciones, servicio en aguas paraguayas, etc.; se adquirieron para el taller numerosas máquinas y herramientas.

Ha trabajado diariamente en este Arsenal un promedio de 417 obreros.

Entre las deficiencias anotadas debe consignarse en primer lugar la falta de elementos para faenas de carbón en las carboneras del Gran Dock y Canal intermedio. La carga y descarga resultan sumamente lentas, y la entrega del carbón en el Canal Intermedio llega á costar hasta \$ 2 por tonelada. Para remediar esta situación se han proyectado en ambos puntos, carboneras con amplio frente y guinches propios que eviten la dependencia de otras autoridades.

Viene después la insuficiencia de la usina y del taller de electricidad para atender á las futuras necesidades. En septiembre 1.º se pasó un proyecto de ampliación de la usina al Ministerio de Obras Públicas, con carácter de ur-

gente. Los fondos necesarios han sido previstos en el presupuesto en vigor y en breve se dará principio á las obras.

Hay insuficiencia en el Hospital y dependencias sanitarias. El primero, con capacidad para 60 camas, tuvo, durante el año transcurrido, que hospitalizar casi continuamente un número mayor de enfermos, con el consiguiente perjuicio para la higiene y aislamiento.

Son insuficientes los cuarteles para tropa y las comodidades de baño, cocina, etc., calculados para 500 hombres, siendo así que en la época de la incorporación de conscriptos de 1890 hubo que alojar 1100.

A pesar de las deficiencias de orden sanitario á que se ha hecho referencia, se hace constar que el estado higiénico del personal ha mejorado sensiblemente con respecto al del año anterior. Se realizaron en el año 47 desinfecciones de buques y cuadras y 9020 entre camas, bolsas y coys.

Se ha proyectado la construcción de un horno crematorio para eliminación de las basuras que constituyen actualmente un foco de infección para la zona del Arsenal.

Arsenal de Puerto Militar

Se han llevado á cabo en este Arsenal importantes mejoras durante el año transcurrido.

La empresa Dickerhoff, Widmann y Schmidt, á la que se adjudicó, previa licitación pública, la construcción del gran dique y murallón de atraque en el Puerto Militar, ha dado comienzo á las obras en el mes de noviembre. La duración de ellas está calculada en 42 meses.

Teniendo en cuenta las crecientes necesidades de la Esquadra y los inconvenientes de la existencia de un puerto comercial dentro del recinto del actual Puerto Militar, se resolvió usar del derecho reservado al Gobierno, en el contrato con la empresa del Ferrocarril del Rosario á Puerto Belgrano, de tomar á su cargo las obras efectuadas por ésta dentro puerto antes de librarse al servicio público; en consecuencia se está tramitando actualmente el traspaso de las obras á este Ministerio.

La perforación de varios pozos semisurgentes, dos de ellos de 1600 toneladas diarias, y la obtención de excelente agua de riego, han permitido extender considerablemente las plantaciones y sembrados.

Ha sido triplicada el área alfalfada y dentro de muy poco su producido cubrirá las necesidades de todos los establecimientos dependientes del Ministerio.

La chacra se ha extendido en 20 hectáreas, alcanzando su superficie total actual á 50 hectáreas. Se han construído en ella 6130 metros de cañería de mampostería para riego y seis tanques australianos con capacidad para 860 toneladas. Se han plantado en ella 1900 frutales y se la ha circunvalado con eucaliptus de dos años.

Está excavándose un tercer pozo de agua potable y se había llegado á los 436 metros á fin de año. Respecto á esta excavación merece mencionarse el dato de que, gracias al procedimiento especial de perforación empleado, con mechas excéntricas y compuestas usadas únicamente en el Arsenal, los dos pozos de 210 metros con 3 pulgadas en el fondo y el tercero de 436 metros, sólo han costado \$ 13.000 en mano de obra, maquinaria y caños para entubado y perforación, incluyendo la construcción de dos

pozos de 4 metros de diámetro hasta la primera napa, perfectamente calzados y cerrados á bóveda.

Se construyeron además otros 10 tanques en diversos puntos de la zona.

Debe citarse también la implantación del barrio obrero, construído en la región sur del puerto, á orillas del mar, provisto ya de cloacas y aguas corrientes y próximamente de luz eléctrica.

Dentro del reducido presupuesto disponible se ha hecho lo posible para procurar facilidades de alojamiento y vida al personal de oficiales, tropa, empleados y operarios residentes en la zona militar, con objeto de radicarlos y eliminar en lo posible las licencias prolongadas que tan seriamente perjudican el servicio.

Al efecto se ha comenzado la edificación de casas para oficiales y subalternos con familia, formado plazas para ejercicios y entretenimientos y fomentado mejoras en las plantaciones, chacras, quintas, calles y alumbrado. El 11 de septiembre, día del árbol, se han entregado á los residentes de la zona 10.000 árboles de sombra sacados de los viveros del Arsenal. Se han hecho calles por más de 1.000 metros con base de piedra y por otros mil con tosca, escombros, etc.

En el presupuesto para el año en curso se prevén diversas partidas para todos estos fines.

Se ha extendido el alumbrado hasta la estación, en una longitud de más de 2.000 metros, reemplazándose las lámparas de arco por lámparas incandescentes.

Se terminó la construcción de una batería de saludo y se firmó contrato para el comienzo de los trabajos en el Polígono para infantería.

Se adquirió y libró al servicio una zorra automóvil de 40 kilómetros por hora y capacidad para seis personas, facilitando así la traslación rápida del personal de jefes y oficiales en la zona.

Terminóse la construcción de un depósito de proyectiles y se comenzó la de uno destinado á munición.

El taller del Arsenal se amplió con un nuevo edificio para calderería y fundición y se adquirieron diversas maquinarias.

Objeto de especial atención ha sido la higiene del Arsenal, habiéndose construído más de cuarenta cámaras asépticas y hecho obligatorio el uso de filtros de bujías en todas las casas. El gran lavadero y el departamento de desinfección recientemente instalados empezarán á funcionar próximamente.

Una nueva reglamentación de los diversos servicios del Arsenal ha sido puesta en vigor, consultando las considerables ampliaciones producidas en los últimos años y previendo las exigencias del futuro.

Entre las principales deficiencias que aun quedan por subsanar merecen citarse la escasez de embarcaciones menores y vaporcitos y la insuficiencia del taller de electricidad, del tren de dragado para las necesidades del puerto, y de los medios de locomoción y transporte en tierra. Se

hace sentir la necesidad de disponer de una vía independiente entre los polvorines y el puerto y de dos ó tres vagones de 40 toneladas, con techo, para transporte de munición, á fin de evitar el alquiler de vagones del F. C. que á menudo no los provee adecuados, ni con la rapidez necesaria.

El presupuesto recientemente sancionado por V. H. prevé los gastos necesarios para corregir la mayor parte de estas deficiencias.

