

MEMORIA

— DEL —

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1924 - 1925



Presentada al H. Congreso de la Nación

Por el Ministro de Marina

Almirante MANUEL DOMEcq GARCIA

BUENOS AIRES

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

1925

Al Honorable Congreso de la Nación:

Tengo el honor de presentar a V. H. la Memoria del Departamento de Marina, a mi cargo, correspondiente al ejercicio de 1924-1925.

Juzgo necesario hacer algunas observaciones previas respecto al estado actual de la Armada, el que en relación al desarrollo de las demás manifestaciones de la vida de la República, no es el que corresponde a nuestro país, considerado del punto de vista de la importancia que ha adquirido entre las naciones del mundo, y en especial entre las del Continente Americano, por su capacidad productora, por su potencia económica y por su creciente desarrollo comercial e industrial.

Somos un país rico, que desenvuelve su acción pacíficamente, sin pretensiones de hegemonía y sin intenciones de hostilidad. Las orientaciones de nuestra diplomacia y de nuestra política dan pruebas concluyentes de una sinceridad de propósitos ajena a toda idea armamentista, de poder o de fuerza. Ningún país mantiene relaciones más francamente cordiales con los demás, y en nuestro horizonte nada ensombrece un porvenir próspero y fecundo.

Una era de paz y tranquilidad interior y exterior ha consolidado nuestra situación en el mundo, dan-

do origen a un notable crecimiento de nuestras fuentes de riqueza y producción; a un incremento importante de nuestro comercio internacional y a un franco y pujante desarrollo industrial y económico.

Se nos conoce mejor en el exterior, inspiramos mayor confianza a los extraños, el país constituye una atracción para los capitalistas del dinero y para los de la energía y el trabajo. Anualmente se radican en nuestro territorio núcleos numerosos de extranjeros que vienen seguros del amparo de nuestras leyes, liberales y previsoras, o importantes contingentes industriales que acuden bajo la doble condición de beneficiados y beneficiarios y que tienen el derecho de estar garantidos contra toda agresión, libres de todo temor, venga de adentro como de afuera del país.

Si nuestras leyes aseguran lo primero, solamente el desarrollo apropiado de nuestro poder naval-militar puede garantizar lo segundo.

Aparte de eso, nuestra situación geográfica, con su costa patagónica, pletórica de riquezas y abierta también a la codicia, en pleno desenvolvimiento y evolución y francamente indefensa, con la casi totalidad de nuestro intercambio comercial convergente hacia dos rutas bien definidas y estrechas—Río de la Plata y Bahía Blanca,—con arterias fluviales que son una bendición por lo extensas y que cruzan fecundas regiones del interior, dependientes de las rutas anteriores con puntos importantes diseminados en zonas costaneras que no tienen otra

vía de comunicación que la del mar, señala a los poderes públicos la orientación de su política, que no puede, ni debe ser otra, que la de afianzar la seguridad de su territorio y garantizar a propios y extraños, la libre navegación de las rutas del mar y de los ríos, cualquiera sea la situación en que la República se encuentre.

La Marina de Guerra debe, pues, tener el poder necesario para llenar cumplidamente su misión fundamental de defensa de las extensas fronteras oceánicas, de las grandes vías fluviales y asegurar además, el tráfico comercial marítimo del que la Nación depende en forma absoluta e indiscutida.

Tan exacto es lo que dejo expuesto, que hace poco toda la prensa de la Capital llenaba sus columnas con gruesos caracteres numéricos diciendo que el comercio exterior argentino había alcanzado en el *año 1924 la enorme cifra de 1840 millones de pesos oro, dejando un saldo favorable al país de casi 183 millones de pesos oro.*

¡Y estos factores preponderantes que tantas satisfacciones producen, que tanto nos enorgullecen, se fían al mar, a la buena fortuna mientras ella sea con nosotros!

Es el caso, pues, que la Representación Nacional resuelva si la protección en el mar y en las costas de ese inmenso capital debe o no asegurarse, o si nuestra Escuadra ha de permanecer estancada como en el estado actual.

Creo que una parte de aquel producido bien puede constituir el fondo de seguridad naval de esa riqueza.

No hace aún 10 años, al cumplir el Centenario de su Independencia, en 1916, el pueblo de la República celebró aquel acontecimiento, entre otros actos, con una demostración naval.

En la rada de La Plata, el Jefe del Estado, los miembros del Parlamento y demás poderes, tuvieron ocasión de desfilar entre dos columnas de fuerzas navales encabezadas por los Acorazados “Moreno” y “Rivadavia”, recién incorporados, que eran acompañados a su vez por los cuatro Cruceros Acorazados “San Martín”, “Belgrano”, “Pueyrredón” y “Garibaldi”; los Cruceros “Buenos Aires”, “9 de Julio”, “25 de Mayo” y “Patria”; los cuatro Exploradores “Jujuy”, “Catamarca”, “Córdoba” y “La Plata” y los Cañoneros de Río “Independencia”, “Libertad”, “Rosario” y “Paraná”, todos estos buques en perfecto estado de eficiencia y totalmente tripulados; y la Fragata Escuela “Presidente Sarmiento”. En línea de reserva, el Guardacostas “Almirante Brown”, los Monitores “Andes” y “Plata”, los destructores “Corrientes”, “Misiones” y “Entre Ríos” y ocho Torpederas tipo “Buchardo”. En total, 31 buques que representaban casi 100.000 toneladas y tripulados por cerca de 9000 hombres.

Esa fué la Escuadra que la Nación pudo presentar en el Centenario de su Independencia, siendo

acompañada por buques de marinas extranjeras que nos honraron con su presencia.

Desde aquella fecha la Marina no ha incorporado ningún elemento eficaz a las fuerzas navales de la Nación; el servicio continuado, la necesidad de entrenar el personal y las múltiples exigencias de la navegación, han ido debilitando poco a poco la eficiencia de aquellas fuerzas e imponiendo como medida de seguridad y por razones de economía la radiación de muchos buques, al extremo de que hoy, de los 31 barcos mencionados, sólo está en servicio una cuarta parte, casi la mitad han sido ya radiados totalmente y otros sufren o deben sufrir reparaciones de importancia, con objeto de poder disponer siquiera de algo como elementos de fuerza naval del país.

Cada día con mayor urgencia se hace notar en la Marina la necesidad de una Ley de Renovación de su material naval, que ponga a la Nación a cubierto de las graves consecuencias que le va creando la acción del tiempo, el que al afectar seriamente el anticuado y exiguo material, va reduciéndolo en forma alarmante, pues salvo nuestros dos Acorazados y los cuatro Exploradores, el resto está constituido por buques de los cuales el más moderno está en servicio continuado desde hace 27 años.

El Ministerio ha efectuado el estudio completo de las necesidades de la Nación en lo que a defensa marítima se refiere, y en este estudio ha concretado las necesidades más apremiantes en un proyecto de ley que este Departamento tuvo la intención de presentar al Honorable Congreso en las

pasadas sesiones ordinarias; pero razones de orden económico y otras desgraciadamente preponderantes, impidieron la realización de esta obligación que considero hoy ineludible, pues no es posible dejar al país en la situación en que se encuentra, de casi desarme naval.

Me permito, pues, insistir en que Vuestra Honorable, sancione, cuando se presente, el ya citado proyecto de Ley, que si bien abarca un conjunto general, debe ir desarrollándose por etapas por ser esto lo más juicioso, de modo que su financiación no constituya una pesada carga para la Nación, lo que se conseguiría incluyendo en el Presupuesto partidas razonables, de modo que, poco a poco, y en seis o siete años, se produzca una renovación del material.

Resumiendo lo que dejo dicho, prescindo deliberadamente de consideraciones que pudieran interpretarse como emergentes de ideas militaristas. Planteo el problema tal cual es, sin términos medios que perturben o dificulten su solución y en base a la lección de los hechos tomados como son y no como debieron ser, y que imponen en forma absoluta la preparación como una garantía del derecho. Ninguna nación debe dejar de poseer las armas indispensables para su defensa; cuanto mayor riqueza acumula la energía de sus habitantes, más imperiosa es la necesidad de asegurarla; el desarrollo económico de un pueblo debe estar en armonía con su desenvolvimiento naval-militar y cuanto más fuerte es una nación tanto más soberana y respetada es en el mundo.

Estas son las lecciones de la historia y no son seguramente los últimos años transcurridos en ininterrumpidas y muy encomiables, aun cuando poco eficientes Conferencias, las que por el momento hayan alterado la exactitud de lo que afirmo.

Dios guarde a V. H.

M. DOMEQ GARCIA.
Ministro de Marina

Mayo de 1925.

ARMADA NACIONAL

BUQUES DE GUERRA EN EL AÑO 1916

BUQUES DE GUERRA EN EL AÑO 1925

Nombre y clase del buque	ASTILLERO	Año de su incorporación	Costo primitivo en \$	Desplazamiento Tons.	Poder de máquinas H P	Velocidad en las pruebas millas	Nombre y clase del buque	Años en servicio	Desplazamiento en Tons.	Poder de máquinas H P	Velocidad actual en millas	OBSERVACIONES	
Acorazado «Rivadavia».....	Fore River	1914	2.214.000	27.940	35.100	22.5	Acorazado «Rivadavia».....	11	27.940	35.100	22.5	En reparaciones de modernización	
» «Moreno»	N. Y. Shipb	1915	»	»	»	»	» «Moreno».....	10	»	»	»	» » » »	
Cruc. Acor. «San Martín».....	Orlando	1898	668.200	6.840	13.000	20	Cruc. Acor. «G. San Martín»....	27	6.840	13.000	17	En servicio	
» «Belgrano»	»	»	696.700	»	»	»	» «G. Belgrano»	»	»	»	»	» »	
» «Pueyrredón».....	Ansaldo	»	782.000	»	»	»	» «Pueyrredón».....	»	»	»	—	En reparación total-Fuera de servicio	
» «Garibaldi»	»	1897	752.000	»	»	»	» «Garibaldi».....	28	»	»	16	En servicio	
Crucero «Buenos Aires»	Armstrong	1895	383.000	4.780	17.000	23	Crucero «Buenos Aires».....	30	4.780	17.000	21.5	» »	
» «9 de Julio»	»	1892	293.000	3.540	14.350	22.7	» «9 de Julio»	33	3.540	14.300	19	Fuera de servicio-Si no se repara debe radiarse	
» «25 de Mayo»	Samuda	1891	260.000	3.300	13.800	22.5	—	—	—	—	—	Radiado (no existe)	
Guardacostas «Libertad».....	Laird	1892	176.000	2.300	3.000	14.2	Guardacostas «Libertad».....	33	2.300	3.000	10	En servicio	
» «Independencia»..	»	1893	»	»	»	»	» «Independencia»..	32	»	»	10	En reparación total-Fuera de servicio	
» «Brown»	Samuda	1880	270.000	4.200	4.500	14	» «Alm. Brown».....	45	4.200	4.500	9	Buque escuela-Sin valor militar	
Cañonero de Río «Rosario»	Armstrong	1909	81.445	1.055	1.600	15	Cañonero de Río «Rosario».....	16	1.055	1.600	13	En servicio	
» «Paraná».....	»	»	»	»	»	»	» «Paraná»	»	»	»	13	» »	
Monitor «El Plata»	Laird	1874	85.600	1.535	750	9	—	—	—	—	—	Radiado	
» «Los Andes»	»	1875	»	»	»	»	—	—	—	—	—	Radiado	
Cruc. Torpedero «Patria».....	»	1893	87.000	1.070	4.500	20.5	—	—	—	—	—	Radiado	
Cazatorpedero «Espora»	»	1890	45.000	706	3.250	18	—	—	—	—	—	Radiado (no existe)	
Explorador «Catamarca».....	Germania	1912	124.360	950	28.000	34	Explorador «Catamarca»	13	950	28.000	30	En reparación general-Fuera de servicio	
» «Córdoba»	Schichau	»	»	»	»	»	» «Córdoba»	»	»	»	30	» » » » »	
» «Jujuy»	Germania	»	»	»	»	»	» «Jujuy».....	»	»	»	30	En servicio	
» «La Plata».....	Schichau	»	»	»	»	»	» «La Plata».....	»	»	»	30	» »	
Destroyer «Entre Ríos»	Sarrow	1896	35.570	340	4.000	26	Destroyer «Entre Ríos».....	29	340	4.000	22	» »	
» «Corrientes».....	»	»	»	»	»	»	» «Corrientes».....	»	»	»	22	» »	
» «Misiones»	»	»	»	»	»	»	» «Misiones».....	»	»	»	22	» »	
Torpedero «Murature».....	Bhowcroft	1891	18.000	110	1.700	24	—	—	—	—	—	Radiado	
» «Comodoro Py».....	»	»	»	»	»	»	—	—	—	—	—	»	
» «Buchardo»	Yarrow	1890	12.600	85	1.100	23	—	—	—	—	—	»	
» «King»	»	»	»	»	»	»	—	—	—	—	—	»	
» «Jorge»	»	»	»	»	»	»	—	—	—	—	—	»	
» «Thorne»	»	»	»	»	»	»	—	—	—	—	—	»	
» «Pinedo»	»	»	»	»	»	»	—	—	—	—	—	»	
Buque Escuela «Sarmiento».....	Laird	1898	105.000	2.850	2.025	12	Buque Escuela «P. Sarmiento»..	27	—	—	—	—	En servicio
» «Patagonia».....	Trieste	1885	100.000	1.530	2.400	14	—	—	—	—	—	Convertido en Transporte	
Buque Hidrógrafo «Uruguay» ...	Laird	1871	32.000	550	475	10	—	—	—	—	—	Radiado	

ESTADO MAYOR GENERAL

Esta importante Repartición de nuestra organización naval, durante el año 1924, ha atendido en forma metódica y con dedicación especial a los múltiples servicios que le están encomendados.

Dependen de esta Repartición, aparte de los servicios que le son propios, en lo que respecta a las directivas generales, los Servicios de Aviación, Radiocomunicaciones y los de Hidrografía.

La índole de muchos de los trabajos que corresponde ejecutar al Estado Mayor General, son de una naturaleza tal que no deben ser incluidos en esta Memoria.

Evoluciones de la Escuadra

Para instrucción y adiestramiento del personal de la Armada, durante el año 1924, se ha mantenido en actividad una División constituida por los Cruceros Acorazados "San Martín" y "Belgrano", Crucero "Buenos Aires" y Aviso "Azopardo", la que dando cumplimiento a instrucciones preestablecidas, desarrolló un vasto programa que abarcó ejercicios generales de adiestramiento y servicios de guerra, finalizando con las maniobras generales y el Tiro de División.

Dicha División Naval se mantuvo en actividad desde el mes de Abril hasta fines de Diciembre de 1924, desarrollando como se ha expresado su intenso programa de trabajos en tres etapas, en las cuales se efectuaron ejercicios de navegación por las costas patagónicas, para familiarizar a los Comandos con ellos, evoluciones aisladas y en conjunto, con ejercicios diurnos y nocturnos de sumo interés, cuyos detalles y circunstancias han contribuido muy eficazmente a la preparación de los Jefes, Oficiales y tripulación de esos buques y marcado una buena nota en el concepto de todos ellos.

En el período final, se efectuó el tiro de División a las distancias máximas exigibles al material y aproximándose todo lo posible a la situación real de combate, con resultados altamente satisfactorios.

Ese Tiro de División fué ejecutado sobre el casco del antiguo Remolcador “Azopardo”, en las inmediaciones de Mar del Plata y presenciado por S. E. el Señor Presidente de la Nación, quien pasó también revista a todos los buques de dicha División y a los de la División de Buques Escuelas, formada por el Crucero Acorazado “Garibaldi”, Guardacostas “Brown”, Cañoneros “Rosario” y “Paraná”, Exploradores “Jujuy” y “La Plata”, Fragata “Presidente Sarmiento” y los Avisos “A 3” y “A 9”.

La División de Buques Escuela, colaboró al desarrollo y solución de problemas de carácter táctico y estratégico incluídos en el programa de la División de Instrucción, después de haber dado cum-

plimiento al que le correspondió durante el año. De esta manera se aprovecharon circunstancias favorables para la ejercitación de los Comandos de todas las unidades de la Escuadra en situación de armamento.

Con motivo de la visita de S. A. R. el Príncipe del Piamonte, la División de Instrucción rindió honores y escoltó a la División Italiana desde las afueras del Faro Recalada hasta el Puerto de la Capital, en donde permaneció durante toda la estadía de esta última, para volver a escoltarla en su viaje de regreso.

En todos esos ejercicios y evoluciones, la División, durante el período en que estuvo movilizada, navegó alrededor de 8000 millas, respondiendo en todo momento, el material y personal de máquinas, a las exigencias del servicio.