Baterías.—Se ha provisto á la usina eléctrica dos motores Diesel para reemplazar los actuales motores á gas pobre, cuyo rendimiento ha disminuído con el tiempo.

Se formó un campo de ejercicios; se construyó un polígono provisional para tiro de infantería; se extendió la chacra en 120 hectáreas alfalfadas; se hicieron en ella 2.000 metros de acequias de material y diversas construcciones y se plantaron, entre otros árboles de todas clases, 10.000 frutales y 10.000 tamariscos. Habiéndose declarado peligrosa el agua de los pozos existentes, la totalidad del agua potable se trae actualmente de Puerto Militar.

El polígono de tiro de cañón ha realizado en el transcurso del año un extenso programa de experiencias con todos los cañones de mediano y pequeño calibre de la Escuadra, á fin de verificar sus tablas de tiro y determinar la carga de cordita correspondiente en cada calibre á una determinada velocidad inicial de ejercicio. Se trata por este medio de reemplazar la pólvora negra, usada hasta ahora y que adolece de inconvenientes notorios, por pólvora sin humo y con tal objeto han sido sucesivamente desembarcados é instalados en el polígono siete cañones de calibres comprendidos entre 254 y 120 milímetros.

Se efectuó también otra serie de experiencias con un lote de las nuevas pólvoras de nitrocelulosas, enviado por la Comisión Naval de los Estados Unidos, á fin de adoptar para cada uno de los cañones actuales una carga de esa pólvora.

Por último los oficiales de la Escuela de Aplicación realizaron también en el polígono experiencias con un cañón de 152 mm. del *Belgrano*, compilando las correspondientes tablas de tiro, que ya han sido publicadas.

Taller de Marina

Importantes reparaciones, entre otras, efectúa este taller al crucero *Buenos Aires*, á la fragata *Sarmiento* y á los transportes *Guardia Nacional* y *Chaco*.

Las del *Buenos Aires* son indudablemente las más completas hechas al buque desde su incorporación á la flota y abarcan, además de la recorrida general del casco, máquinas, calderas y artillería, la instalación de máquinas refrigerantes para pañoles y santabárbaras, nuevos telégrafos recientemente adquiridos en Europa y un sistema completo de comunicaciones para la dirección de tiro.

Para otros ministerios la obra más importante fué la refacción casi total del vapor guardacostas *La Capital*, perteneciente al Ministerio de Hacienda.

Los diques de carena han estado constantemente ocupados durante el año, uno de ellos exclusivamente por buques mercantes; este es uno de los años en que produjeron mayores entradas.

Dado el costo de los diques y los gastos de conservación resulta, sin embargo, relativamente bajo el producido y apenas cubre los gastos de conservación y explotación y una parte mínima del interés correspondiente al capital invertido.

En consecuencia será remitido próximamente al H. Congreso un proyecto de reformas á la Ley 3756 sobre Puertos y Muelles, en el sentido de autorizar una revisión de las tarifas en vigor.

Parque de Artillería de Marina

En el transcurso de pocos años se han triplicado las tareas y la importancia de este Arsenal y él requiere continuas ampliaciones y nuevas instalaciones.

Se efectúan en él todas las reparaciones de los accesorios de los cañones, la construcción de piezas de repuesto para los mismos, la recarga é inspección de toda la munición y la fabricación de la destinada á los tubos económicos Morris.

Las principales mejoras realizadas en el año transcurrido son: la nueva instalación eléctrica de un poder doble de la anterior, servida por dos calderas Babcock de 43 caballos cada una; la construcción de un amplio pabellón para baños, lavatorios, etc., del personal; la de varios galpones; el ensanche bajo la dirección del Ministerio de Obras Públicas, del antiguo muelle; la adquisición de una nueva locomotora y de numerosas maquinarias de carpintería y taller.

El H. Congreso autorizó recientemente la inversión de una suma en la instalación de un eficiente servicio de in-

cendio, necesidad que era cada vez más urgente en vista del continuo aumento de construcciones y del valioso material acumulado. Los trabajos correspondientes han sido ya comenzados á cargo de la Dirección General de Obras Públicas.

Comandancia de Martín García

Dióse comienzo á la reconstrucción del antiguo edificio de la Comandancia y terminóse la de un muelle de madera con 12.5 pies de agua en su extremidad y 3 de fango, que permitirá cargar buques de 17 pies de calado.

Se ha continuado el arreglo de calles y caminos, reconstruido una capilla y terminado la construcción de un salón-teatro para fiestas públicas.

Próximamente se dará comienzo á la ampliación, cada vez más necesaria, de los servicios de alumbrado y aguas corrientes, para la que el nuevo presupuesto ha provisto la suma necesaria.

HIDROGRAFÍA, FAROS Y BALIZAS

Los aumentos autorizados por el nuevo presupuesto permitirán reorganizar en parte las secciones de esta repartición, mejorar el servicio del personal de faros, regularizar las inspecciones técnicas y administrativas, atender debidamente á la conservación y ampliación del material de alumbrado y balizamiento de nuestras costas, construir casas para el personal, adquirir instrumentos, cartas, etc., y proseguir los estudios hidrográficos hechos parcialmente en diversas épocas y en diversos puntos de las costas. Fuera de estas necesidades existen otras, que se tratará de satisfacer paulatinamente, como ser el aumento del personal de cartógrafos para corrección del material de cartas, de modo que éstas puedan proveerse á los buques con sus correcciones al día y la instalación de un taller mecánico de precisión para composturas de instrumentos, las que hoy se confían á talleres privados.

Por otra parte, lo reducido é inadecuado del local en que está instalada esta importante Dirección será siempre causa fundamental de ineficiencia, y no será posible ampliar y desarrollar sus servicios en debida forma hasta tanto ella no desaparezca.

Ha sido terminado el plano hidrográfico del Río de la Plata, importante trabajo iniciado en el año 1902. La zona levantada abarca el Río de la Plata en su totalidad, hasta fuera de bancos, y llega hasta el paralelo de Punta Piedras por el Sur y el meridiano de Piedras Negras por el Este. Los trabajos, impulsados con la mayor actividad durante el

año transcurrido, ocupando numeroso personal y, durante la mayor parte del año, á los transportes avisos *Maipú, Gaviota, Uruguay, Azopardo y Golondrina*, incluyeron:

- 1) Determinación geográfica en Punta Tigre, por señales radiotelegráficas y con la cooperación del Instituto Geográfico Militar del Estado Mayor del Ejército.

Al efecto hubo que hacer instalaciones adecuadas en Montevideo y en Buenos Aires, y vencer muchas dificultades hasta obtener seguridad en la recepción de las señales.

Esta operación duró varios meses y ocupó á varios oficiales é ingenieros.

- 2)—Medición de una base de 1248 m.62 en la escollera exterior de Montevideo.
- 3)—Ampliación de la base y su unión con la red de triángulos.
- 4)—Estudio de mareas en los bancos Inglés y Arquímedes y en Punta Piedras, prosiguiendo con esto los trabajos hechos en otros puntos del río.
- 5)—Estudio de corrientes y magnetismo en diversos puntos.
- 6)—Triangulación, levantamiento de la costa y sondas de costa y mar.

Dentro de breve plazo se dará á la publicidad la nueva carta general y definitiva del río.

Se ha terminado la construcción, hecha bajo la dirección de este Departamento, del Faro de Punta Villarino, en

Puerto San Antonio, y se está estudiando actualmente la mejor ubicación del futuro faro de Punta Rasa.

Se han hecho diversas construcciones en los faros de Comodoro Rivadavia y Punta Mogotes.

Se han efectuado en el Taller de Marina de la Capital reparaciones generales al ponton *Orión*, dejándolo en condiciones de relevar á cualquiera de los faros flotantes, los que serán recorridos á su vez sucesivamente.

En los faros que tenían aparatos de luz ordinaria se ha iniciado la transformación de ésta en luz incandescente, habiéndose recibido de Europa los materiales necesarios.

Se han recibido tres sirenas y motores á aire comprimido, para substituir en los faros Banco Chico, Punta Indio y Bahía Blanca, las sirenas de vapor con caldera.

Se ha recibido de la casa Gas Accumulator Co. de Estokolmo un faro sistema «Aga», provisto de válvula «solar», que enciende automáticamente el faro al caer la noche y lo apaga al amanecer.

Se ha contratado, además, con la casa Barbier, Bénard y Tourenne la provisión de dos torres y aparatos ópticos destinados á la transformación de los pontones faros Intermedio y Recalada, del Río de la Plata.

Será presentada al H. Congreso la sanción de una ley incluyendo el personal de faros entre los favorecidos por el artículo 1 de la ley 5143 con la jubilación á los 25 años y poniéndolo, por lo tanto, en las mismas condiciones que al de bomberos, penitenciarias, cárceles y alcaidías. A juicio de este Ministerio los torreros, que llevan una vida

de las más rudas, de continuo aislamiento y privaciones, cuyas responsabilidades son graves y cuyo número es por otra parte muy reducido, es tan acreedor como el que más á las consideraciones especiales del Estado hacia sus servidores.

Las necesidades con que se tropieza actualmente para obtener torreros eficientes, y mucho más aun para conservarlos, constituye por otra parte el más elocuente alegato en favor del pedido formulado á su respecto.

Se atribuye gran importancia á que las inspecciones á los faros se realicen metódicamente y con la mayor frecuencia posible, como garantía del orden, disciplina, buena administración y debido cuidado del valioso material de los mismos. No bastando al efecto un sólo inspector, será necesario restablecer el puesto de subinspector que existía en años anteriores.

Con el mismo fin y para corregir deficiencias observadas se necesitan uno ó dos buques pequeños destinados exclusivamente al servicio de inspecciones, abastecimiento de los faros y conservación del balizamiento. En breve se procederá á la adquisición de uno de estos buques autorizados por la ley de presupuesto.

RADIOTELEGRAFÍA

A principios del año anterior, la Armada contaba con veinticuatro estaciones radiotelegráficas (9 en tierra y 15 en los principales buques de guerra). En la actualidad hay 33 estaciones instaladas (11 en tierra y 22 á bordo), sin contar las de los doce nuevos destructores que llegarán próximamente al país. Para fines del corriente año tendrá la Armada cerca de 61 estaciones.

Sólo dos de las estaciones terrestres y cinco de las de los buques eran de sistema moderno á comienzos de 1911; las demás eran anticuadas, con detectores electrolíticos y receptores complicados. En presencia de la notable superioridad del reciente sistema de «chispa sonante» se resolvió adoptarlo en todas las estaciones. La compra á las casas constructoras de nuevos receptores, que hubiera hecho dispendiosa la reforma, fué evitada instalando en el país un taller en el que se transformaron los existentes. Se han renovado ya en esa forma 20 receptores, apreciándose en \$ 34.500 la economía realizada en este renglón.

Actualmente, todas nuestras estaciones son de tipo moderno y de rendimiento considerable.

El taller mencionado efectuó, además, con eficiencia y sensible beneficio económico los arreglos y reparaciones necesarios en los aparatos de todas las estaciones; entre otras mejoras se consiguió la fabricación á un costo mínimo de detectores secos de muy buena sensibilidad, en reemplazo

de los electrolíticos que se usaban antes y cuya adquisición en Europa originaba un crecido gasto. Se aprecia en \$ 16.500 el ahorro así conseguido.

Se han hecho también arreglos convenientes en los transmisores de las estaciones, como ser el de agrupar en una caja cerrada los diferentes órganos cuyo contacto es peligroso para el operador y el de enviar el ozono producido, mediante cañerías, á los pañoles y sollados de los buques, donde se utilizan plenamente sus propiedades esterilizadoras, en lugar de constituir un peligro como sucede actualmente.

A fin de asegurar la comunicación con los buques en aguas del Río Paraguay se instaló una estación radiotelegráfica en Formosa durante el año 1910.

Como las comunicaciones de dicha estación con la Capital se continuaban por telégrafo ordinario y quedaron varias veces interrumpidas debido á crecientes, temporales, etc., se resolvió instalar en La Paz (Entre Ríos) otra estación que sirviera de intermediaria, asegurando la continuidad de las comunicaciones por radiotelegrafía exclusivamente. Ella se encuentra en servicio y durante los recientes disturbios políticos en el Paraguay permaneció, junto con la anterior, en constante actividad, prestando importantes servicios y atendiendo día y noche no sólo al servicio de este Ministerio sino también al de las autoridades en el Paraguay y muy especialmente al servicio noticioso de nuestro diarios, dirigido por sus corresponsales desde la estación del cañonero *Rosario*.

La estación de La Paz, por último, servirá de estación central á las numerosas pequeñas estaciones instaladas por el Ministerio de Obras Públicas en las dragas y vapores que trabajan en el río Paraná.

La red costanera de comunicación radiotelegráfica está actualmente formada por las siguientes estaciones:

Formosa, La Paz, Capital, Río Santiago, Recalada, Mogotes, Puerto Militar, Cabo Vírgenes, Año Nuevo, Ushuaia.

Estas estaciones forman una red continua y segura de comunicaciones hasta Ushuaia, pudiendo gracias á ella los armadores estar en constante contacto con sus buques. Entre las ventajosas consecuencias de esta facilidad de comunicaciones cabe citar el reciente establecimiento en Ushuaia de una sucursal del Banco de la Nación Argentina.

Todas las estaciones han sido libradas al servicio público y está en estudio la reglamentación definitiva correspondiente.

A pedido del señor Ministro de Alemania se resolvió reemplazar la estación del Observatorio de Año Nuevo por una de doble poder, á fin de permitir la transmisión de señales y comunicaciones al jefe de la expedición alemana que realiza actualmente exploraciones científicas en los mares antárticos.