Independientemente de las maniobras realizadas con la División de Instrucción, a la que pertenecía, el Crucero "Buenos Aires" desempeñó algunas comisiones independientes, entre ellas un viaje a Comodoro Rivadavia y Puertos de la Patagonia, conduciendo a su bordo al Señor Ministro de Agricultura y al Director General de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales, y otro viaje también a Comodoro Rivadavia, Madryn y San Antonio, llevando a su bordo a la Comisión de Industrias y Comercio de la H. Cámara de Diputados.

El grupo de Torpederos, constituido por los Destroctores "Misiones", "Entre Ríos" y "Corrien-

tes”, desarrolló el programa de instrucción del personal destinado a estas clases de embarcaciones, hasta mediados de año, continuando con la ejecución del programa establecido el grupo de Exploradores “Jujuy” y “La Plata”, que como se ha dicho, cooperaron con las demás unidades armadas en la resolución de los problemas generales ya mencionados.

División Naval movilizada

Como en el año anterior y a fin de poder mantener en el debido estado de entrenamiento al personal superior y subalterno, así como a los conscriptos incorporados, haciendo practicar el servicio principal que la marina necesita y que es el adiestramiento de los hombres en el manejo de sus buques de guerra; a pesar de las deficiencias ya enumeradas del material, los mismos buques que en el año anterior cumplieron el interesante programa cuyo detalle se acaba de hacer, una vez que terminaron su alistamiento en los Arsenales, donde se les hizo una recorrida lo más completa posible, fueron nuevamente constituídos en División y dotados y equipados al máximo de su personal y material, y en este momento se encuentran en el mar desarrollando el primer período de su instrucción, período que se inició en los primeros días de Marzo y terminará a fin del mes de Mayo.

Esa fuerza naval seguirá su programa intensivo en el segundo período de Junio, Julio y Agosto;

tendrá probablemente participación en las recepciones que la Escuadra haga con motivo de la próxima visita de S. A. R. el Príncipe de Gales y continuará después el entrenamiento de su tercer período que comenzando en Septiembre terminará a mediados de Diciembre del año corriente.

El Ministerio se ha ocupado, pues, de mantener siempre y dentro de los recursos de que dispone, una División permanentemente movilizada, de Marzo a Diciembre, con un programa amplio de trabajo intensivo.

Es de esperar que el resultado final de la labor de esa División, sea tan brillante y eficiente en todo sentido como lo fué el de la División anterior.

La Fragata “Presidente Sarmiento”

Cumplió con felicidad y éxito su vigésimocuarto viaje de instrucción, que ha abarcado más de 18.000 millas, realizando un itinerario interesante e instructivo en el que recorrió todo el Mediterráneo, desde su entrada en Gibraltar hasta el fondo del mismo, en la Palestina, visitando puertos a los cuales nunca había llegado, y otros en los que, si bien le eran ya conocidos, hacía años no se mostraba y que dieron motivo para que se renovasen en todos ellos las manifestaciones de simpatía hacia nuestro país, exteriorizada cada vez que nuestro Buque Escuela, ese afortunado mensajero de paz conocido en todos los mares, se presenta llevando a su tope el honroso pabellón que arbola.

Movimiento de buques

En el año también se constituyó un grupo de Avisos del tipo “A”, en el que efectuaron embarcos periódicos y el de final de curso, todos los alumnos de la Escuela Naval, siendo los alumnos los exclusivos tripulantes de esos buques, desempeñando las funciones inherentes y propias de todos los servicios, de máquinas y de cubierta, tanto en puerto como en navegación.

Los Cañoneros de Río “Paraná” y “Rosario”, desarrollaron todo un programa de instrucción por los ríos Uruguay y Paraná, visitando la mayor parte de sus puertos y el de la Asunción del Paraguay.

El Acorazado “Rivadavia” zarpó el día 6 de Agosto con destino a Boston, donde llegó el 30 del mismo mes, dando comienzo de inmediato a los trabajos de modernización.

El Acorazado “Moreno” que debía partir para Estados Unidos a efecto de sufrir las reparaciones, como su gemelo el anterior, en vez de seguir la ruta del Atlántico, se dispuso siguiese la del Pacífico, vía Magallanes, zarpando de Puerto Belgrano el 16 de Noviembre directamente a Valparaíso, donde embarcó la Embajada Especial que presidida por el señor Ministro de Guerra debía representar a la Nación Argentina ante el Gobierno del Perú, en ocasión de la celebración del Centenario de la Batalla de Ayacucho.

La comisión del Acorazado “Moreno”, tuvo un

alto significado: la Marina contribuía con una de sus naves más poderosas a dar mayor realce a aquel acto de confraternidad americana.

El Transporte “1.º de Mayo” substituyó este año a la Corbeta “Uruguay” en el viaje a las islas Orcadas para el relevo del personal que atiende el Observatorio Meteorológico instalado en una de dichas islas y sostenido desde hace 20 años por el gobierno argentino, salvando todos los serios inconvenientes que tiene de por sí un viaje de esta naturaleza en el que pone a prueba la competencia de nuestros Comandantes navales. En este viaje se llevaron a las islas Orcadas los elementos necesarios para instalar una Estación Radiotelegráfica en el Observatorio, con la que éste podrá quizá comunicarse con las del continente.

La imperiosa necesidad de relevar al personal de dicho Observatorio y suplir el aprovisionamiento necesario para el año, obligó a recurrir al empleo de este transporte para efectuar dicho viaje, aun cuando él no llena los requisitos que debe satisfacer un buque para la navegación en el mar antártico.

Si bien la expedición ha cumplido su objeto, lo cual prueba una vez más las aptitudes de nuestros Oficiales, no es posible mantener por más tiempo esta situación, y es absolutamente necesario proveer un buque adecuado para el desempeño de estas comisiones u otras análogas, pues no es justo exponer en buques inadecuados la vida y el prestigio del personal de la Armada, conquistados a costa

de grandes esfuerzos. Es indispensable la adquisición de un buque apropiado para los viajes periódicos a las islas Orcadas y para la exploración de los mares contiguos.

Los Transportes de la Armada: “Patagonia”, “Río Negro”, “Guardia Nacional” y el Buque Tanque “Ministro Ezeurra”, han hecho el servicio que les está asignado en la costa Sud, transportando carga y pasajeros. El “América” fué a Europa conduciendo un cargamento general y regresó con artículos para la Dirección General Administrativa.

Buques de guerra que han visitado puertos extranjeros

Además de la Fragata “Sarmiento”, que representó al país en Río de Janeiro en la celebración del aniversario de la República, el Cañonero “Rosario” fué destacado a Asunción del Paraguay para representar a nuestro país en las fiestas patrias de esa República, con motivo de la transmisión del mando presidencial. El Guardacostas “Almirante Brown” fué a Montevideo el 25 de Agosto, asociándose a los festejos patrios de la República Oriental del Uruguay.

Buques de guerra extranjeros que han visitado puertos argentinos

Durante el año se ha recibido la visita de la nave “Italia” conduciendo a su bordo al Embajador del

Gobierno de Italia, Comendador Giuriati, y una exposición de industrias, artes, etc.

Para las fiestas mayas vino en representación de su país, el Crucero del Uruguay “Montevideo”, y para las fiestas julias, con el mismo fin, el crucero brasileño “Barroso”.

En el mes de Agosto, visitó nuestro puerto una División de Cruceros ingleses, compuesta por el “Danae”, “Delhi” y “Dragon”, destacándose de dicha División naval este último Crucero para visitar Puerto Belgrano y Bahía Blanca.

El 6 de Agosto llegó a nuestras aguas una División naval italiana, compuesta por los Cruceros “San Giorgio” y “San Marco”, al mando del Contraalmirante Bonnaldi, a bordo de cuya nave capitana viajaba S. A. R. el Príncipe del Piamonte Humberto de Savoia, heredero del trono de Italia.

Servicio Aeronáutico Naval

El servicio de la aviación naval sancionado como uno de los más importantes, sea por los resultados de la guerra última, o por las vastas experimentaciones de post-guerra, es uno de los servicios al que este Departamento presta una atención preferente. Su poder ofensivo progresa en forma tan acentuada que es difícil predecir cuál habrá de ser su influencia en las actividades que le corresponda desenvolver, y todas las marinas se han preocupado del peligro que la aviación encierra, para su material a flote y se admite que el medio

más eficaz de defensa estriba en la acumulación de fuerzas aéreas para contrarrestar con su poder el valor ofensivo de elementos análogos, sin ello significar, el descuido del desenvolvimiento de la artillería anti-aérea destinada a batirlas.

En los últimos años esta arma ha empezado a desarrollarse en nuestra Armada, pero sin progresar en la forma que sería de desear, por la carencia de elementos y por la falta de fondos disponibles. Sin embargo, puedo asegurar que la aplicación de los pocos con que contamos en la actualidad, es de una eficiencia estimuladora para la prosecución de la obra iniciada.

El progreso alcanzado se ha puesto de manifiesto con los servicios que han efectuado nuestros pilotos, con la actividad desplegada en la acción conjunta con la escuadra, durante las maniobras y ejercicios del año último, y finalmente con la cooperación prestada por los elementos del aire a la ejecución de importantes relevamientos hidrográficos.

La organización de la aviación naval abarca un plan extenso, parte del cual está aún sometido a estudio de las Reparticiones que deben entender en este asunto, siendo necesario equipar, para sus servicios, estaciones aptas en distintos puntos y con las defensas apropiadas.

En tal sentido y siguiendo el ejemplo de previsión de todas las naciones, se procurará dar a esta importante rama de la defensa naval, el des-

envolvimiento que merece y que es necesario, para lo cual tengo el convencimiento de que no nos ha de faltar el apoyo de V. H.

La instrucción de Pilotos, Observadores, Oficiales y Mecánicos Aviadores, conjuntamente con la del personal auxiliar necesario para la dotación de las estaciones de aviación, es objeto también de una atención cuidadosa por parte de las autoridades navales, estando a consideración la solución del problema de formación de los cuadros de aviadores en forma permanente.

Estación Aeronáutica Puerto Belgrano

Escuela de Aviación.—Durante el año han funcionado en esa Escuela los cursos que se indican a continuación:

Curso Superior de Pilotos de hidroavión, para Oficiales y Suboficiales.

Con este curso se empezó la instrucción en aviones F. 5, el día 17 de marzo, asignándose a tal efecto un número de aparatos compatible con las necesidades de la instrucción y la cantidad de alumnos. Debido a la práctica de vuelo adquirida por dichos pilotos de hidroavión en el tipo H. S. 2 L., se obtuvo un promedio de horas de instrucción favorable a la práctica diaria de todos aquellos. Terminado el año de instrucción, los oficiales aviadores efectuaron práctica de tiro y de ejercicio de exploración y de spotting con la escuadra, dando con esto cumplimiento a los requisitos exigidos

para optar al título de pilotos aviadores navales y clasificándose como tales todos sus alumnos, a excepción de uno que fué destacado como Oficial de Derrota en el raid que intenta efectuar alrededor del mundo el Mayor del Ejército Nacional Pedro Zanni.

Curso de Pilotos. — Compuesto por Oficiales y Suboficiales.

Terminada la instrucción preliminar en los aviones tipo Avro, iniciaron sus actividades de vuelo en los aviones H. S. 2 L. el 16 de junio. Previa la aprobación de exámenes en las materias teóricas y los ejercicios de bombardeo aéreo, se dió por terminado el curso de pilotos de hidroavión, clasificándose como tales a todos los alumnos del mismo.

El funcionamiento de los cursos fué normal durante todo el año, perdiéndose algún tiempo como consecuencia de condiciones atmosféricas, en algunos días de instrucción. Sin embargo, y no obstante estos inconvenientes, los programas pudieron desarrollarse íntegramente y la instrucción alcanzó el grado de eficiencia esperado.

En el Aeródromo del Campo Sarmiento, que fuera habilitado en el mes de julio, y para el que disponía de aviones Curtis, se dió instrucción a los pilotos aviadores navales, últimamente recibidos, efectuando raid de práctica a varios puntos del interior del territorio.

Curso de Mecánicos Aeronáuticos.—Por falta de

personal suficiente, los cursos de mecánicos aeronáuticos fueron desarrollados con un limitadísimo número de cabos principales, que han de pasar al Cuerpo de Aviación en razón de la eficiente instrucción especializada recibida y de las pruebas finales de aptitud a que han sido sometidos.

Escuela de Aprendices Aviadores. — Durante el año funcionaron normalmente los dos cursos que componen esta escuela, iniciándose las clases el 10 de Marzo.

Con los conocimientos adquiridos en esta escuela, tanto teóricos como prácticos, puede asegurarse que se forma un personal muy eficiente para el desempeño de las especialidades que a los egresados de la misma se les asigna en el taller de aviación.

El material de vuelo de la escuela está en condiciones excelentes, habiéndose introducido en los aparatos de que se dispone para la instrucción, algunas modificaciones aconsejadas por la experiencia para el mejor manejo.

En cuanto al personal, será necesario su aumento para evitar recargos perjudiciales al asignado, pues si bien la escuela ha respondido a todos sus servicios en forma satisfactoria, ello ha sido exigiendo a toda su dotación una labor muy intensa, aun fuera de las horas normales de trabajo.

La construcción de la estación de Puerto Belgrano puede considerarse ya terminada en un 85 por

ciento de la edificación correspondiente a alojamientos del personal, servicios anexos, pañoles y casamata de combustibles. La empresa constructora lleva las obras con retardo muy apreciable en su ejecución, calculándose que quedarán terminadas a mediados del año corriente.

Por administración se construyen la casilla y cimientos de las torres para la estación radiotelegráfica, la que lleva el 60 por ciento de trabajo ejecutado.

La habilitación de esta estación podrá realizarse tan pronto se construyan las defensas costaneras correspondientes, las rampas de deslizamiento, caminos entre hangares y demás obras complementarias proyectadas, que figuran en el Anexo L del presupuesto general, donde se han incluido las partidas correspondientes al pago de una parte de estas obras.

Estación Aeronáutica de Punta del Indio

Para la instalación de esta estación, y previos los estudios completos, se adquirió una extensión de campo de 365 hectáreas, situado en el partido de Magdalena, Provincia de Buenos Aires, próximo a la estación Verónica del Ferrocarril del Sud, habiéndose escriturado con la correspondiente intervención de las autoridades competentes.

Como esta estación debe contener los elementos de aerostación y escuela de esta rama, el programa

de construcción es vasto y se espera que en el corriente año puedan efectuarse en una gran parte, habiéndose iniciado las construcciones con el traslado de todas las instalaciones que existían en la escuela de Barragán.

El hangar de dirigibles, previa la construcción de fundaciones de mampostería, se está armando y en breve estará habilitado para alojar en él el material correspondiente.

Los trabajos hechos hasta ahora se han ejecutado con la utilización del personal de dotación de la estación y bajo la dirección del personal superior de la misma.

Estación auxiliar de Mar del Plata

En el lugar determinado dentro de la zona reservada para tal fin, en el Puerto de Mar del Plata, se ha terraplenado parte del terreno a la cota cinco, construyéndose un talud revestido, una plataforma y una rampa de deslizamiento, de cemento.

La importancia de esta estación, por su situación en nuestro litoral marítimo, concordante con los demás factores, que han determinado su implantación a consecuencia de largos y conscientes estudios ejecutados por el personal técnico nombrado a tal objeto, impone la continuación de estas obras, para las cuales espero que se contará con los recursos necesarios.

Raid y horas de vuelo.—Los vuelos de aeródromo

y de cooperación con la Escuadra, suman 1200 horas, y además de ellos se efectuaron los que se mencionan en la planilla agregada, cuya finalidad ha sido la de completar la instrucción práctica de los alumnos, llevando a cabo vuelos de larga distancia sobre tierra y agua.

Para estos últimos se utilizaron los diferentes tipos de aviones de que se dispone, efectuando vuelos de exploración en alta mar y a más de 150 millas de la costa y raids a diferentes localidades.

Una escuadrilla de tres aviones Vickers y otra de tres aparatos Avro, concurren a la recepción de la División italiana que arbolaba la insignia del Príncipe heredero de la corona de Italia, a cuyo efecto se trasladaron a esta Capital en vuelo.

Con motivo de las maniobras finales de la Escuadra y a objeto de inaugurar la estación auxiliar de Mar del Plata, se trasladó en vuelo a esta localidad, un grupo de aviones constituido por una escuadrilla de reconocimiento y otra de bombardeo, regresando a la de Puerto Belgrano una vez que terminaron los ejercicios y la revista de las fuerzas navales, sin el menor inconveniente.

Raids y vuelos de importancia que se han llevado a cabo en el año 1924.