Funcionan actualmente en la Armada dos escuelas de radiotelegrafistas. La primera se ocupa en la formación del personal permanente destinado al cargo y manejo de las estaciones. Se instruyen en ella, además del personal destinado á la Armada, quince alumnos enviados por el Ministerio de Guerra y diez pertenecientes al de Obras Públicas, destinados estos últimos al servicio de las estaciones que este Ministerio ha instalado en sus dragas y vapores.

La segunda escuela sólo se ocupa de entrenar, mediante cursos rápidos de transmisión y recepción, á los conscriptos destinados al servicio de guardia, sin cargo en las estaciones.

Se considera urgente para organización del servicio de comunicación, así como para seguridad de los pasajeros y personal que viajan en los paquetes y vapores del cabotaje nacional, que se dicten leyes haciendo obligatorio en tales buques el uso de la radiotelegrafía y estableciendo el monopolio por el Gobierno del servicio radiotelegráfico.

Ambas leyes han sido ya sancionadas en la República Oriental del Uruguay.

Teniendo en cuenta que la instalación por el Gobierno del Uruguay de una estación en el Cerrito originará, debido á la proximidad de esta estación con algunas de las nuestras, interrupciones ó confusiones en las comunicaciones, y siendo de considerable importancia el buen servicio radiotelegráfico en el estuario del Plata por el enorme tráfico que en él se produce, es muy necesario que ambos gobiernos reglamenten de mutuo acuerdo el servicio de sus estaciones. Los jefes de los respectivos servicios radiotelegráficos han formulado al efecto, por iniciativa de este Ministerio, un proyecto de convenio que será presentado en breve al H. Congreso.

INTENDENCIA

Durante 1911 se han abonado

<i>Sueldos</i> por importe de.....		\$ 9.017.351,63 m/n
y se han invertido para:		
<i>Racionamiento y Sobrerración</i> para todo el personal, in- cluso Prefecturas, de acuer- do con el siguiente detalle:		
Racionamiento en víveres secos á todo el personal menos Prefectura (promedio men- sual 510 Jefes y 6.380 ma- rineros).....	\$ 295.203,— c/l	
Id. en víveres frescos.....	» 296.007,02 »	
Racionamiento general para Prefecturas.....	» 241.147,11 »	
Contratistas carne, pan, leña, galleta.....	» 535.621,64 »	
Racionamiento y sobrerración en efectivo á 21.025 indivi- duos de maestranza.....	» 149.745,82 »	
Viático á Jefes y Oficiales....	» 15.000,— »	
Viveres de distinción.	» 14.533,92 »	
Gastos chacra Puerto Militar..	» 12.652,42 »	
Gastos chacra Intendencia (la que ha producido durante el año \$ 89.507,38 curso legal.....	» 90.420,90 »	
Gastos panadería Puerto Mi- litar.....	» 8.866,34 »	
Gastos de etiqueta	» 16.302,11 »	
Hospitalizaciones en el Hospi- tal Puerto Militar.....	» 6.005,— »	
Aumento de víveres en almace- nes de \$ 50.270,97 c/l á \$ 77.889,61 c/l.....	» 27.618,64 »	\$ 1 709.423,93 m/n
<i>Provisiones en general, á saber:</i>		
Electricidad.....	» 133.767,97 »	
Radiotelegrafía.....	» 38.971,87 »	
Efectos navales y otros.....	» 1.187.066,05 »	\$ 1.309.805,89 m/n
<i>Vestuario, artículos de cama, rancho y aseo.....</i>	» 991.623,40 »	
<i>Medicamentos, útiles é instru- mentos.....</i>	» 107.625,37 »	
<i>Muebles y útiles y eventuales.</i>	» 38.090,32 »	
		<hr/> \$ 13.178.923,54 m/n

En el transcurso del mismo año de 1911 los buques y reparticiones de la Armada consumieron:

47.000	toneladas de carbón	(Dársena Sud 6400—Gran Dock 25.600 y Bahía Blanca 15.000).
37.778	kilogramos de aceite de olivo.	
11.814	íd	íd id castor.
58.160	íd	íd mineral lubricación externa
9.565	íd	íd id id interna.
1.288	íd	de sebo.
9.347	íd	íd estopa.

El 31 de diciembre de 1911, existían en los almacenes de la Intendencia:

Materiales y efectos navales, etc....	\$ 1.140.984 $\frac{m}{n}$
Electricidad.....	236.444
Radiotelegrafía.....	58.570
Equipos.....	901.364
Viveres.....	77.890
Droguería.....	85.418

importando un total de \$ 2.500.270 moneda nacional.

Teniendo en cuenta el enorme consumo de aceite lubricante en los buques de la flota y la sensible economía que reportaría al presupuesto de Marina la exención de los impuestos correspondientes, se solicitará del H. Congreso la liberación de derechos de los lubricantes que se introduzcan consignados á la Intendencia y con destino á las máquinas de los buques.

Ha sido ensayado con resultados satisfactorios, un nuevo sistema de distribución de uniformes al personal de la

Armada obteniendo una economía anual de \$ 150.000 moneda nacional.

La acumulación de artículos de equipo, racionamiento y consumo, en previsión de cualquier movilización, ha traído consigo cierto abarrotamiento de los depósitos, los que requieren en consecuencia una ampliación.

Se siente la necesidad de aumentar el material de transportes con dos lanchas á nafta de 50 y 100 toneladas y dos chatas carboneras de 100 toneladas cada una.

Se ha proyectado la substitución de los motores de la usina por tres unidades Diesel de 70 HP. cada una, de los que se espera una considerable economía de consumo.

SANIDAD

El estado sanitario de las tripulaciones ha sido en general satisfactorio.

A principios de 1911 aparecieron, como en años anteriores, en los buques y arsenales epidemias benignas de sarampión y parotiditis. Los casos se presentaron en mayor número relativamente en el Arsenal del Río de la Plata, debido á las deficiencias higiénicas de su ubicación é instalación. De una manera general puede decirse, sin embargo, que, debido en parte á las precauciones tomadas y en parte á la obtención de mejor agua potable en los arsenales, se ha progresado á este respecto, puesto que se registra ahora menor porcentaje de enfermedades infecto contagiosas.

Con objeto de evitar el desarrollo de esta epidemia entre los conscriptos recientemente incorporados, se dispuso que en lugar de ser distribuidos inmediatamente en los buques y reparticiones se reconcentraran en tierra en lugares de condiciones higiénicas ventajosas, donde se les someterá á un período de un mes de observación sanitaria, coincidente con el de ejercicios preliminares y escuela del recluta. En esta forma se alojaron en el lazareto de Martín García 2500 conscriptos y 350 en el Cuerpo de Artillería de Costas.