FECHA	LUGAR	AVIONES	OBJETO
Enero	Buenos Aires	E-1 y E-6	Demostración de duelo, traslado restos del Tte. Zanni.
Abril	Puerto Belgrano	E-5, E-8 y E-9	Demostración de duelo, traslado restos Cbs. Seffino y Albeito.
»	»	B-8	Demostración paracaidista Heineke.
»	»	B-8	Largar paracaidista sobre hipódromo de Bahfa Blanca.
Julio	Pto. Belgrano a B. Aires, Rada La Plata y Pto. de la Capital	R-3, R-4 y R-5	Participación en los festejos al Príncipe Humberto.
Agosto	Buenos Aires	E-9, E-13 y E-14	Demostración en la recepción al Príncipe Humberto
»	Buenos Aires a Pto. Belgrano	R-3, R-4 y R-5	» » » » » » » » » »
Octubre	Puerto Belgrano, Mar del Plata y regreso.	R-3	Regreso participación en los festejos al Príncipe Humberto
»	Puerto Belgrano.	R-5, E-15, E-16 y E-17	Reconocimiento.
Noviembre	Puerto Belgrano Mar del Plata.	R-6	Demostración sobre el hipódromo de Bahfa Blanca.
»	»	B-2, B-6 y B-8	Con destino a la Base eventual de Mar del Plata.
»	»	R-3 y R-5	» » » » » » » » » »
Diciembre	Mar del Plata Pto. Belgrano.	R-3, R-5,, R-6B-2, B-6, B-8	Regreso de la Base eventual de Mar del Plata.
»	Pto. Belgrano a I. Verde y regreso	T-2	Reconocimiento Faro Finisterre.
Febrero	Barragán a Bavio y regreso.	Globo Libre	Vuelo con una duración 3h. 10'
Marzo	Barragán a Grl. Belgrano y regreso.	»	» » » » » » » » » »
Junio	Barragán a Chascomús y regreso.	»	» » » » » » » » » »
Agosto	Barragán a T. Suárez y regreso.	»	» » » » » » » » » »
Septiembre	Barragán a Pila y regreso.	»	» » » » » » » » » »
Octubre	Barragán a Brandsen y regreso.	»	» » » » » » » » » »
Noviembre	Barragán a Donselaar y regreso	»	» » » » » » » » » »
Diciembre	Barragán a Marco Paz y regreso	»	» » » » » » » » » »

Cooperación de la fuerza aérea con la Escuadra.

—De las dos ramas que constituyen las fuerzas aéreas, sólo la de aviación pudo tomar parte en la ejecución de los diversos ejercicios correspondientes al programa de la Escuadra, no haciéndolo la rama de aerostación debido al traslado de sus elementos desde su antigua ubicación, en Barragán, a la nueva estación que se está organizando en las proximidades de Punta Indio.

Los resultados obtenidos por los aviones en las diversas oportunidades en que han intervenido, comprueban la eficiencia de los elementos, tanto en personal como en material del servicio aeronáutico naval. Han servido, por otra parte, estos ejercicios para determinar la bondad de los aparatos de vuelo adquiridos y para definir, como sancionados por la práctica, cuál es el tipo de avión más adecuado para sus distintos empleos.

En los ejercicios de *spotting* y de tiro ejecutados por los buques de la División de Instrucción, la ubicación simultánea de los hidroaviones con sus elementos de fotografía y cinematografía, han servido para determinar con precisión la forma en que se han ejecutado y además deducir valiosas conclusiones, por lo que respecta al empleo del arma principal de las fuerzas a flote.

La formación de Pilotos Aviadores se sigue con regularidad y dentro del número que los escalafones permiten sin afectar mayormente los demás servicios de la Armada. Es teniendo en cuenta esto, que en el corriente año se iniciará un nuevo curso

de Oficiales, Suboficiales y Cabos Principales, dando preferencia a la formación de Pilotos por ser de mayor urgencia contar con ellos y necesitarse un tiempo relativamente largo para la instrucción.

Como en la Escuela de Aerostación las razones anteriormente expuestas no permitieran su funcionamiento, a fin de no demorar la formación de Pilotos de dirigibles e Ingenieros especializados en montaje y conservación, se enviaron al extranjero tres Oficiales que estarán de regreso en el país a mediados del corriente año.

Los programas de todos los cursos de pilotos y aprendices aviadores han sufrido modificaciones aconsejadas por la experiencia, teniendo en vista y a estudio las modificaciones que será necesario introducir en los Reglamentos actualmente en vigor.

Cooperación en trabajos hidrográficos.—La condición especial de algunos puertos de nuestra costa, en lo que a su relevamiento hidrográfico se refiere, ha hecho pensar en la utilización de las fotografías tomadas desde aviones, como un elemento de suma utilidad para la cooperación y terminación de los demás trabajos. Con tal propósito, en el corriente año uno de los hidroaviones de la estación de Puerto Belgrano, fué despachado con destino al Golfo de San Jorge para cooperar con la comisión hidrográfica encargada del relevamiento de la costa norte del mismo golfo. Dicho avión llevó a buen término su comisión, trasladándose en vuelo desde Puerto Belgrano hasta el golfo mencionado y regresando en igual forma, es decir, recorriendo una

distancia de 1760 kilómetros con su equipo completo, conduciendo además el número de observadores necesario a la ejecución del trabajo encomendado; en **total cinco**.

El resultado de esta cooperación a la hidrografía por parte de los elementos de aviación que se considera excelente, es una nueva forma de contribuir también a los múltiples servicios públicos que presta la Armada Nacional.

Servicio Radiotelegráfico

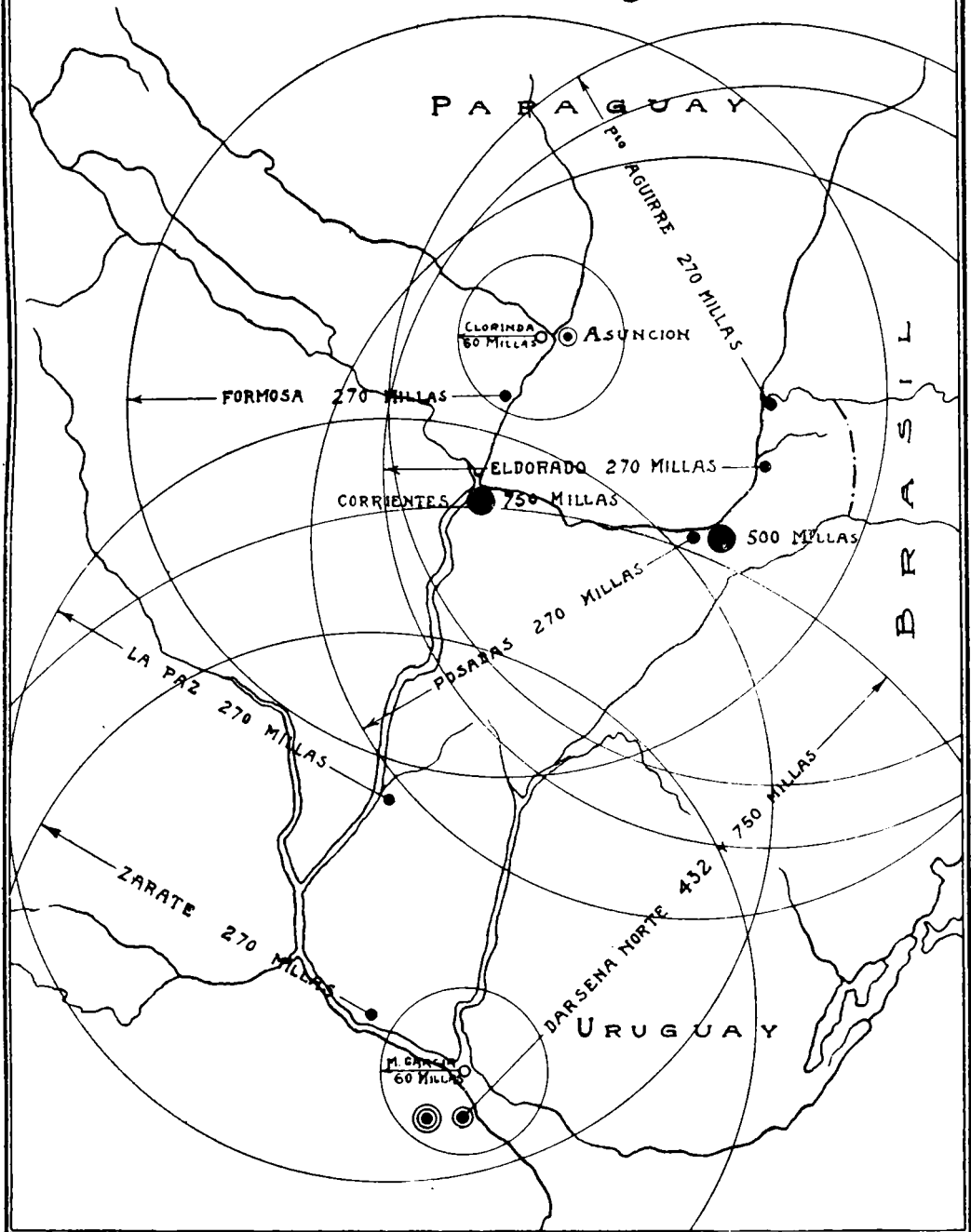
La carencia de personal para llenar puestos que requieren preparación o aptitudes especiales, se hace sentir en el Servicio Radiotelegráfico en forma mucho más marcada que en otras actividades de la Marina de Guerra. Requiriéndose un total de 300 hombres para atender como corresponde las estaciones costaneras de servicio público y de a bordo a cargo de la Armada, sólo se cuenta con la mitad de ese personal y esta circunstancia no ha permitido mejorar, como se desea, la situación de los operadores y en particular los destacados en la costa Patagónica.

Es de esperar que en el corriente año pueda hacerse algo en tal sentido, en razón de haberse duplicado el número de becas de la Escuela de Radiotelegrafía, e iniciado la asignación de premios en efectivo a los operadores que demuestren poseer determinadas aptitudes profesionales.

El tráfico inalámbrico general público, cursado por todas las estaciones costaneras y de a bordo,

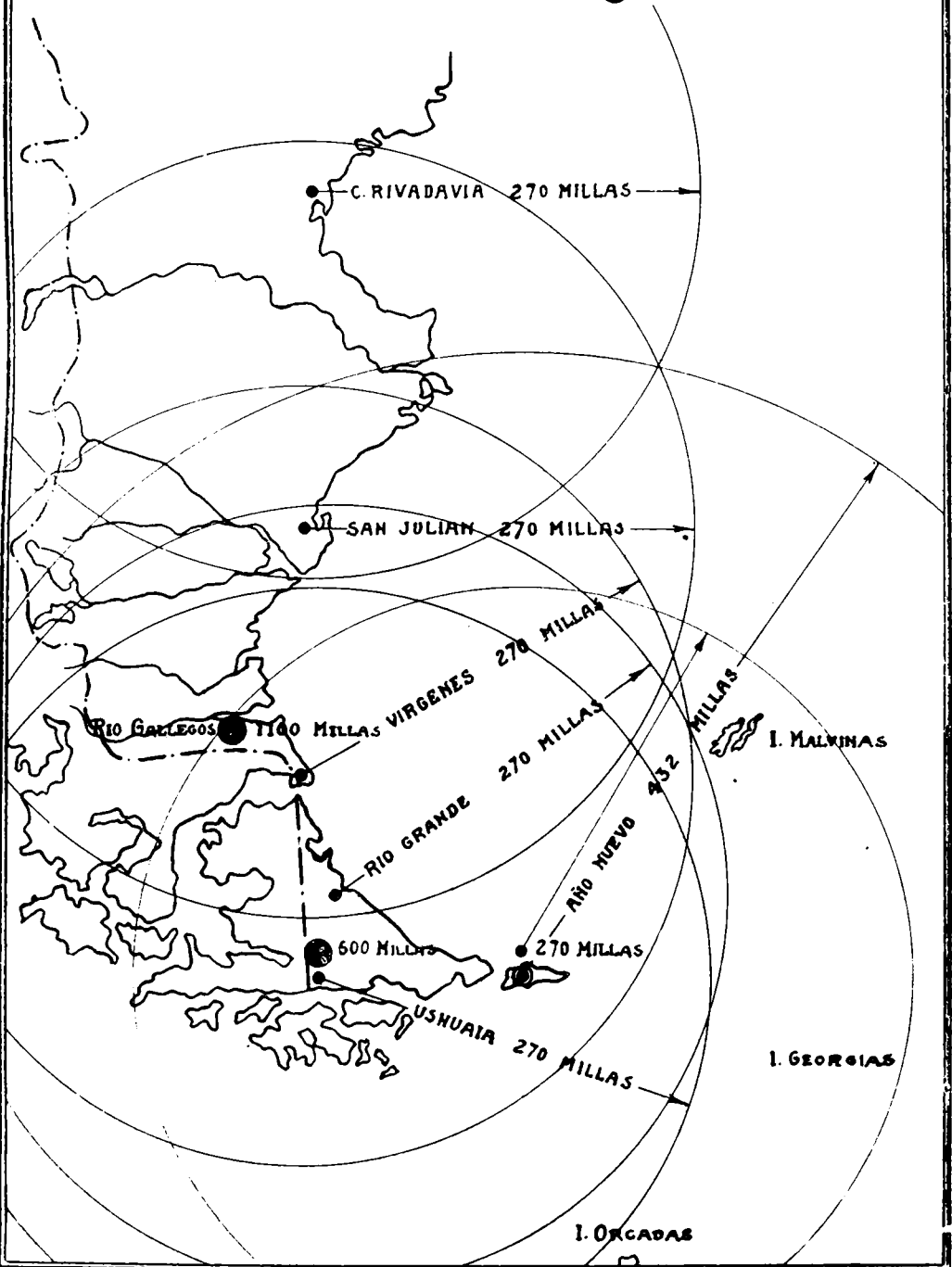
ESTACIONES R. TELEGRAFICAS DEL NORTE

— ESTACIONES EXISTENTES
● EN PROYECTO



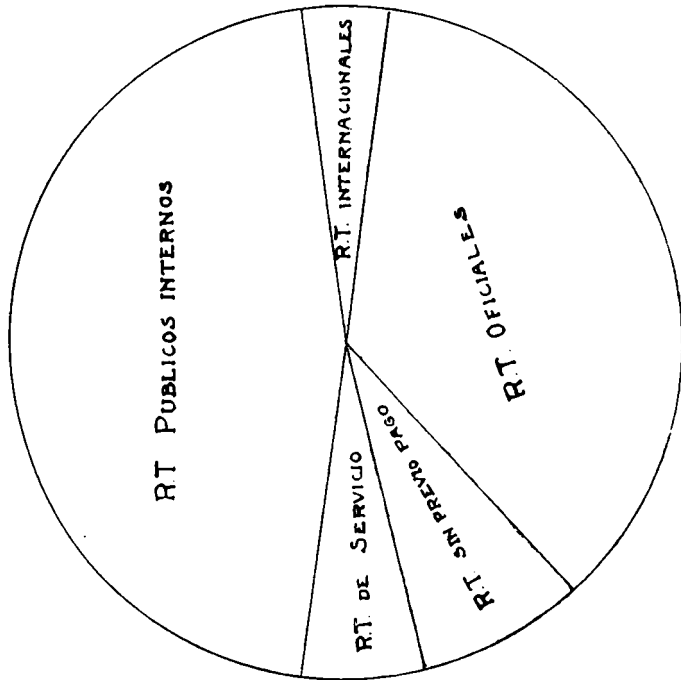
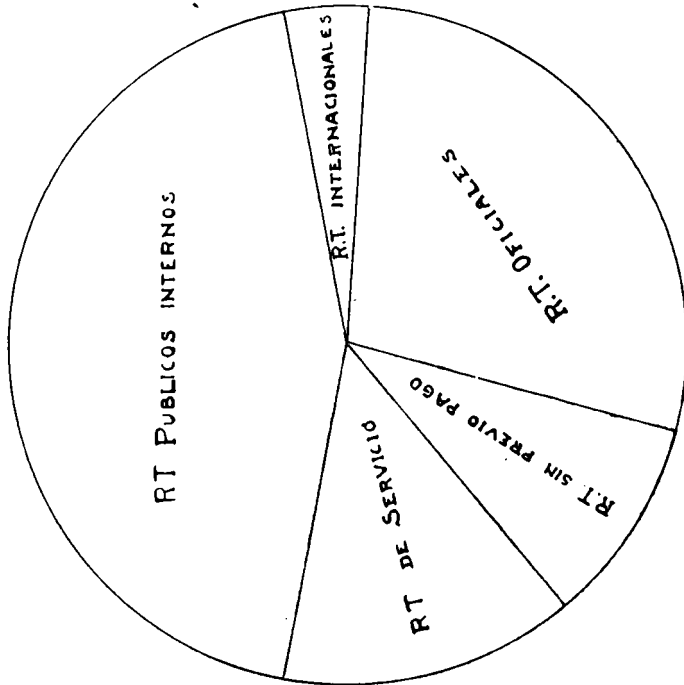
ESTACIONES R. TELEGRAFICAS DEL SUD

— ESTACIONES EXISTENTES
● EN PROYECTO



AÑO 1923

AÑO 1924



PORCENTAJE DEL TRAFICO RADIOTELEGRAFICO
DE LAS ESTACIONES COSTANERAS

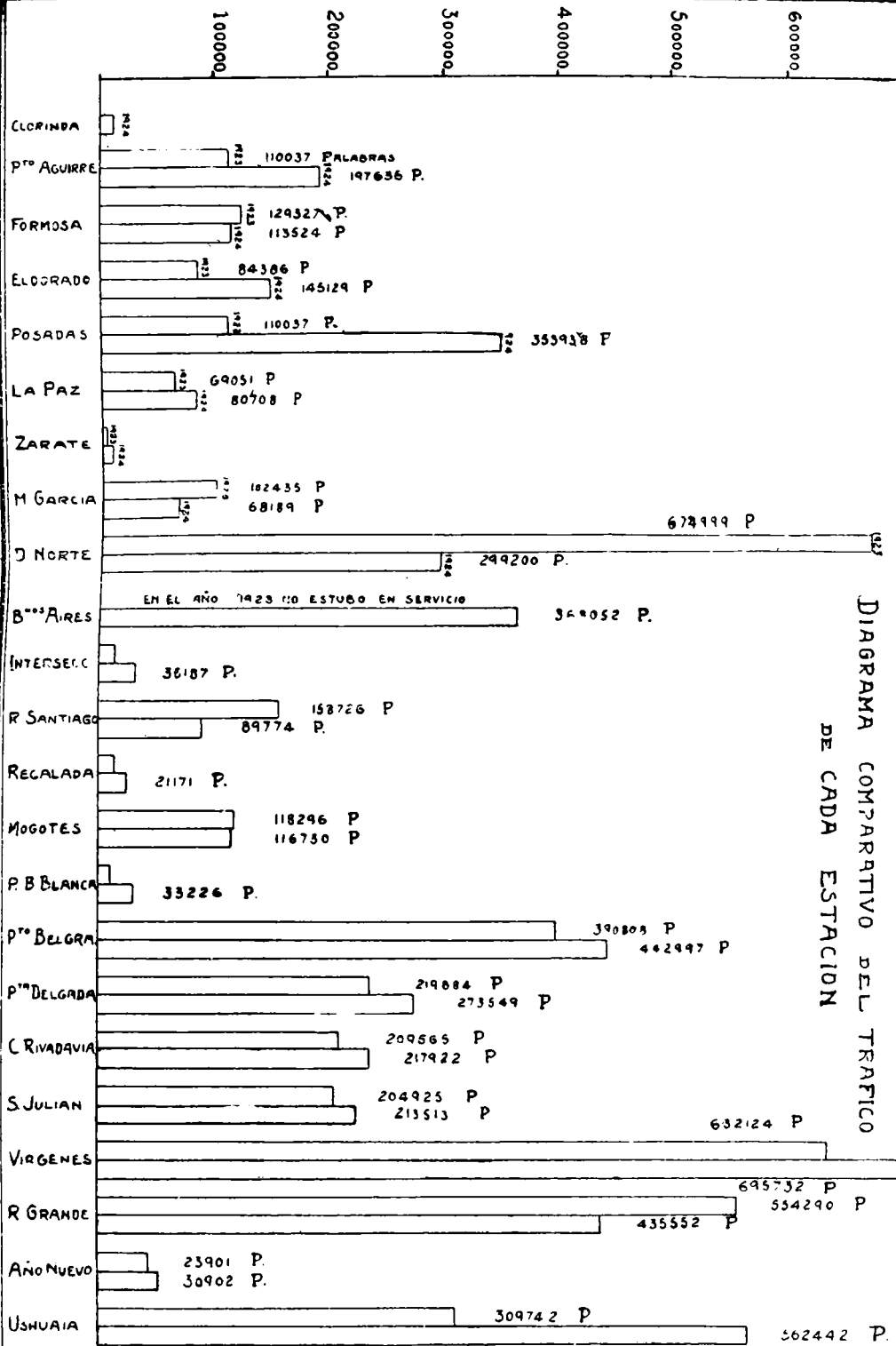
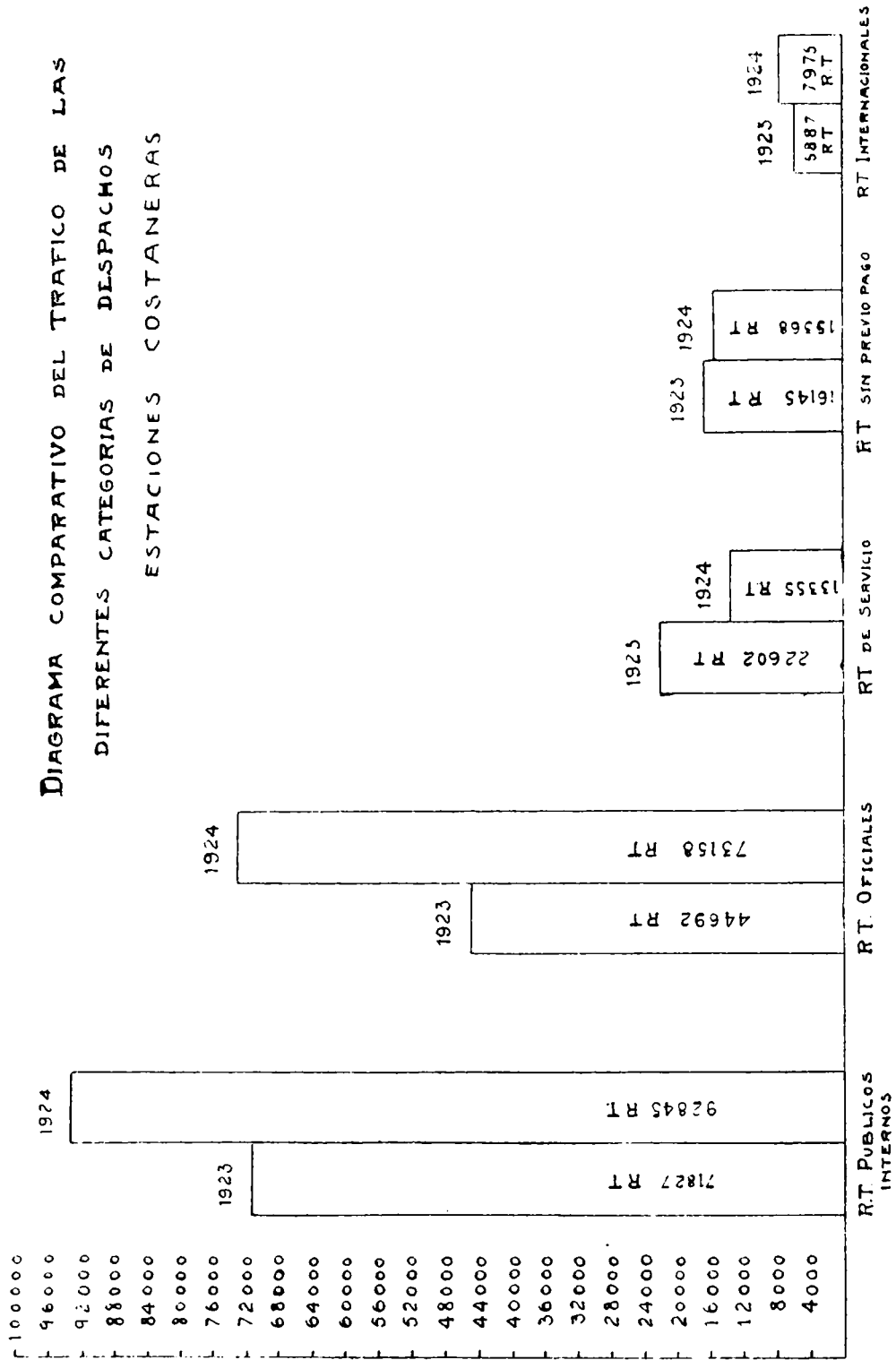


DIAGRAMA COMPARATIVO DEL TRAFICO DE CADA ESTACION

DIAGRAMA COMPARATIVO DEL TRAFICO DE LAS
 DIFERENTES CATEGORIAS DE DESPACHOS
 ESTACIONES COSTANERAS



dependientes de este Departamento, ha aumentado sensiblemente como lo demuestran los gráficos adjuntos, habiéndose transmitido en total 221.411 radiotelegramas con 4.763.555 palabras, que se descomponen como sigue:

	Radios	Palabras
Radios públicos Internos . . .	96.282	1.884.023
Radios públicos Internacionales	8.093	174.663
Radios Oficiales	85.294	2.039.613
Radios Sin Previo Pago	18.319	466.966
Radios de Servicio	13.423	198.290

La cantidad total recaudada en concepto de radiotelegramas públicos internos e internacionales, originados en las estaciones de la Armada, fué entregado a la Dirección General de Correos y Telégrafos íntegramente.

El programa establecido referente a la renovación del material ha sido continuado este año, dentro de las sumas disponibles para ello. Las mejoras introducidas tienden a establecer un servicio más eficaz y que permita asegurar el tráfico radiotelegráfico de una manera permanente.

En virtud de tales propósitos se inició la construcción de una estación en la Base Naval de Puerto Belgrano, que comprenderá un equipo de 5 K W a onda y otro de 2 K W a onda continua. Está listo además el material para la Estación de Posadas, la que pronto dispondrá de un trasmisor a onda continua para comunicarse directamente con la Capital Federal.

La estación proyectada en Trelew, similar a la ya instalada en la Capital Federal no ha sido empezada aún, por dificultades originadas en la licitación del edificio en un lugar tan distante de la Capital, habiéndose ya adquirido las torres de 75 metros cada una. Esta estación comprenderá dos transmisores a chispa de 20 y 5 K W respectivamente y otro a onda continua de 2 K W en la antena para las comunicaciones directas con la nueva estación Buenos Aires.

La estación de la Isla Martín García, ha sido renovada, instalándose un equipo de onda continua con lo que se ha mejorado notablemente las comunicaciones con dicha isla.

Además, se han efectuado reparaciones generales en las estaciones de Ushuaia, Año Nuevo, Cabo Vírgenes y Punta Delgada, ejecutadas por el taller de radiotelegrafía.

En la estación de Ushuaia, próximamente se instalará un transmisor a onda continua con potencia suficiente como para comunicarse con las islas Orcadas, en donde el Ministerio de Agricultura mantiene un Observatorio Meteorológico, así como también para ligar directamente Ushuaia con Comodoro Rivadavia, evitándose las retransmisiones actuales de Río Grande y Cabo Vírgenes.

En la estación Dársena Norte se instalará dentro de poco tiempo un transmisor a ondas continuas, con el que además de obtener un alcance mayor se

disminuirán las perturbaciones que la actual estación a chispa produce.

La red radiotelegráfica costanera ha sido ampliada con la incorporación al servicio de las estaciones a ondas continuas, Buenos Aires en la Capital Federal destinada al tráfico oficial entre estaciones costaneras exclusivamente y Clorinda en la colonia del mismo nombre en el Territorio de Formosa, para el tráfico público en general.

Se ha iniciado la instalación provisional de una estación radiogoniométrica en la Base Naval de Puerto Belgrano, en la que se ensayarán tipos distintos de instrumentos para establecer el que se adoptará en nuestras futuras instalaciones.

Por lo que respecta a las instalaciones de a bordo, tres de los buques de la División de Instrucción, el “San Martín”, “Belgrano” y “Buenos Aires”, tendrán este año transmisores a válvula de mil kilómetros de alcance ubicados en lugares convenientemente protegidos.

A dichas unidades, Fragata “Sarmiento” y Aviso “A 9”, se les ha provisto ya de un transmisor radiotelefónico para cortas distancias, construído por el taller de radiotelegrafía y cuyos resultados han sido muy buenos en la práctica realizada durante el año pasado, por la División de Instrucción y en el tráfico con aeroplanos.

Tráfico de las estaciones radiotelegráficas costaneras solamente

AÑO 1923

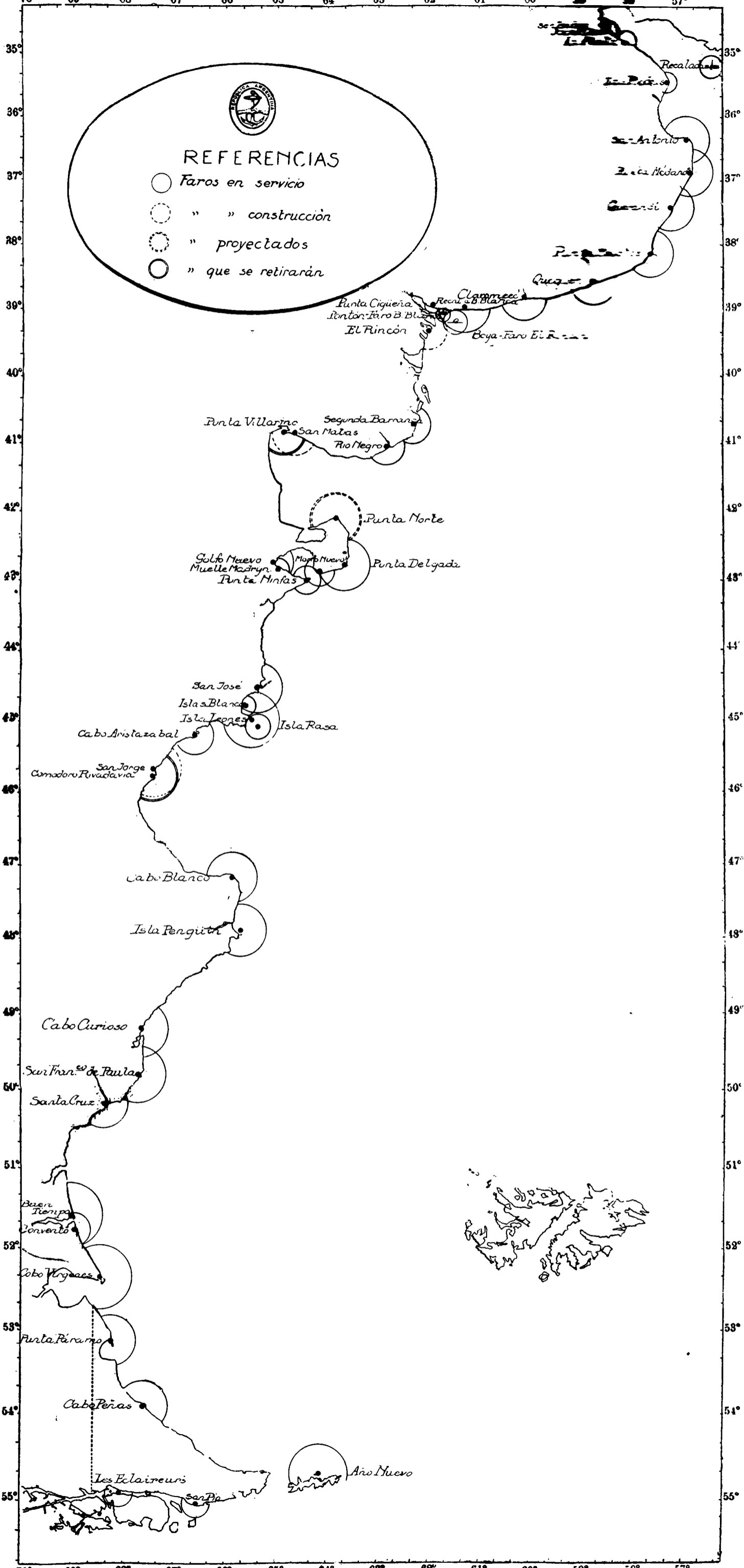
CATEGORIA	Expedidos	Recibidos	Retrasmitidos	Total	%
Rad. Públicos Internos...	13.398	3.094	55.335	21827	44
» » Internacionales	2.408	2.519	960	5887	4
» oficiales.....	11.351	16.674	16.667	44892	28
» sin previo pago.....	4.653	1.101	10.391	16145	10
» servicio.....	19.871	965	1.766	22602	14
Número total de Radiotel.	51.681	24.353	85.119	161153	

AÑO 1924

CATEGORIA	Expedidos	Recibidos	Retrasmitidas	Total	%
Rad. Públicos Internos...	15.410	24.514	52.921	92845	46
» » Internacionales	3.785	3.626	564	7975	4
» oficiales.....	14.027	16.571	42.560	73158	36
» sin previo pago.....	4.462	3.474	7.432	15368	8
» servicio.....	2.649	3.671	7.035	13355	6
Número total de Radiotel.	40.333	51.856	110.512	202701	