La necesidad saliente en cuanto á sanidad continúa siendo la mejora de las condiciones higiénicas del Arsenal del Río

de la Plata y la construcción en el mismo de un hospital que satisfaga á los dictados de la ciencia ofreciendo los recursos, comodidades y amplitud necesarios para que los conscriptos enfermos sean atendidos en debidas condiciones.

Es notorio que la región en que está ubicado el Arsenal es en general insalubre y está expuesta á las crecientes del río, habiendo sido inundado el piso del Hospital varias veces durante el año transcurrido.

El actual Hospital, además de las deficiencias de construcción es de dimensiones insuficientes; su capacidad es de sesenta camas y durante el año transcurrido se ha tenido casi constantemente que hospitalizar un número mayor de enfermos, con el consiguiente hacinamiento. Los departamentos anexos, consultorios, baños, etc., adolecen de iguales deficiencias de espacio y comodidad. Por último el próximo aumento de personal consiguiente á las adquisiciones navales, agravará todas estas deficiencias y hará de la construcción de un Hospital amplio y moderno, una necesidad imprescindible.

En cuanto al Hospital de Puerto Militar, si bien no adolece de las mismas deficiencias que el del Río de la Plata, y su funcionamiento ha sido satisfactorio, se hace cada vez más necesario proceder á su ensanche, ya que él se encuentra alejado de los centros importantes de población y que el Arsenal adquiere creciente importancia. Este Hospital ha sido provisto de un lavadero moderno, de una gran estufa de desinfección y de laboratorios é instrumental muy buenos. Sus necesidades más inmediatas son por ahora la construcción de un pabellón de infecciosos y de locales para alojamiento de empleados subalternos.

Morbilidad del personal de la Armada—1911

Buques y Reparticiones	Morbilidad por mil	Enfermedades infecciosas por mil	Enfermedades venéreas por mil	Enfermedades comunes por mil	Hojas por mil	Retirados por mil	Fallecidos por mil	Total de enfermos	Total de recetas
En los buques	122.94	18.36	21.02	82.64	0.38	0.17	0.08	6027	19,513
En las re- particiones	139.14	15.21	9.85	114.09	1.55	0.00	0.04	1792	11,510
En los Hospitales	—	334.05	154.65	511.30	38.13	1.19	12.36	2047	24,513

PREFECTURA GENERAL

Dentro del radio de sus múltiples y extensas tareas, esta repartición ha intervenido durante el año en la vigilancia de las huelgas portuarias y en los salvamentos de vidas y haciendas durante las repetidas inundaciones en la Capital y en los ríos.

Su acción en ambos casos ha sido satisfactoria, si bien ardua á causa de la escasez de elementos de todo género.

En la Memoria del año pasado se pusieron en evidencia las numerosas deficiencias y necesidades de la repartición, originadas en su mayor parte por la carencia de recursos pecuniarios, y ahora es satisfactorio poder consignar que gran parte de dichas deficiencias y necesidades, podrán ser remediadas y atendidas en este año.

En el nuevo presupuesto se ha provisto el personal necesario, los sueldos han sido aumentados, si bien en proporción mínima, se han creado nuevas ayudantías en puntos donde era sensible su falta, y por fin se han asignado fondos para la adquisición de medios de movilidad y de terrenos y casas para ayudantías y subprefecturas.

Si bien los sueldos del personal subalterno han sido algo aumentados se considera necesario proceder en el próximo presupuesto á un nuevo aumento para los marinos, cabos y contramaestres, pues subsiste la situación anómala, enunciada en la Memoria anterior, en virtud de

la cual un marinero de subprefectura, que desempeña á la vez funciones de agente de policía, bombero y marinero, es puesto en condiciones de sueldo y de vida muy inferiores á las de éstos. Los sueldos actuales del personal de subprefecturas y de policía en la Capital, son respectivamente:

Marinero Subprefectura...	50	Agentes de policía.....	100
Cabos » ...	60	Cabos » » 	110
Contramaestres » ...	75	Sargentos » » 	120

Las funciones principales del personal de ambas reparticiones son, sin embargo, análogas y la notoria eficiencia del servicio de policía se debe indudablemente en gran parte al hecho que la remuneración asignada permite seleccionar y conservar en sus puestos á un personal responsable y consciente de sus deberes y atribuciones.

Organización

Entre las disposiciones dictadas en el año en curso, merecen citarse las siguientes:

1.º—Ordenanza autorizada por decreto de marzo 2 de 1911, obligando á todo buque de más de 0,m74 de calado que cruce la barra de Punta Indio á recorrer el canal valizado en toda su longitud.

2.º—Ordenanza de mayo 10, reglamentando los requisitos necesarios para obtener patentes de baqueanos, patrones y prácticos.

3.º—Ordenanza de junio 23, reglamentando las condiciones para obtener patente de Capitán de Cabotaje.

4.º—Acuerdo de Ministros de abril 28 de 1911, reglamentando la dependencia de los funcionarios y autorida-

des de los diversos Ministerios en los Territorios Nacionales con respecto á los Gobernadores, en virtud del cual éstos tienen superintendencia (en lo referente al orden, disciplina, seguridad, higiene y observación de los reglamentos) y derecho de inspección é investigaciones en todas las oficinas y, por lo tanto, en las Subprefectura y Ayudantías.

5.º—Revisión de tarifas para practicaje y movimiento de buques en los puertos de Santa Fe y Colastiné.

6.º—Ordenanza reglamentando el servicio de salvamento en naufragios ó incendios á bordo de los buques de matrícula nacional.

7.º—Reglamento de baqueanos (decreto de 15 de septiembre).

8.º—Ordenanza de octubre 9 señalando tarifa de practicaje nocturno en el puerto de Bahía Blanca.

9.º—Disposición del 22 de diciembre concediendo construcción de escalas en el puerto de la Capital.

10.—Reglamentación del servicio radiotelegráfico público en los buques mercantes de acuerdo con lo prescripto por la Convención Radiotelegráfica Internacional de Berlín.

Puerto de la Capital

En el año de 1911 se produjo en proporción nunca antes alcanzada la congestión del Puerto de la Capital.

Si bien el estudio de este fenómeno altamente perjudicial no incumbe á este Departamento, la atención de sus autoridades portuarias no ha podido menos que dedicarse á la

investigación de sus causas, entre las que se reconocen las siguientes:

1.º—Carencia de galpones con capacidad suficiente para almacenar las mercaderías importadas;

2.º—Falta de muelles, que en parte están construyéndose;

3.º—Falta de limitación al tiempo durante el cual pueden permanecer almacenadas las mercaderías introducidas al país;

4.º—Existencia de diversas concesiones y privilegios, establecidos desde tiempo atrás, que impiden el debido aprovechamiento de una importante zona del puerto;

5.º—Exigua cantidad de peones ocupados por la aduana en la carga de buques;

6.º—Causas anormales, como la huelga de estibadores, seguida por la de otros gremios marítimos y fluviales, provocada precisamente en la época más álgida del trabajo, y por último la huelga ferroviaria.