Servicio Hidrográfico

Durante el año se ha continuado con el programa general de balizamientos, iluminación y levantamiento de la costa Sud; se han publicado nuevas



REFERENCIAS

- Faros en servicio
- ⊖ " " construcción
- ⊘ " proyectados
- ⊘ " que se retirarán

Punta Ciguera
 Rincón Faro B. Blanca
 EL Rincón
 Clammas
 Recalada B. Blanca
 Boca Faro El Rincón

Punta Villarino
 Segunda Barranca
 San Matías
 Río Negro

Punta Norte

Golfo Nuevo
 Muelle Madryn
 Punta Miras
 Punta Delgada

San José
 Isla Blanca
 Isla Leones
 Isla Rasa
 Cabo Aristaabal

San Jorge
 Comodoro Rivadavia

Cabo Blanco

Isla Penguin

Cabo Curioso

San Fran. de Paula

Santa Cruz

Buen Tiempo

Convento

Cabo Hrycaev

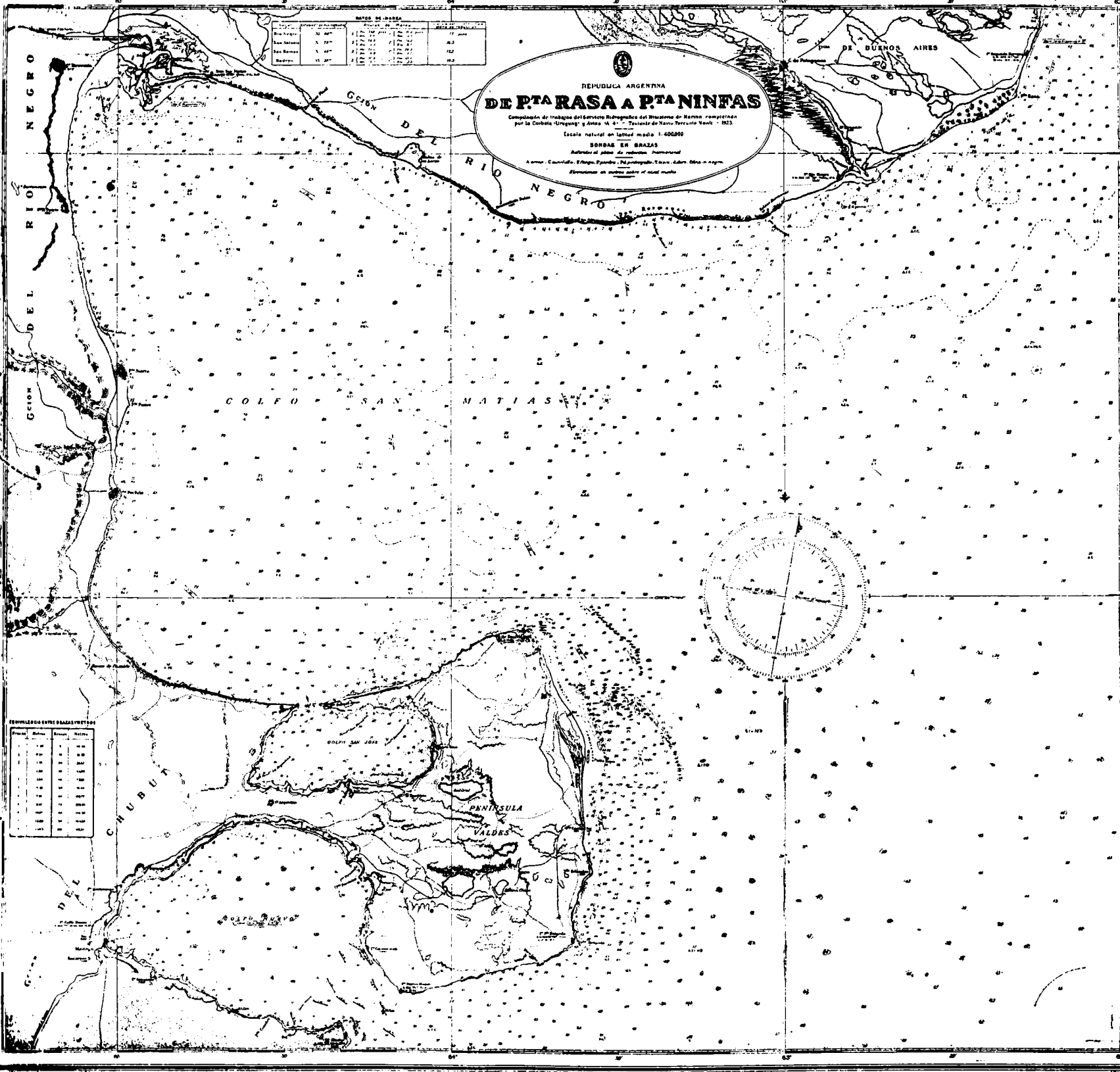
Punta Páramo

Cabo Perias

Les Eclaireurs

San Pe

Año Nuevo



MAYOR DE BARRAS

Profundidad	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
San Mateo	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
San Mateo	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
San Mateo	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
San Mateo	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100


 REPUBLICA ARGENTINA
DE PTA RASA A PTA NINFAS
 Compilación de trabajos del Servicio Hidrográfico del Ministerio de Marina, completados por la Cobeta "Uruguay" y Aviso "A. 4" - "Toucan" de Navio Terrazas Vales - 1923.
 Escala natural en latitud mada 1:400000
SONDAS EN BRAZAS
 Autoridad de Obras de Puertos Marítimos
 Aviso "Carrizosa", "El Negro", "Español", "El Principito", "Cerro León", "Olas" y "Cerro"
 Elaboración en el Departamento de Hidrografía

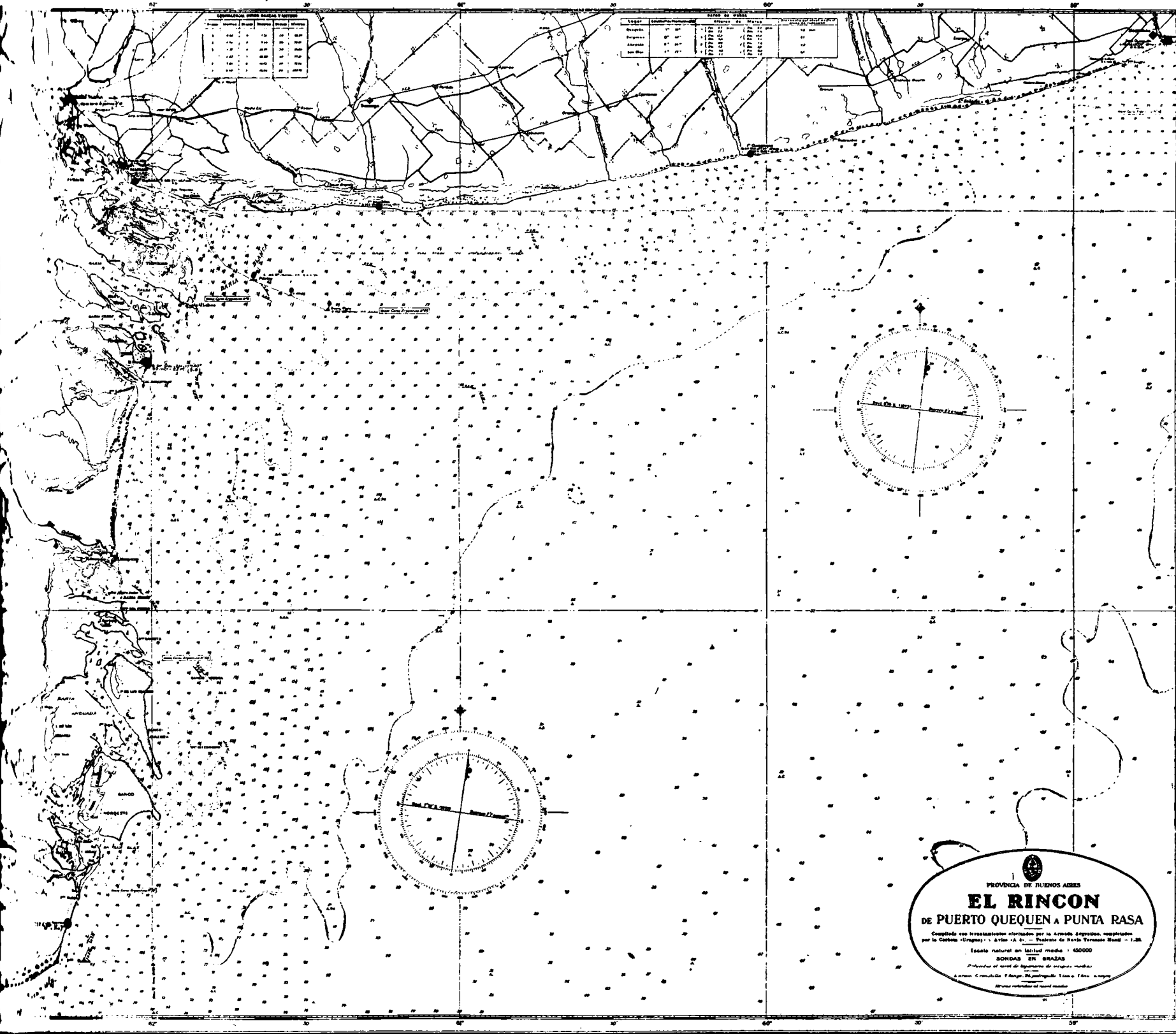
CONVERSION ENTRE BRAZAS Y METROS

Brazas	Metros	Brazas	Metros
1	1.8	11	20.1
2	3.7	12	21.9
3	5.5	13	23.8
4	7.3	14	25.6
5	9.1	15	27.4
6	11.0	16	29.3
7	12.8	17	31.1
8	14.6	18	32.9
9	16.4	19	34.7
10	18.3	20	36.6
11	20.1	21	38.4
12	21.9	22	40.2
13	23.8	23	42.0
14	25.6	24	43.9
15	27.4	25	45.7
16	29.3	26	47.5
17	31.1	27	49.4
18	32.9	28	51.2
19	34.7	29	53.0
20	36.6	30	54.9
21	38.4	31	56.7
22	40.2	32	58.5
23	42.0	33	60.4
24	43.9	34	62.2
25	45.7	35	64.0
26	47.5	36	65.9
27	49.4	37	67.7
28	51.2	38	69.5
29	53.0	39	71.4
30	54.9	40	73.2
31	56.7	41	75.0
32	58.5	42	76.9
33	60.4	43	78.7
34	62.2	44	80.5
35	64.0	45	82.3
36	65.9	46	84.2
37	67.7	47	86.0
38	69.5	48	87.8
39	71.4	49	89.6
40	73.2	50	91.4



Profundidad	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70
80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80
90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Nombre	Profundidad	Latitud	Longitud	Observaciones
1	10	34° 15' S	60° 15' W	
2	20	34° 15' S	60° 15' W	
3	30	34° 15' S	60° 15' W	
4	40	34° 15' S	60° 15' W	
5	50	34° 15' S	60° 15' W	
6	60	34° 15' S	60° 15' W	
7	70	34° 15' S	60° 15' W	
8	80	34° 15' S	60° 15' W	
9	90	34° 15' S	60° 15' W	
10	100	34° 15' S	60° 15' W	



PROVINCIA DE BUENOS AIRES

EL RINCON

DE PUERTO QUEQUEN A PUNTA RASA

Completado con levantamientos efectuados por la Armada Argentina, incorporados por la Comandancia en Jefe de la Flota de Mar del Plata el 15 de Mayo de 1923.

Escala natural en latitud media 1:40000

SONDAS EN BRAZOS

Profundidad en metros de aguas vivas

A cargo Comandante en Jefe de la Flota de Mar del Plata

Alcance natural de la luz

cartas e inaugurado nuevos faros, que facilitarán la navegación de nuestro litoral marítimo. El aprovisionamiento del material de derrota de los buques de la Escuadra ha llenado las necesidades de la misma y el servicio que esta repartición presta a la marina mercante tiende a satisfacer las exigencias de su navegación, dentro de los recursos asignados por el presupuesto general.

Son varias las cuestiones principales que hay que resolver para tener un máximo de rendimiento del material y personal, y para que el servicio hidrográfico pueda cumplir la misión que tiene asignada, no sólo en lo que respecta a la marina de guerra sino también a nuestra marina mercante, con la trascendencia que ello tiene para el fomento del tráfico marítimo y fluvial.

Actualmente el servicio hidrográfico está instalado en cuatro casas de las adquiridas para el Policlínico General San Martín; la distribución de todas las oficinas, salas de dibujo, archivos, etc., es totalmente inadecuada. La solución de este asunto no es sino una parte del problema general de la instalación de todas las reparticiones de Marina, pero se juzga oportuno dejar bien establecido que, mientras el servicio hidrográfico no esté ubicado en su edificio, construído de acuerdo con las exigencias que requiere la técnica de su labor, no se podrá obtener la eficiencia que sus elementos le permitirían rendir ni tampoco cumplir en toda su amplitud la misión que tiene, en salvaguarda de la vida de los navegantes y de los intereses materiales de la marina mercante y de las empresas comerciales

que utilizan el tráfico marítimo para su desenvolvimiento.

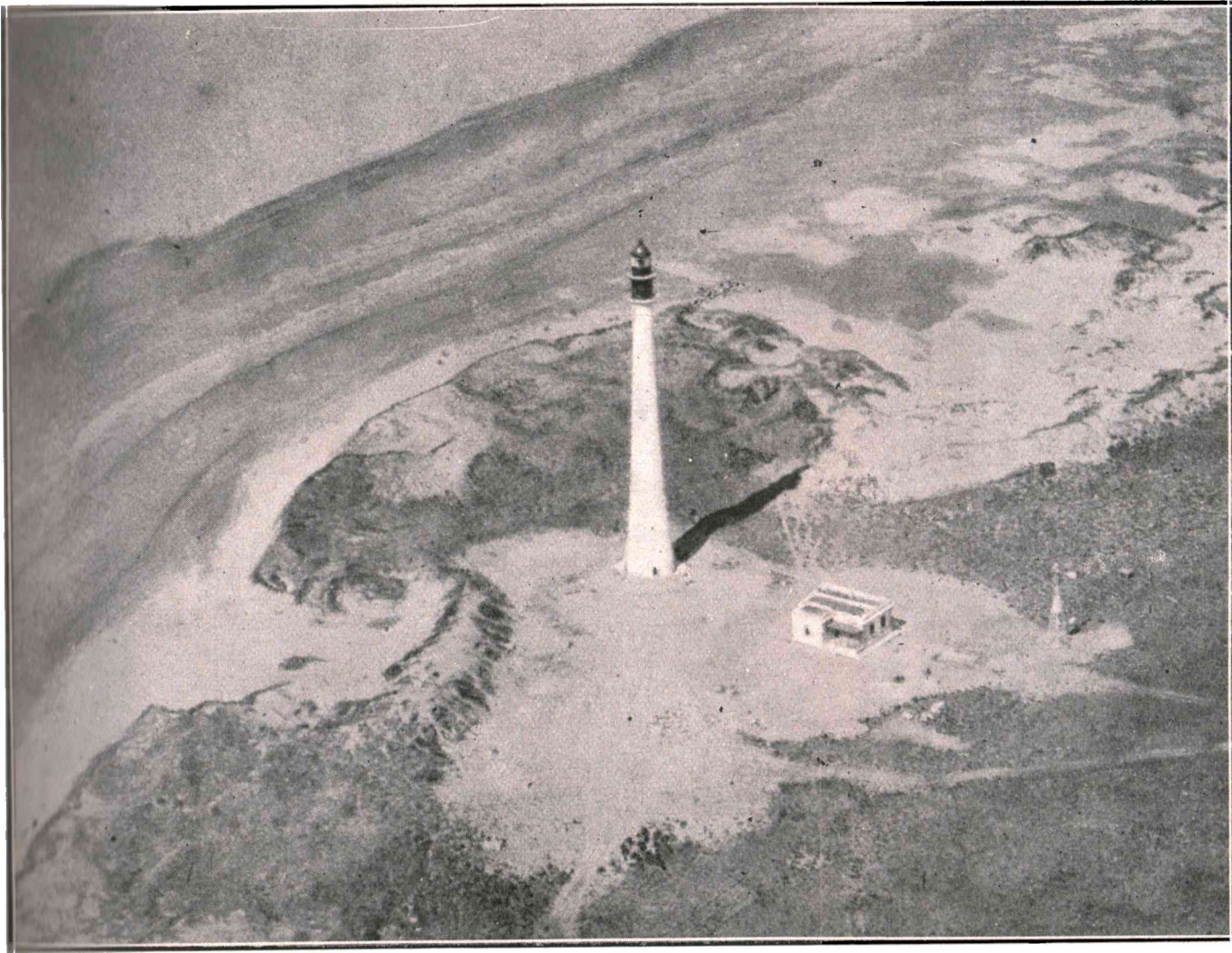
La Armada no dispone de ningún buque hidrógrafo. Los que se destinan para tal objeto son buques que normalmente debieran estar radiados de todo servicio; su mantenimiento es costoso con relación a su eficiencia, y todos los trabajos que se efectúan resultan a un precio muy elevado por unidad de superficie sondada. El sistema hasta ahora empleado de utilizar buques construídos para otros fines ha sido la única solución factible para que nuestra costa no continuase desconocida, con perjuicio para el desarrollo de los territorios atlánticos y peligro para la navegación ya intensa de la misma.