El mal tiende á ser conjurado con la acertada adopción de medidas, entre las cuales son más fundamentales: la ampliación del Puerto de Buenos Aires, contratada con la empresa Walker & C^a., y la concentración de facultades y atribuciones acordadas á la Dirección General del Puerto de Buenos Aires y establecida por ley N.º 8389 de 28 de septiembre ppdo.

La última disposición será de efectos más inmediatos que la primera y ambas tenderán á normalizar en lo sucesivo el movimiento del puerto. Entre las medidas de detalle que convendría adoptar pueden enumerarse estas:

1.º—Construcción de nuevos depósitos y reconstrucción de la extensión de muelles hoy derrumbados;

2.º—Caducidad de concesiones y privilegios de muelles y depósitos;

3.º—Giro á otros puertos de los buques destinados á transportar determinadas mercancías;

4.º—Limitación del tiempo de almacenaje;

5.º—Establecimiento del trabajo nocturno en el puerto;

6.º—Aumento y selección del personal que interviene en las operaciones portuarias.

El movimiento general de buques en el Puerto de la Capital durante el año de 1911 ha sido el siguiente:

De ultramar, 4328 buques con 11.192,241 toneladas;

De cabotaje 31.447 buques con 6.941.802 toneladas;

O sea, un total general de 35.685 buques con 18.134,044 toneladas.

Corresponden, en orden de importancia, los tres primeros puestos á:

1.º—Argentina	{ buques á vapor.....	10.227
	{ id vela.....	20.758
2.º—Inglaterra	{ buques á vapor.....	2.421
	{ id vela.....	41
3.º—Italia	{ buques á vapor.....	310
	{ id vela.....	81

El movimiento de cabotaje habido en el puerto de la Capital se descompone para las entradas de vapores en la siguiente forma:

Cabotaje interior.	1339 vapores con	290.059 toneladas.
Brasil.....	4 » »	2.128 »
Rep. Oriental.	1629 » »	1247.970 »
Paraguay.....	217 » »	100.395 »
Total....	3189 » »	1640.561 »

Aproximadamente son iguales las cifras de las salidas.

Movimiento de puertos

El movimiento portuario en todo el país ha sido en 1911 de 43.311.771 toneladas, cifra que acusa—por vez primera—una disminución de 1.380.198 toneladas, con respecto al año anterior, según puede verse por el cuadro siguiente:

Movimiento portuario en:

1896....	87.087 buques	21.843.578 toneladas
1905....	98.708 »	32.044.301 »
1906....	99.573 »	33.522.496 »
1907....	125.664 »	36.599.214 »
1908....	145.467 »	41.990.947 »
1909 ...	132.031 »	43.570.525 »
1910....	110.291 »	44.691.969 »
1911....	130.090 »	43.311.771 »

Este cuadro demuestra la línea siempre ascendente trazada por el movimiento total de los puertos del país y comprueba el extraordinario aumento operado en el decenio 1896-1906 y especialmente en los cinco años comprendidos entre 1906 y 1910.

Por lo que respecta á los cuatro siguientes puertos de ultramar: Buenos Aires, Rosario, La Plata y Bahía Blanca, cuyo movimiento supera al millón de toneladas, dichos totales se descomponen así:

AÑO	NÚMERO DE BUQUES				NÚMERO DE TONELADAS			
	Buenos Aires	Rosario	La Plata	Bahía Blanca	Buenos Aires	Rosario	La Plata	Bahía Blanca
	1896	21.027	3.970	3.091	328	6.377.797	1.760.062	3.315.463
1905	27.279	4.635	1.529	839	10.771.948	4.209.446	1.319.974	1.257.080
1906	26.936	4.415	1.701	1.776	12.166.922	3.661.312	1.875.631	1.081.731
1907	28.527	4.383	1.601	1.004	13.150.251	3.885.808	1.532.989	1.343.769
1908	35.435	5.175	1.629	964	14.559.873	4.760.588	1.722.504	1.707.143
1909	32.575	7.208	1.881	971	15.808.481	4.732.934	1.652.748	1.553.051
1910	33.211	4.878	2.130	917	17.835.321	3.477.208	1.887.838	1.451.580
1911	35.685	4.379	2.838	771	18.131.014	2.336.360	2.336.360	1.265.363

A estos puertos de ultramar siguen en importancia los de Zárate y Concepción del Uruguay, cuyo movimiento en los últimos años ha superado el millón de toneladas:

AÑOS	Buques		Toneladas	
	Zárate	Conc. del Uruguay	Zárate	Conc. del Uruguay
1907	—	2.638	461.146	1.175.710
1908	—	2.998	158.161	1.263.179
1909	—	2.958	1.313.040	1.318.069
1910	—	2.506	1.548.034	1.074.820
1911	—	2.448	1.624.353	1.079.559

Los puertos de cabotaje cuyo movimiento ha alcanzado y aun superado á un millón de toneladas son Concordia, Corrientes y Colón.

	Año 1910		Año 1911
Colón.....	1.028.526 toneladas		1.036.692 toneladas
Concordia...	1.000.740 »		982.875 »
Corrientes...	893.120 »		895.052 »

y, como puede verse, solamente el de Concordia ha sufrido disminución en el año ppdo.

Siguen después 10 puertos con movimiento mayor de medio millón de toneladas:

	Tons.		Tons.
Colastiné.....	737.900	Lavalle.....	512.642
Diamante.....	697.396	Madryn.....	536.660
Paraná.....	676.240	Bella Vista.....	529.050
Barranqueras.....	648.088	Goya.....	525.915
La Paz.....	610.094	Formosa.....	525.835

Estos puertos son todos de cabotaje, excepción hecha de Colastiné y Madryn, en los cuales han operado buques de ultramar.

En los 18 puertos siguientes, el movimiento osciló entre 100.000 y 500.000 toneladas:

	Toneladas		Toneladas
Empedrado.....	498.955	San Antonio.....	326.712
Campana.....	483.072	Vuelta de San Antonio	273.724
Esquina.....	470.905	Río Gallegos.....	228.598
Santa Fe.....	435.912	Ibicuy.....	190.017
Villa Constitución.....	383.129	Gualeguaychú.....	167.663
Comodoro Rivadavia...	378.796	Bajada Grande.....	159.981
Pilcomayo.....	375.728	Brugo.....	115.230
Bermejo.....	373.936	Posadas.....	112.368
Deseado.....	331.924	Puerto Militar.....	111.465

En los 24 puertos siguientes, el movimiento no alcanzó á 100.000 toneladas:

	Toneladas		Toneladas
Ituzaingó.....	98.037	Alvear.....	33.955
San Nicolás.....	88.997	Patagones.....	33.841
Itati.....	83.220	Chubut.....	32.250
Martin García.....	79.754	Ramallo.....	31.431
Candelaria.....	71.200	Paso de los Libres....	31.062
San Fernando.....	69.125	Santo Tomé.....	26.658
Ushuaia.....	68.854	Monte Caseros.....	21.545
San Pedro.....	57.089	Santa Ana.....	17.277
Baradero.....	54.845	Victoria.....	12.364
Gualeguay.....	50.185	Tigre.....	7.056
Reconquista.....	45.889	San Blas.....	5.827
Mar del Plata.....	34.502	Ajó.....	2.435

Del movimiento total en todos los puertos, incluso el de la Capital, corresponden á:

Cabotaje 122.318 buques con 24.121.045 toneladas y á Comercio de ultramar 7.772 buques con 19.190.725 toneladas.

De estos totales corresponden al pabellón nacional: 109.581 buques de cabotaje con 22.686.600 toneladas (94 % del total) y 199 buques de ultramar con 220.453 toneladas (11 % del total).

Aparte del Puerto de Buenos Aires cuya estadística hemos dado, el primer puesto del movimiento de ultramar, así de vapores como de veleros, corresponde al Rosario y, en cuanto á cabotaje, á La Plata para veleros y á Zárate para vapores, con las siguientes cifras:

Rosario	996 vapores de ultramar con	2.376.859 tons.
	64 veleros » » »	72.713 »
Zárate.	2169 vapores » cabotaje »	1.328.511 »
La Plata	1926 veleros » » »	286.164 »
C. del Uruguay.	1816 vapores » ultramar »	962.484 »

Dejando siempre aparte el Puerto de la Capital el movimiento de cabotaje se descompone por pabellones ó importancia en el orden siguiente:

República Argentina..	34.876 veleros con	1.721.518 tons. y
	47.790 vapores »	15.384.291 »
República Oriental....	1.329 veleros »	23.012 » y
	1.348 vapores »	713.907 »
Brasil.	6.714 » »	46.475 »

En lo que respecta á veleros y vapores de ultramar, corresponde al pabellón argentino el 5.º y 6.º puestos respectivamente, ocupando los primeros puestos:

	Vapores		Veleros
1.º Inglaterra.	2379 con 6.039.961 ts.	1.º Noruega...	104 con 108.903 ts.
2.º Alemania..	3096 » 799.751 »	2.º Italia.....	65 » 59.954 »
3.º Bélgica.....	70 » 159.234 »	3.º Inglaterra.	22 » 27.967 »

Servicio de Compañías Mercantes nacionales y extranjeras

Algunas compañías navieras han recibido durante el año 1911 importantes refuerzos para sus flotas, mereciendo citarse el ingreso á la matrícula nacional del vapor *Rawson* construido expresamente para el servicio de los puertos del Sur,—el aumento de los vapores *Salta* y *Valdivia*— (10.000 toneladas y 15 nudos) á la línea al Río de la Plata de la Compañía Francesa «*Transports Maritimes*»; el del *Infanta Isabel* (15.000 toneladas y 16 nudos) á la Empresa Española «*Pinillos, Izquierdo y C^a.*»; y el del *Deseado* (11.200 toneladas, destinado á transportes de carnes congeladas) á la «*Mala Real Inglesa*».

NOMBRE	Costo £ cada uno	Año de construcción	ASTILLERO	Desplaza- miento Tons.	Velocidad Millas	Poder Máq. Caballos	Dimensiones principales			Capacidad Carbón Tons.	Radio acción Millas	Propulsores	Tubos	ARTILLERÍA EN CENTÍMETROS										Espesor de coraza en mm.								
							Eslora	Manga	Calado					30	25	24	20	15	12	10	7,6	7,5	5,7	4,7	3,7	Autómat. torre	Cubierta protegida	Cint.	Bat.	Torre	Torre de combate	
Acorazado «Rivadavia»	2.199.450		Fore River	26500	22,5	40000	184,2	29,3	9,2	4000 car. y 100 pet.	10100	3 trb	2	12	—	—	—	12	—	16	—	4	—	—	—	—	76	305 á 254	236 á 157	305	305	
» «Moreno»	2.199.450		N. Y. Shiph.	26500	22,5	40000	184,2	29,3	9,2	»	10100	»	2	12	—	—	—	12	—	16	—	4	—	—	—	—	76	»	»	305	305	
Crucero-acorazado «General San Martín»	688.200	1897	Orlando	6840	20	13000	100	18,2	7,1	1137	5920	2	4	—	—	—	10	6	—	—	2	6	—	—	—	—	37	150	150	150	150	
» «General Belgrano»	696.700	1898	Orlando	6840	20	13000	100	18,2	7,1	1150	6072	2	4	—	—	—	14	—	—	—	2	2	4	—	—	—	37	150	150	150	150	
» «Pueyrredón»	782.000	1898	Ansaldó	6840	20	13000	100	18,2	7,1	1000	4732	2	4	—	—	—	10	6	—	—	2	4	—	—	—	—	37	150	150	150	150	
» «Garibaldi»	752.000	1896	Ansaldó	6840	20	13000	100	18,2	7,1	1137	7930	2	—	—	—	—	10	6	—	—	2	4	—	—	—	—	37	150	150	150	150	
Crucero «Buenos Aires»	383.000	1896	Armstrong	4780	23	17000	123,1	13,4	9,3	1000	7200	2	5	—	—	—	4	6	—	—	—	—	—	12	—	—	126	—	—	—	150	
» «9 de Julio»	293.000	1890	Armstrong	3540	22,7	14350	107,3	13,4	7,9	750	5530	2	5	—	—	—	4	8	—	—	—	—	10	—	—	—	114	—	—	—	76	
» «25 de Mayo»	260.000	1890	Armstrong	3300	22,5	13800	90,1	13,1	7,7	640	4838	2	3	—	—	—	—	8	—	—	—	—	10	—	—	—	114	—	—	—	100	
Acorazado «Almirante Brown»	270.000	1890	Samuda, Inglat.	4200	14	4500	73,3	13,2	6,2	622	3610	2	2	—	—	—	10	4	—	—	—	8	—	—	—	—	37	—	228	—	203	
Acorazado-guardacostas «Libertad»	176.000	1890	Laird	2032	14	3000	70,1	13,3	4	356	4280	2	2	—	—	—	—	4	—	—	—	6	—	—	—	—	50	—	203	203	102	
» «Independencia»	176.000	1891	Laird	2300	14	3000	70,1	13,3	4	352	4580	2	2	—	—	—	—	4	—	—	—	6	—	—	—	—	50	—	203	203	102	
Monitor «El Plata»	85.600	1874	Laird	1535	9	750	56,7	13,4	2,9	120	1440	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	152	—	152	—	
» «Los Andes»	85.600	1875	Laird	1535	9	750	56,7	13,4	2,9	120	1440	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	152	—	152	—	
Cañonero «Patagonia»	100.000	1885	St. Triestino	1530	14	2400	76,1	10	3,9	260	3460	2	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	38	—	—	—	—	
Crucero-torpedero «Patria»	87.000	1893	Laird	1070	20	4500	76,7	9,3	3,5	260	4567	2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100
Cazatorpedero «Espora»	45.000	1890	Laird	706	18	3250	44	7,6	3	193	3500	2	1	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	25	—	—	—	—	
Cañonero «Rosario»	81.445	1908	Armstrong	1055	15	1600	73,1	10	2,3	100	1000	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	8	25	—	76	—	76
» «Paraná»	81.445	1908	Armstrong	1055	15	1600	73,1	10	2,3	100	1000	2	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—	—	—	—	8	25	—	76	—	76
12 destructores de mar: «Jujuy», «Catamarca», «San Luis», «Santa Fe», «Santiago», «Tu- cumán», «Córdoba», «La Plata», «Mendoza», «Rioja», «Salta», «San Juan»	110.160	1912	Germania, Laird, Schichau, Ch. Bret.	950	32	20000	67	8,5	2,5	250 car. y 70 pet.	3000	2	1da 53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 destructores menores: «Entre Ríos», «Co- rrientes», «Misiones»	37.570	1896	Yarrow	340	26	4000	58	6,9	2,5	80	2800	2	3	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	25	—	—	—	—
2 Torpederos de mar: «Murature», «Comodo- ro Py»	18.000	1891	Thornycroft	110	24	1700	46	4,6	1,5	24	1850	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Torpederos de río: «Bouchardo», «Jorge», «Thorne», «Pinedo», «Bathurst», «King» ..	12.600	1890	Yarrow	85	23	1100	40	4	1,6	22	1600	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Torpederos: «Ferrero», «Centella», «Alerta», «E. Py»	6.000	1832	Yarrow	52	18	600	30,5	3,7	1,8	7	900	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Torpederos numerados: 1 y 3	3.500	1882	Yarrow	16	14	200	19,2	3,3	0,8	1,5	264	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Torpederos numerados: 3 á 10	3.500	1882	Yarrow	16	16	238	18,3	2,8	0,9	2,5	470	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Costo total: 10.980.000 £. Desplazamiento total: 122500 toneladas. Total de cañones: 600.