El servicio hidrográfico tiene necesidad de disponer de embarcaciones apropiadas para la clase de trabajos a efectuar. Para mantener al día el conocimiento de la entrada de los puertos, que sufren modificaciones, hay que efectuar periódicamente nuevos levantamientos hidrográficos y para ello son necesarias embarcaciones chicas con condiciones marineras apropiadas, de velocidad conveniente y que requieran poco personal, ya que por la índole de su trabajo no se alejarán de las fuentes de recursos y puntos de refugio.

Para el trabajo en el mar y examen de las rutas oceánicas, se necesita un buque de 800 a 1000 toneladas, dotado con buenas lanchas, salas de planos, etcétera.

Nuestra Marina tiene mucha experiencia sobre

EL RINCON



Librado al servicio el 2 de Abril de 1925.

Altura del terreno sobre el nivel medio 8 mts. •

Altura focal sobre el nivel medio 65 mts.

Característica de la luz: blanca 2 destellos + 1 e|40 seg. así = 0.2 + 4.5 + 0.2 + 17 + 0.2 + 17.

Sistema "Dalén". Optico 1000 mm.

Consumo diario efectivo, 1270 litros de gas.

Potencial 11900 bujías Violle.

Alcance óptico, 3.4 millas

Alcance geográfico, 21.4 millas.

este asunto; periódicamente se ha destinado como buques hidrográficos a algunos que sólo podían servir como pontones o que convendría deshacerlos, desde que no se hallaría quien los comprara; mediante gastos sólo justificados por la urgencia de la necesidad a llenar, han servido durante un corto tiempo, debiéndolos poner fuera de servicio, a veces antes de cumplir la misión para la que se les había preparado.

Trabajos hidrográficos.—De acuerdo con el plan general de trabajos hidrográficos en ejecución, el “Patria” completó la carta marítima entre Cabo Tres Puntas y Cabo Guardián, y con el mismo buque se hizo un minucioso reconocimiento desde Cabo Guardián hasta el Puerto de San Julián. Con los datos obtenidos se confeccionará una carta que permitirá la navegación segura de una de las zonas más peligrosas de nuestra costa patagónica, por los bajos arrecifes cuya posición y naturaleza era conocida sólo aproximadamente. Completan estos trabajos el levantamiento detallado de la bahía de Spiring que hasta ahora no ha sido frecuentada por su desconocimiento completo, y el levantamiento de bahía Laura, que es un lugar frecuentado ocasionalmente por la marina mercante.

El “Patria” ahora continúa con el levantamiento del golfo San Jorge, trabajo de muchísimo interés por referirse a una zona muy frecuentada en la ruta a Comodoro Rivadavia y que, por tratarse de lugares que cuentan con diversas playas aptas para operaciones de carga y descarga, su conocimiento exacto beneficiará sensiblemente al

transporte de los productos de esa región. La costa norte del golfo San Jorge, desde la isla de Leones hasta bahía Bustamante, ofrece muchos puertos y fondeaderos hasta ahora no utilizados por carecerse de planos apropiados de los mismos y porque para llegar a ellos es menester cruzar una zona con muchos bajíos, de los que pocos son conocidos debidamente.

La “Uruguay” ha estado destacada en el Puerto Santa Elena para hacer trabajos complementarios en la carta que abarca desde Cabo Raso hasta bahía Camarones. Comprende ésta los arrecifes de Salaberría y los pasos existentes entre ellos y la costa, cuyo conocimiento reportará ventajas para los buques que efectúan la navegación de nuestra costa sud. La “Uruguay” debió cumplir un reconocimiento desde Punta Ninfas hasta el Cabo Dos Bahías, lo que no se ha podido hacer por haber sido retirado ese buque del servicio hidrográfico, en consideración a sus condiciones inadecuadas.

Para la carta del litoral marítimo correspondiente a la Provincia de Buenos Aires, ya publicada, y para el tramo de costa comprendido entre Necochea y Punta Asunción, se han utilizado trabajos ya hechos que fueron controlados por un reconocimiento por la comisión hidrográfica que sondó esa zona, comprobándose su exacta aplicación en relación a la escala (1:400.000) de la citada carta general. Para obtener un levantamiento definitivo de la carta entre Necochea y Punta Asunción, utilizable para planos de más detalles, se han iniciado los trabajos de poligonal de segundo orden con cinta In-

var, que unirá la triangulación hecha por la comisión hidrográfica del litoral marítimo y que terminará por la parte Sud de Necochea con la triangulación efectuada por la comisión que hizo el levantamiento de Puerto Belgrano y que abarca la costa hasta Punta Asunción.

Bajos fondos.—A fin de obtener la exacta situación de bajos fondos denunciados por buques mercantes, se han efectuado algunos reconocimientos aprovechando el pasaje ocasional de algún buque por sus proximidades o destacándolos especialmente en otros casos.

En su viaje a las Georgias del sud, el Transporte “Guardia Nacional” debía pasar por las proximidades del bajo denominado Subra, con ocho brazas de agua, situado 800 millas al ESE. del Cabo Corrientes, pero no encontró indicios de su existencia con los sondajes efectuados.

A 70 millas al Sud del Puerto del Quequén, se dice, existe un bajo fondo con 10 brazas de agua que fué buscado detenidamente, dándose una gran zona circundante a la situación denunciada por los buques “Patria”, “Uruguay” y “Mackinlay”, enviados especialmente para su búsqueda sin conseguir realizarlo; como la existencia de un bajo señalado con numerosos sondajes es muy probable, aún cuando no esté en la situación denunciada, se continuará explorando nuevas zonas próximas a la supuesta ubicación a fin de conseguir una determinación más exacta.

En los trabajos hechos por el “Patria”, en la zona de Cabo Guardián a San Julián, se buscaron especialmente los bajos fondos denunciados al Sud de la Roca Bellaco y al Este del Puerto San Julián, comprobándose su inexistencia.

Puertos.—Las variaciones de los fondos de los canales de acceso a la ría de Bahía Blanca, determinaron un nuevo levantamiento submarino desde el Faro Flotante hasta la boya N.º 8 y del antiguo canal llamado Intermedio, comprobándose una disminución general de las profundidades.

Se ha estudiado prolijamente la variación de los bancos y canales de la entrada, con los levantamientos efectuados por la marina inglesa en 1833 y 1883, y los hechos por la marina nacional en 1882, 1907, 1912, 1917, 1921 y 1924, remitiéndose todos los antecedentes reunidos al Ministerio de Obras Públicas, para que sirvan al estudio de mantenimiento de los canales con la profundidad requerida por el calado de los buques de guerra y mercantes que concurren a los varios puertos que existen dentro de la ría. Debe considerarse que Puerto Belgrano dispone del único dique de carena que puede servir a los buques mayores de nuestra escuadra y a los mercantes extranjeros de mayor tonelaje que vienen a nuestro país, y por consiguiente, es de la mayor importancia mantener el libre acceso para los calados máximos.

En el puerto de Santa Cruz, se reconoció nuevamente la barra de la entrada, para tener elementos exactos de juicio a fin de efectuar el baliza-

miento de este puerto, en el que se encontraron variaciones en las profundidades que prueban la movilidad de fondo. El plano de este puerto fué hecho en 1900 y nuevos reconocimientos se efectuaron en 1916 y 1924.

El puerto de San Julián, como el de Santa Cruz, también ha experimentado grandes modificaciones en la barra de su entrada y el paso del Norte, que era el más frecuentado por ser el más fácil de tomar, no tiene ahora sinó tres pies de agua en bajamar; después del levantamiento completo efectuado en 1916, se hicieron nuevos levantamientos de la barra en 1919 y 1924, que comprueban su variación.

El mantenimiento al día del conocimiento del estado de la entrada a estos puertos, exige frecuentes reconocimientos hidrográficos e impone a este servicio una nueva tarea que se agrega a la labor, en que está empeñado, de efectuar el levantamiento de la costa y de las zonas que pueden clasificarse como desconocidas.

El puerto de Mar del Plata, será habilitado como base de aprovisionamiento y recursos para la escuadra en maniobras. Se han proyectado los trabajos a efectuarse, de acuerdo con el Ministerio de Obras Públicas, y actualmente la Dirección General de Navegación y Puertos procede al dragado de una zona del puerto para darle 11 metros de profundidad máxima y a la construcción de dos pequeños muelles que sirvan para atracar buques de gran tonelaje.

El puerto de Quequén ha sido frecuentado ocasionalmente por algunos buques de la Armada; todos los comandantes informan que en las condiciones actuales sólo puede ser utilizado por buques de tonelaje moderado. La gran ola de rompiente que se forma en la cabeza de las escolleras con vientos frescos de afuera, y que en caso de temporal persisten aún por tres o cuatro días después de haber calmado, producen demoras para entrar o salir de este puerto. Si al efecto de la ola, que implica malas condiciones de gobierno de un canal angosto, se añade la inseguridad sobre la profundidad de la barra, debido a las avenidas del río o temporales de afuera que acumulan arena y pedregullo en la boca, el poco espacio para maniobrar dentro del puerto y la escasa profundidad al costado de los muelles, se comprenderá fácilmente las razones que inhabilitan momentáneamente a este puerto para ser frecuentado por buques mayores, lo que es bien sensible.

Cartografía.—Los trabajos presentados por las comisiones hidrográficas son totalmente revisados y comprobados en las oficinas correspondientes del Servicio Hidrográfico. Con estos elementos se confeccionan las cartas originales que se publican para uso general de la navegación y son aceptadas por las oficinas Hidrográficas de Inglaterra, Estados Unidos, Francia, Italia, Brasil, Chile, etc.

Durante el año se han entregado las cartas siguientes, para el servicio de la navegación de nuestras costas:

N.º 32.—Fondeadero del Golfo San José.

N.º 56.—El Rincón (Puerto Quequén a Punta Ninfas).

N.º 30.—Golfo San Jorge (Comodoro Rivadavia).

N.º 37.—Caleta Córdoba a Rada Tilly.

N.º 57.—Golfo San Matías (Punta Rasa a Punta Ninfas).

Se prepara la impresión de las cartas siguientes:

N.º 60.—Cabo Tres Puntas a San Julián.

N.º 19.—Cabo Tres Puntas a Cabo Guardián.

N.º 5.—Río de la Plata (Nueva edición).

El mapa 1 muestra gráficamente el número de cartas publicadas y las que se tienen proyectadas, así como también los tramos de costa completamente levantados con los trabajos de las comisiones hidrográficas, tanto en el mar como en tierra, y los tramos en que se hicieron reconocimientos minuciosos para comprobación de los trabajos hechos en tierra con otros fines, completándose con el relevamiento del fondo del mar.

Publicaciones.—La tabla de marea para 1925 fué distribuída en diciembre de 1924 y actualmente está en prensa la correspondiente a 1926. Nuestro servicio hidrográfico dispone de un aparato predictor de mareas que permite hacer los cálculos con toda exactitud.

Los Anales hidrográficos correspondientes a los años 1923-1924 han sido publicados. En ellos se transcriben las partes principales de los informes

de los Jefes de las Comisiones Hidrográficas, dándose a conocer todos los datos y métodos empleados por los mismos; además se extracta de la bibliografía mundial en la materia, todas las publicaciones que contribuyan a mantener al día, en las oficinas de la Armada, los conocimientos científicos y gráficos sobre esta rama de la ciencia náutica.

Sección Navegación

Informaciones para los navegantes. — Ha sido publicada la segunda parte del Derrotero Argentino, que abarca la costa Sud desde el Río de la Plata hasta el Estrecho de Magallanes, los Canales Fueguinos, las Islas Malvinas y las Tierras Australes. Con la aparición de este volumen quedó sustituida la edición de 1916, estando muy adelantada la recopilación de los datos necesarios para publicar el Derrotero de toda la América del Sud.

Una nueva edición de la lista de Faros y Señales Marítimas ha reemplazado a la del año 1921.

El mantenimiento al día del Derrotero, listas de Faros y Cartas Marítimas, se efectúa con los avisos a los navegantes que se publican con toda regularidad el día 1.º y 15 de cada mes, los que tienen todos los elementos necesarios para hacer las correcciones de las citadas publicaciones y, además, se agregan en ella las novedades de más importancia referentes a las costas de los países vecinos, que nos son transmitidas directamente por sus servicios hidrográficos, aun cuando no afecten a partes comprendidas en las publicaciones argentinas.

Para el caso de que se tenga que hacer prevenciones a los navegantes de carácter urgente, se ha inaugurado un servicio radiotelegráfico en castellano e inglés, con objeto de que los buques que se acerquen a nuestras costas reciban anticipadamente las noticias necesarias para evitar los riesgos que implican las alteraciones que continuamente se producen en el balizamiento y para comunicarles con tiempo las denuncias de bajos fondos, cascos a pique, derelictos, obstrucción, etc., pues estas novedades no podrían ser conocidas oportunamente si sólo fueran comunicadas en los avisos a los navegantes.

En el servicio hidrográfico se mantiene al día un número suficiente de cartas para la provisión reglamentaria y además se tienen preparados todos los elementos para poder corregir y poner al día, las cartas de cualquier parte del mundo.

La marina mercante tiene facilitada su navegación cualquiera que sea el destino de un buque, pues el servicio hidrográfico puede proporcionarle los datos más recientes sobre la navegación en todos los mares.

Hay un arreglo efectuado con el Agente del Almirantazgo Británico en Londres, mediante el cual dicho Agente remite, en cantidades convenientes e inmediatamente de aparecer, todas las publicaciones que interesan a la navegación, a objeto de que el servicio esté en condiciones de proveer en cualquier momento las ediciones más modernas de libros y cartas necesarias para la navegación.

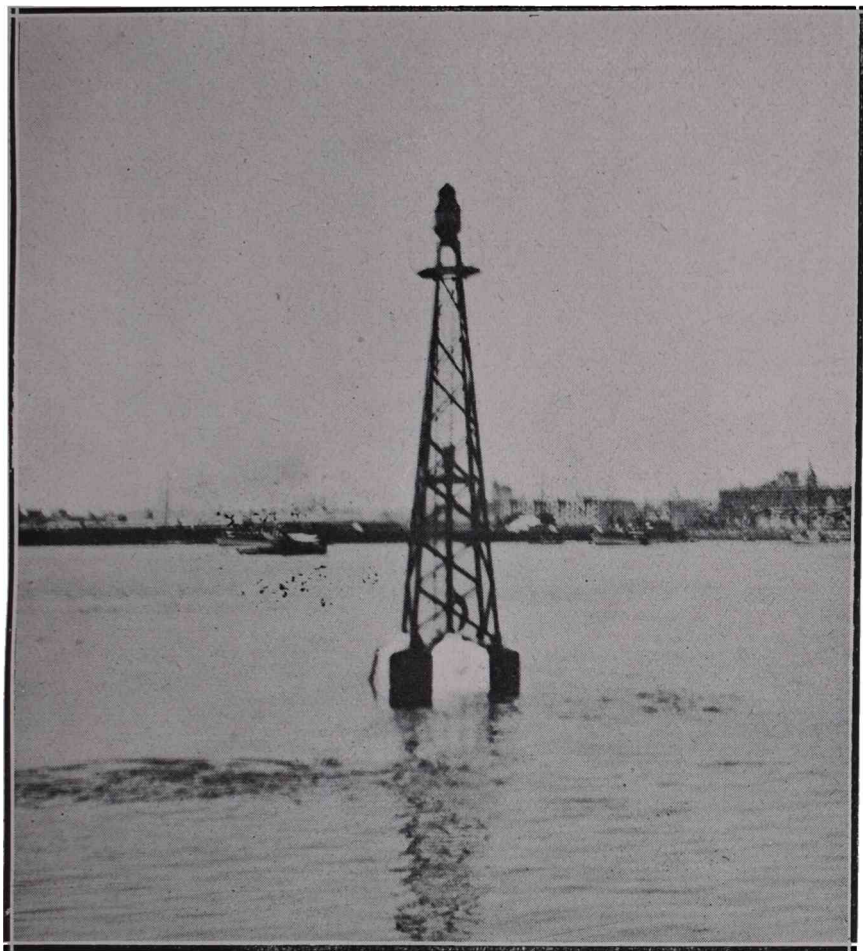
Instrumentos náuticos. — Se cuenta con el material necesario de provisión para los buques y reparticiones de la Armada, pero dado el aumento de embarcaciones, el servicio y el desgaste natural de los elementos que constituyen la dotación fija y de consumo del cargo de derrota, hay que adquirir continuamente el material requerido para reemplazar al que queda inutilizado por su uso.

Todo el material náutico es recorrido y reparado en un pequeño taller de precisión, instalado en condiciones muy precarias en una de las casas que ocupa el Servicio. El funcionamiento de este taller en el que paulatinamente se van completando las maquinarias, con el objeto de llenar otras necesidades de la Armada, ha permitido reducir notablemente el costo de las reparaciones y aumentar la eficiencia del material.

Casi todo el instrumental ha sido adquirido, y lo es aún, en las casas del ramo del extranjero por intermedio de las comisiones navales, pero es una preocupación constante del Ministerio, el tratar de efectuar sus provisiones de la industria nacional, lo que ha conseguido ya para muchos artículos.

Observatorio.—En cumplimiento del Decreto del Poder Ejecutivo, de fecha 12 de noviembre de 1923, la marina tiene a su cargo el servicio de dar diariamente la hora a la Dirección General de Correos y Telégrafos de la Nación, que es distribuída en el interior de la República y se arregla el reloj de la Torre de la Plaza Británica, como Hora Oficial para la ciudad de Buenos Aires. Además, a varias re-

BOYA-FARO EL RINCON



Librada al servicio el 19 de Febrero de 1924.

Altura focal 10 mts.

Sistema "Aga". Optico 375 mm.

Característica de la luz: blanca destellos c/12 segundos, luz 1 seg., eclipse 11 segs.

Consumo diario efectivo 140 litros de gas.

Intensidad 52.2. Bujías Violle. Alcance óptico 14.6 millas. Geográfico 11.2 millas.

PUNTA NORTE



Librado al servicio el 1.º de Marzo de 1925.

Altura del terreno sobre el nivel medio 47.5 mts.

Altura focal sobre el nivel medio 62.5 mts.

Característica de la luz: blanca 4 des. c|20s. así:

0.5 + 3 + 0.5 + 3 + 0.5 + 3 + 0.5 + 9.

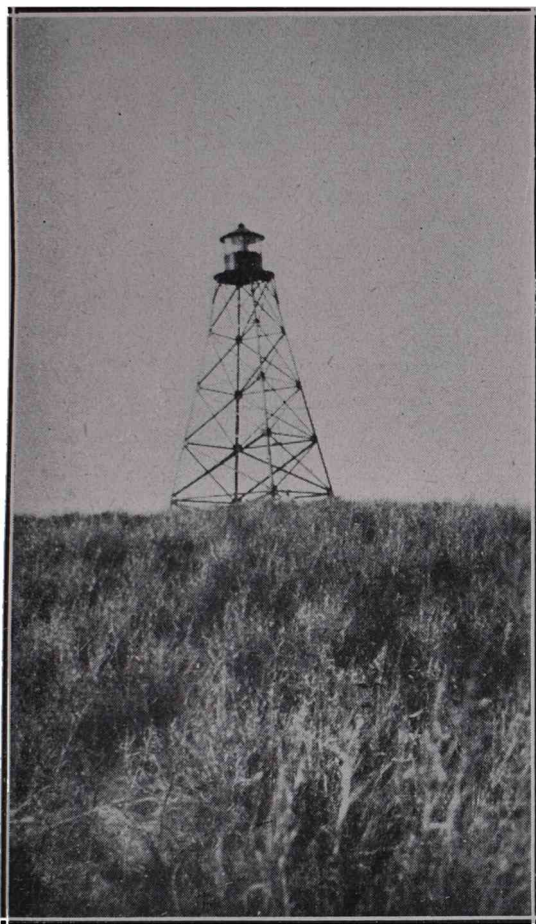
Sistema "Aga". Optico de 800 mm. Consumo diario 496 litros de gas.

Potencial 436.6. Bujías Violle.

Alcance óptico 21.5 millas.

Alcance geográfico 21.1 millas.

SAN MATIAS



Librado al servicio el 8 de Noviembre de 1924.

Altura del terreno sobre el nivel medio 27.5 mts.

Sistema "Aga".

Altura focal sobre el nivel medio 42 mts.

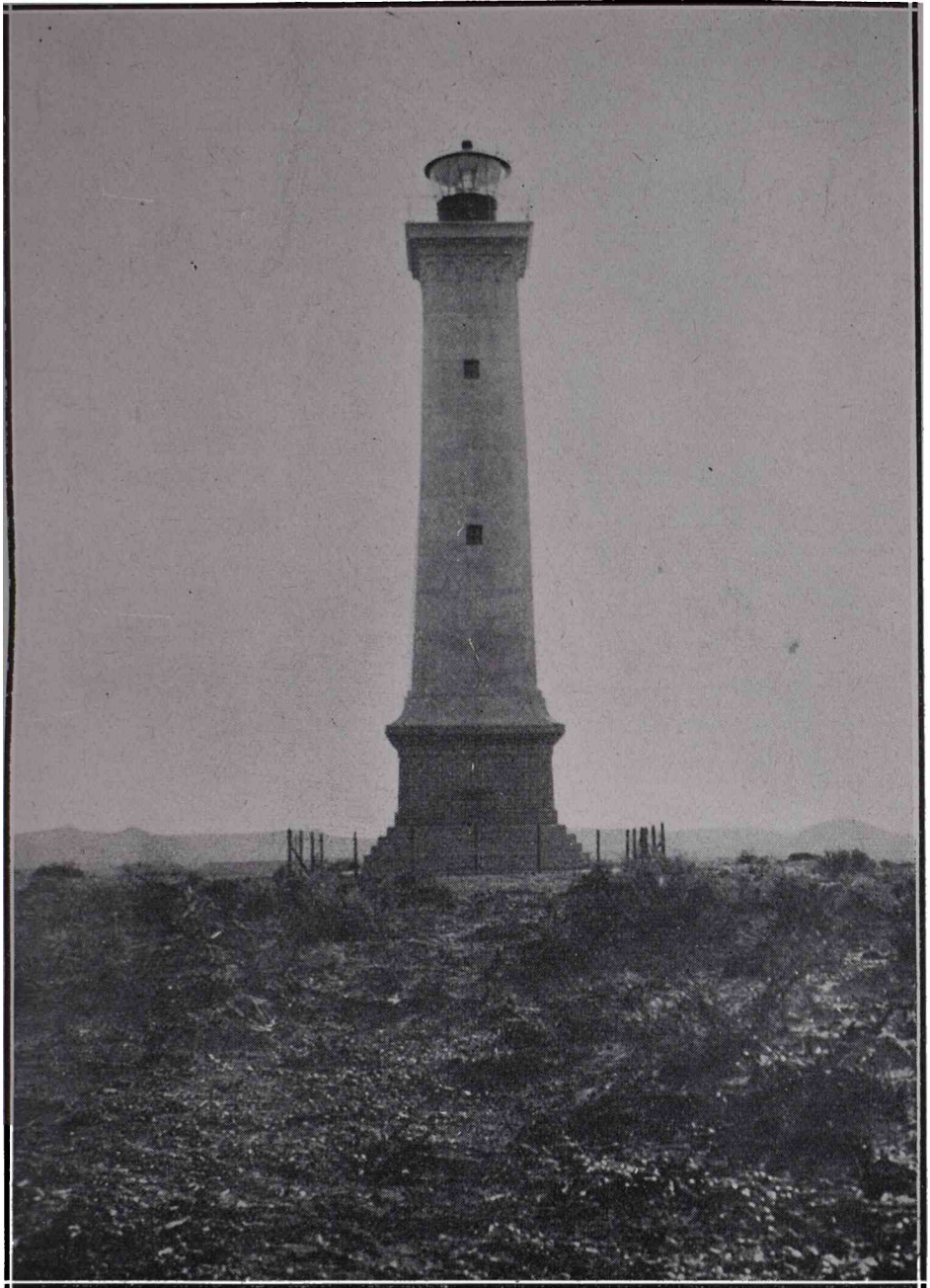
Optico 500 mm.

Característica de la luz: blanca y sector rojo de 28 grados, 2 destellos cada 15 segundos, así:

$0^{\circ}5 + 1^{\circ}5 + 0^{\circ}5 + 12^{\circ}5$. Consumo diario efectivo 240 litros de gas.

Potencial 170 bujías Violle. Alcance óptico 17.3 m. Geográfico 18.1 m.

SAN JORGE



Librado al servicio el 9 de Marzo de 1925.

Altura del terreno sobre el nivel medio 53 mts.

Altura focal sobre el nivel medio 78 mts.

Característica de la luz: blanca 4 destellos cada 30 segundos, así:

$0.7 + 4.3 + 0.7 + 4.3 + 0.7 + 4.3 + 0.7 + 14.3.$

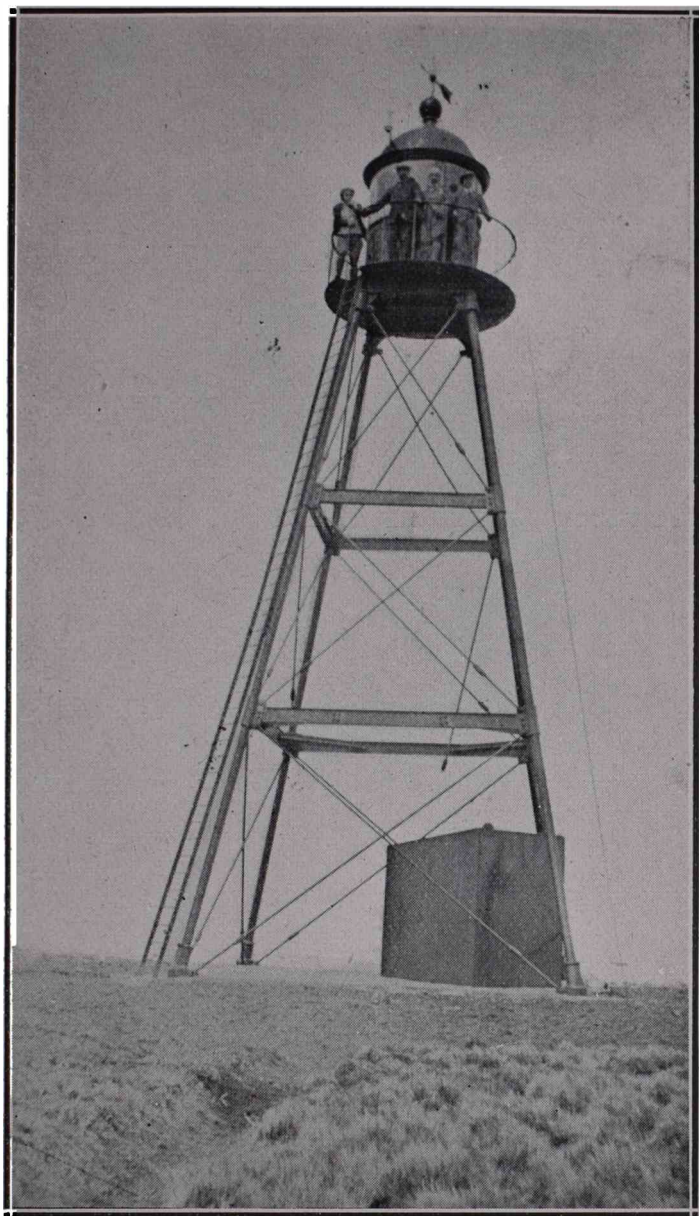
Sistema "Aga". Optico de 800 mm. Consumo diario efectivo 397 litros de gas.

Potencial 436.6. Bujías Violle.

Alcance óptico 21.5 millas.

Alcance geográfico 23 millas.

PUNTA PARAMO



Inaugurado el 31 de Marzo de 1924.

Altura del terreno sobre el nivel medio 6.50 mts.

Sistema "Aga".

Altura focal sobre el nivel medio 22.5 mts.

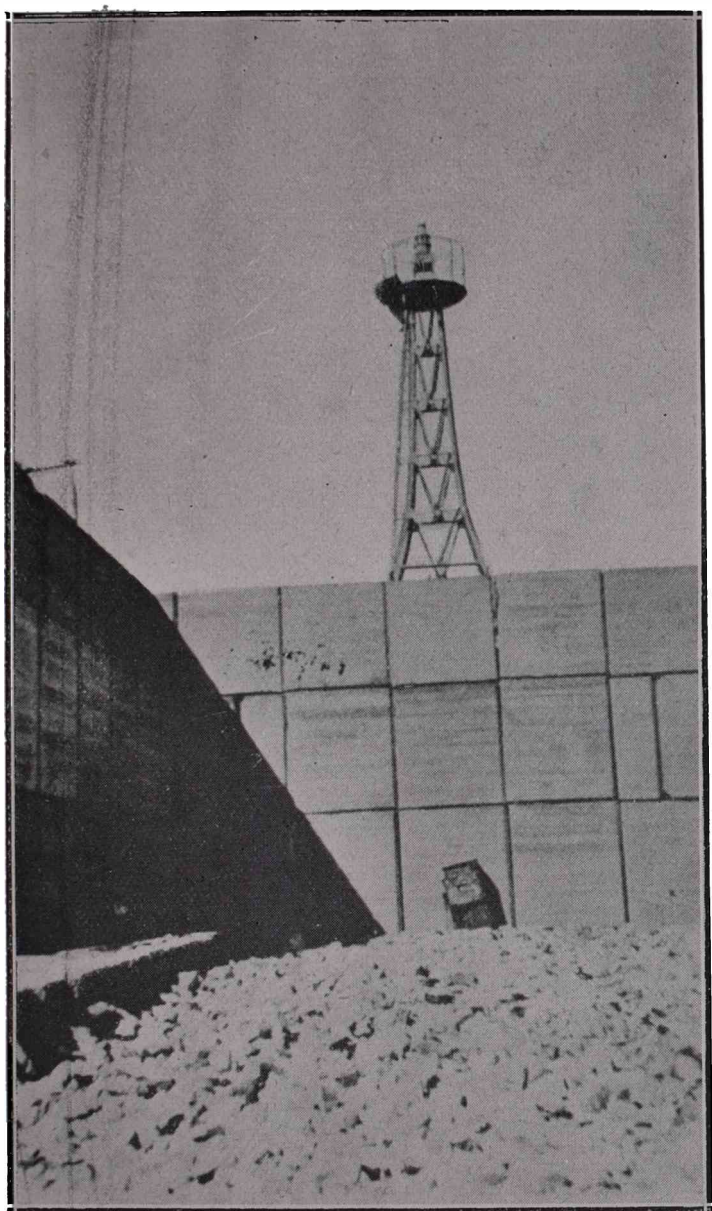
Optico 500 mm.

Luz blanca destellos cada 7,5 segundos así $0^{\circ}5 + 7$.

Consumo diario efectivo, 88 litros de gas. Potencial 69.2 bujías Violle.

Alcance óptico 15.5 m. Geográfico 14.5 m.

MAR DEL PLATA - MALECONES



- Libradas al servicio público el 4 de Noviembre de 1924.
Altura del terreno sobre el nivel medio. Escollera N 8.5 mts.
S 10.5 mts.
Altura focal sobre el nivel medio. Escollera N 16 mts.
S 18 mts.
Ambas sistema "Aga". Opticos de 200 mm.
La Norte luz roja destello c|3s. 0°3 + 2°7. Potencial 3, bujías
Violle.
La Sur luz blanca a destello c|3s. 0°3 + 2°7. Potencial 7.5
bujías Violle.
Consumo diario efectivo 58 litros de gas cada una.
Alcance óptico, Norte 7.2 millas. Geográfico 12.8 m.
Alcance óptico, Sur 9.2 millas. Geográfico 13.3 m.

particiones nacionales y municipales, compañías de ferrocarriles, etc., se da telefónicamente el top de la hora para arreglo de los relojes.

También diariamente y por intermedio de la Estación Radiotelegráfica de Buenos Aires se transmite la hora exacta, referida al primer meridiano, para arreglo de cronómetros de los buques en navegación que también es aprovechada por las estaciones terrestres, en sitios donde no llegan las líneas telegráficas y por las comisiones astronómicas para determinar la longitud geográfica de los puntos de apoyo de sus trabajos geodésicos. Tal servicio es utilizado también por quienes efectúan trabajos catastrales o topográficos en el interior del país, a fin de determinar posiciones geográficas de acuerdo con la exactitud exigida en la reglamentación en vigor para los trabajos de agrimensura.