BUQUES AUXILIARES

NOMBRE	COSTO — £	ASTILLEROS	Año de construcción	Desplazamiento — Tons.	DIMENSIONES PRINCIPALES			Calado — Metros	Velocidad — Nudos	Poder de máquinas — Cab.	Capacidad Carboneras — Tons.	Radio de acción — Millas	Artillería en milímetros						Ametralladoras								
					Eslora — Metros	Manga — Metros	Puntal — Metros						120	75	67	47	37										
																		4		2	—	4	4	2	2		
BUQUE-ESCUELA																											
Presidente Sarmiento.....	105.000	Laird-Inglaterra	1888	2850	80.25	13.15	7.14	6.10	14	2800	330	4914	4	2	—	4	4	2	2								
TRANSPORTES																											
Pampa.....	47.000	Connel-Inglaterra	1885	8700	119.70	14.03	9.60	8.70	14.5	3500	1460	10914	2	—	—	—	—	—	—								
Chaco.....																											
Guardia Nacional.....	30.000	Backlay- »	1880	6500	111.60	12.70	7.30	7.05	14	1850	700	6720	2	—	—	—	—	—	—								
Maipú.....	35.000	Elder- »	1880	1063	82.36	8	4.50	2.75	11.5	1700	300	—	—	—	—	2	—	—	—								
1.º de Mayo.....	18.000	Howaldt-Aleman.	1880	1050	60	9	4.60	4.30	11	650	120	—	—	—	—	2	—	—	—								
Ushuaia.....	5.000	Laird-Inglaterra	1885	402	43	7	4	3.70	9	150	70	—	—	—	—	2	1	—	—								
Vicente Fidel López.....	7.600	Earle's Hull »	1906	725	50.30	7.93	5.63	3.50	9.3	480	65	1998	—	—	—	—	—	—	—								
Piedrabuena.....	32.000	Laird- «	1884	550	43.50	7.62	5.40	3.58	10	475	90	—	—	—	—	—	—	—	—								
AVISOS																											
Azopardo.....	19.000	StabilTecn-Austria	1884	400	48	8	3.20	2.70	10	600	90	—	—	—	—	—	—	—	—								
Gaviota.....	8.000	Howaldt-Aleman.	1888	120	30	5.43	3.89	2.45	8	230	20	—	—	—	—	—	—	—	—								
Golondrina.....	8.000	» »	1888	95	30	5.43	4.20	3.15	8	170	24	—	—	—	—	—	—	—	—								
Bahía Blanca.....																											
Resguardo.....	5.000	Laird-Inglaterra	1884	100	30	5.50	3	1.20	8	168	16	—	—	—	—	—	—	—	—								
Vigilante.....																											
BUQUES VARIOS																											
Uruguay (Buque hidróg.)..	32.000	Laird-Inglaterra	1884	550	43.50	7.62	5.40	3.58	10	475	90	—	—	—	—	—	—	—	—								
Constitución (Transporte)..	13.678	» »	1875	416	33	9	3.20	2.45	9	420	39	—	—	—	—	—	—	—	—								
República (»)..											39	—	—	—	—	—	—	—	—								
Pilcomayo (Grúa).....	c/u.	» »	1875	416	33	9	3.20	2.45	9	420	62	—	—	—	—	—	—	—	—								
Bermejo (Cisterna).....											62	—	—	—	—	—	—	—	—								
Fulton (Minador).....	—	» »	1887	79	24.08	4.58	2.60	1.82	9	100	14	1143	—	—	—	—	—	—	—								
Sayhueque (Policía fluvial).	8.015	Forrest- »	1901	145	38.12	7.62	1.83	0.84	9	185	20	—	—	—	—	—	—	—	—								
Inacayal (»)..																											
Namuncurá (»)..	6.000	» »	1901	120	38.55	6.10	1.53	0.84	9	140	15	—	—	—	—	—	—	—	—								
Teuco (Río Negro).....	—	—	1884	120	36.30	6.70	2.20	0.75	8	—	17	930	—	—	—	—	—	—	—								
REMOLCADORES																											
Tehuelche.....	7.875	Summer Day-Ing.	1900	310	30.50	6.10	3.65	3.05	11.5	520	60	—	—	—	—	—	—	—	—								
Fueguino.....																											
Delfín.....	1.600	Arsenal de M.	1900	38	14.75	3.35	1.98	1.22	8	80	7	—	—	—	—	—	—	—	—								
Pengüín.....																											
Cormorán.....	1.700	» »	1900	41	16.55	3.35	1.98	1.22	7.5	80	9	—	—	—	—	—	—	—	—								
Petrel.....																											
Albatros.....	2.800	» »	1901	66	18.30	4.27	2.44	1.50	8.5	130	10	—	—	—	—	—	—	—	—								

Costo total aproximado: 5.300.000 \$ m/n.—Desplazamiento aproximado: 32.000 toneladas