El sistema empleado para este servicio llena las necesidades actuales, pero se perfeccionará con la adquisición de aparatos apropiados para la emisión mecánica de las señales, con lo que se obtendrá su mayor precisión y se hará más fácil y exacta la recepción de las mismas.

La situación del Observatorio de la Armada, debe considerarse como provisoria y, como tal, no tiene mayor amplitud que las necesarias para llenar las necesidades más imperiosas de la marina de guerra y mercante y del servicio horario de la República. Se estudia su ubicación definitiva para encarar la construcción de un edificio apropiado

donde pueda instalarse el nuevo instrumental adquirido, que es lo más moderno que en la actualidad existe.

El servicio de este observatorio será público y gratuito y a él pueden acudir quienes tengan necesidad de dicho servicio.

Sección Faros

Balizamientos nuevos. — Fué librado al servicio público el balizamiento luminoso del Puerto de Río Grande en Tierra del Fuego, constituido por seis luces automáticas que forman las tres enfilaciones que sirven para entrar a ese puerto, el único por donde tienen salida los productos de la zona norte del Territorio de Tierra del Fuego. Como el puerto de Río Grande queda completamente en seco durante la baja mar, razón por la cual los buques de ultramar que embarcan los productos de frigorífico y lanas deben hacer el trasbordo con chatas en la bahía de San Sebastián, se ha facilitado su navegación con la instalación de un faro en Punta Páramo, de luz automática y con 14.5 millas de alcance.

El faro de El Rincón, constituido por una torre de 60.5 metros de altura y un aparato automático de poder luminoso para ser visto a 40 millas, ha completado el balizamiento de la recalada a Bahía Blanca, cuya entrada ha sido más facilitada aún con la colocación de una boya-faro a 12 millas al SE. del pontón faro y una boya intermedia entre ambos. Para los buques que fondean en la rada de

Puerto Belgrano, se ha colocado una farola automática de 7.2 millas de alcance en la torre de vigilancia.

Se ha reemplazado el faro de Punta Villarino, por otro automático instalado al Este de la situación que tenía aquél, denominado San Matías, y que es de utilidad para tomar el Puerto de San Antonio Oeste, cabecera del Ferrocarril del Estado que corre hacia Nahuel Huapí.

Pontones faros.—En las inmediaciones del pontón faro de Recalada al Río de la Plata, estaba fondeado otro pontón que era el Estacionario de Prácticos; ambos servicios son llenados ahora por una misma embarcación con economía para el erario, pues el mantenimiento y las reparaciones que deben efectuarse periódicamente, insumen anualmente pesos 50.000 $\frac{m}{n}$ por cada pontón. El que se ha dejado en servicio tiene aparatos luminosos automáticos con 13.2 millas de visibilidad y campanas acústicas para señales submarinas y aéreas de niebla.

Después de efectuarse una reparación general con un costo de \$ 41.000 $\frac{m}{n}$, fué repuesto en servicio el pontón faro de Bahía Blanca, que también es Estacionario de Prácticos y que tiene aparato luminoso automático con 12 millas de visibilidad, estación radiotelegráfica, campana para señales acústicas submarinas y sirena a vapor para señales aéreas de nieblas.

Transformación de faros.— La experiencia adquirida con los faros alumbrados con luces automá-

ticas evidencia la confianza que se puede tener con el sistema de iluminación adoptado. Los faros de la isla Pengüín, Segunda Barranca, Punta Villarino (reemplazado por San Matías), han sufrido esa transformación, y próximamente también lo serán los de Año Nuevo y Punta Médanos, con lo que se obtiene una economía en el presupuesto para entretenimiento de faros.

Mediante el cambio parcial de alguna de sus partes, se ha obtenido mayor alcance en algunos faros; al de Río Negro se le cambió el aparato óptico; al de Cabo Peña el destellador, al de golfo Nuevo el óptico y destellador; a la farola de Puerto Madryn se le colocó un pico de mayor poder. A los faros de Recalada a Bahía Blanca y Punta Delgada, se les cambió el antiguo modelo de quemador por el de último modelo, manteniéndose el mismo sistema de incandescencia, por el de vapor de petróleo, con la ventaja de un consumo mucho menor.

Han sido puestos en servicio recientemente, los faros de Punta Norte en la Península Valdez, con aparato luminoso automático y 21 millas de alcance, y el faro de San Jorge en las proximidades de Comodoro Rivadavia. En la Caleta Córdoba, lugar por donde también se embarcará el petróleo de la zona norte de Comodoro Rivadavia, se han ubicado cuatro luces que constituyen enfilaciones para la entrada al puerto.

Balizamientos proyectados.—Se tiene listo todo el material necesario para el balizamiento luminoso de los siguientes puertos: San Julián y Santa Cruz;

el primero tendrá 12 luces, que constituyen seis enfilaciones, y el segundo 6 luces que forman tres enfilaciones.

A estos puertos, con una barra en su entrada que sólo puede ser cruzada en condiciones especiales de marea, es del mayor interés poderlos tomar a cualquier hora, sea de día o de noche, en que esa circunstancia se produce, evitándose así una demora de medio día en los itinerarios; los puertos comerciales hay que hacerlos accesibles en cualquier condición de marea dentro de lo posible.

Edificios.—Se hicieron reparaciones importantes en los edificios de los faros de Punta Mogotes, Segunda Barranca y en el de la Usina de Gas de Puerto Belgrano, instalándose además en esta última una planta generadora que permite cargar simultáneamente 24 acumuladores de gas.

La construcción del edificio para el taller de faros de la Dársena Sud, está muy adelantado; y cuando esté montada la maquinaria adquirida se podrá preparar en él muchos de los elementos que requieren los nuevos balizamientos y hacer la transformación de otros cuyo material está en buen estado pero no satisface las exigencias del balizamiento moderno, por su eficiencia y por sus condiciones poco económicas.

Estado actual del balizamiento e iluminación de la costa.—El mapa II muestra los faros principales.

El balizamiento está constituido por 23 faros de más de 20 millas de alcance; 8 con alcance de 15 a

20 millas; 12 con alcance de 10 a 15 millas; 50 farolas con menos de 10 millas; 20 boyas luminosas; 15 boyas sin luz y 129 balizas también sin luz.

El costo del material actual de faros y balizas que tiene el país, es de \$ 4.940.000.

PERSONAL

La Dirección General del Personal, que es la gran Repartición que atiende los servicios generales relacionados con el movimiento y atención del personal de la Marina, ha desempeñado sus funciones en forma eficaz, procurando atender con los efectivos no muy numerosos que posee, todas las necesidades del servicio naval, de los buques movilizados y de los que se encuentran en reparaciones en el extranjero, que ha exigido mantener en ellos una cantidad relativamente grande de hombres a fin de cooperar en las reparaciones, economizando con ello gastos que habrían sido necesarios abonar a las casas constructoras, aumentando los gastos de las reparaciones que han resultado mayores aún que los previstos.

También ha tenido que hacer frente esa Dirección General, a mantener dotadas las Bases Navales y los muchos servicios auxiliares que la Marina necesita, teniendo en cuenta la gran variedad de atenciones que a ella se le exigen.

El Personal Superior de la Armada, constituido por Jefes y Oficiales, ha llenado debidamente su misión, y el Personal Subalterno, tanto el de escala permanente como el de la conscripción, dirigidos por Jefes y Oficiales, contraídos a sus deberes y deseosos siempre de hacer todo el bien para el me-

jor servicio, han recibido de ellos buen ejemplo y buena instrucción.

Hay absoluta necesidad de que se sancione, a la brevedad posible, la ley Orgánica de la Armada, enviada a vuestra consideración durante las sesiones de 1923, reiterada su sanción por mensajes en el año pasado de 1924 y que será nuevamente confirmada en el período actual.

La situación del personal y las necesidades impuestas por la evolución y progresos de la Armada requieren la reforma de la Ley N.º 4856, en vigor desde 1905, hace 20 años, sin que haya tenido modificaciones substanciales; debe ser cambiada con el fin de establecer normas para el gobierno del personal, especialmente en lo que respecta a los cuadros de ascensos y retiros. Como consecuencia del mantenimiento de esa ley, está la dificultad para otorgar ascensos en las jerarquías superiores.

Esta situación coarta la acción y buen deseo de la Superioridad y redundan en perjuicio del servicio en general, por la falta de estímulo que representa el estancamiento en los grados y la inseguridad de obtener ascensos en forma normal y en relación a los años de permanencia en el grado, lo que actualmente está supeditado a causas completamente ajenas al orden técnico militar.

No creo necesario abundar en mayores consideraciones para llevar a V. H. el convencimiento de la importancia de dar a la Marina una nueva Ley

Orgánica que tanto la desea, como se ha expresado reiteradamente.

Esta necesidad se justifica aún más, cuando se considera el alto valor técnico y moral del personal de la Armada; su competencia reconocida, su entusiasmo siempre creciente; la contracción más absoluta al cumplimiento de su deber; el empeño por su mejor preparación y su incesante anhelo por el progreso de la Marina.

El Ministerio se ha preocupado especialmente de la situación del personal subalterno de la clase de Suboficiales, Cabos, Marineros y Conscriptos, y ha obtenido de la Comisión de Presupuesto de la H. Cámara de Diputados, que se aprobase una mejora muy marcada en los sueldos de ese personal, con especialidad de los de Suboficiales y Clases, teniendo en cuenta que esos hombres dedicados por completo a su profesión, con una instrucción que les ha exigido muchos años de carrera, que son egresados de escuelas donde después de un tiempo apreciable, recién adquieren en el grado más subalterno una patente profesional, que van poco a poco mejorándola, con la experiencia de los años, pone a esos servidores en condiciones de que se les considere en todo lo que valen y se les dé la remuneración que en la industria privada tiene cualquier profesional, con mucho menos experiencia.

La cantidad de personal subalterno contratado es sumamente reducido si se tienen en cuenta los

numerosos servicios que es necesario cubrir con el mismo, dando esto motivo a que durante el año transcurrido los pases de unos a otros destinos hayan sido muchos haciéndose la correspondiente excepción al de los buques de la División Naval de Instrucción.

Buscando subsanar el inconveniente derivado de la escasez de personal contratado, se estudió el punto, relacionándolo con el egreso de las escuelas, lo que se solucionó provisionalmente determinando un número de egresos para las de especialidades y un número de conscriptos que podrían firmar contrato de servicios para ocupar puestos de determinada especialidad, fijándose, a estos últimos, buques y reparticiones para que en ellos pudieran practicar durante un año y completar así la instrucción que les correspondiera.

Es bien conocida la tendencia existente entre el personal subalterno de no renovar sus contratos una vez vencidos los que hubieron firmado previamente, y para evitar esto, que es una consecuencia de muchas situaciones derivadas de las condiciones propias de una ley orgánica anticuada, se ha establecido un riguroso contralor, dictándose disposiciones adecuadas a la solución de dicha dificultad.

Se han aumentado las escuelas de distintas categorías cuyos cursos se iniciarán en el corriente año, reglamentando que los egresados de ellas deben prestar por lo menos cinco años de servicio después de terminada su preparación.

Conscripción

Como en años anteriores, durante la incorporación de los conscriptos se tropezó con la carencia de suficientes locales, por lo que se insiste en que es necesario llevar a cabo la construcción de cuarteles que, por otra parte, llenarán una sentida necesidad en los casos de una movilización. Parte de esta dificultad se ha solucionado en Puerto Belgrano, pero es indispensable proveer de alojamientos análogos en los arsenales de Buenos Aires y Río de la Plata.

El movimiento de conscriptos durante el año 1924, ha sido más o menos el mismo que en los años anteriores, produciéndose el licenciamiento, por mitades, en la época reglamentaria, pasando ese personal a la clase de reservistas.

Durante el año se han acordado 55 pensiones correspondientes a 18 deudos de Oficiales y a 37 de personal subalterno. El total de pensionistas existente hasta la fecha es de 439.

Desde el 1.º de Mayo del año 1924 hasta igual fecha del año corriente, se han acordado 31 retiros al personal superior, 31 de suboficiales y 72 de personal de cabos y marineros.

Escuelas

Todas las Escuelas de la Armada han desarrollado una eficiente labor, llenando satisfactoriamente su cometido. El número de solicitudes de ingreso

a las Escuelas Naval y de Mecánica, ha excedido en mucho al número de vacantes autorizadas, pero no ha sucedido lo mismo con las otras escuelas del personal subalterno, para las que existe verdadera dificultad en obtener el número necesario de alumnos.

En general, se han revisto los reglamentos de todas las escuelas y en algunos de ellos se han introducido modificaciones con el fin de mejorar su plan orgánico y de enseñanza.

La Escuela de Aplicación para Oficiales sigue funcionando con las mismas bases con que, en el año 1919, se establecieron los cursos de especialidades y seguirá así hasta tanto se modifique la Ley Orgánica, por cuanto ésta exige la existencia de la Escuela de Aplicación, como condición de ascenso para los Tenientes de Fragata.

Escuela de Aplicación

Funcionó el curso del año 1924 con la asistencia de 19 Tenientes de Fragata, 7 Ingenieros Maquinistas y 1 Ingeniero Electricista, en las siguientes especialidades:

Artillería	9 Tenientes de Fragata
Armas Submarinas . .	7 Tenientes de Fragata
Estado Mayor	3 Tenientes de Fragata
Máquinas	7 Ingenieros Maquinistas
Electricidad	1 Ingeniero Maquinista

El 26 de enero del año 1925 se inició un curso

reducido, con 17 Tenientes de Fragata y 6 Ingenieros Maquinistas de 1.^a, reducción de curso que ha sido necesario implantar a fin de que con la debida antigüedad en el grado hayan pasado por la Escuela, todos los Tenientes de Fragata, lo que hasta ahora no sucedía por la necesidad de los servicios de estos oficiales a bordo de los buques y a lo que ha venido a favorecer la circunstancia de que las dotaciones reducidas a bordo de los dos acorazados, actualmente en Estados Unidos de Norte América, no exigen la presencia del número de Oficiales que les corresponde.

Las cátedras de esta Escuela son dictadas, en casi su totalidad, por Jefes en servicio activo, sin que ello les excluya de sus funciones en los cargos que les corresponde en sus respectivos destinos.

Escuela Naval

La Escuela Naval sigue funcionando en el edificio que fué construído para alojamiento de los oficiales de la Base Naval del Río de la Plata, el que a pesar de haber sufrido algunas modificaciones para adaptarlo a las exigencias de ese Instituto, no alcanza a satisfacerlas imponiéndose la construcción de un edificio apropiado que reúna todas las condiciones indispensables y necesarias para el objeto.

La instrucción se ha desarrollado durante el año con muy buen resultado y en lo que se refiere a ejercitaciones prácticas, ellas se han llevado a cabo a bordo de los Avisos “A”, adscriptos a la misma

Escuela, los que han sido muy eficaces para la instrucción general de los servicios a bordo y para el adiestramiento de los aspirantes, en todas las faenas marineras. Para tal fin se disponen embarcos periódicos, en los que los alumnos, bajo la dirección exclusiva de los jefes de estudio, cubren todos los puestos correspondientes al personal subalterno y al superior.

En la primera semana del mes de Marzo tuvieron lugar los exámenes de ingreso a la Escuela Naval; los candidatos que se presentaron para optar a las becas fueron:

Para el Cuerpo General	188
Para el Cuerpo de Ingenieros	192

De estos candidatos para el ingreso, que dieron examen de concurso, resultaron aprobados:

Para el Curso Preparatorio del

Cuerpo General	34	candidatos
Cuerpo de Ingenieros	17	”

En el mes de Diciembre, al finalizar los cursos regulares, tuvieron lugar los exámenes de fin de año ante la comisión nombrada por la Superioridad, cuyos resultados fueron como sigue:

ASPIRANTES	Presentados a exámen	Aprobados
De 1° a 4° Años, del Cuerpo General.....	192	116
De 1° a 4° Años, del Cuerpo de Ingenieros	62	61
Del Curso Preparatorio, Cuerpo General.....	54	34
Del Curso Preparatorio, Cuerpo de Ingenieros...	17	9
Del primer Curso Preparatorio.....	46	33

El personal docente de la Escuela Naval lo constituyen 24 Profesores, que tienen a su cargo 43 cátedras de matemáticas, física, química, etc., que se dictan en la escuela. Este profesorado civil, completado por el número necesario de Oficiales que dictan las cátedras correspondientes a materias náuticas y profesionales, ha cumplido debidamente su cometido, tanto en lo que respecta a su asistencia como al acierto con que han dirigido la enseñanza y a la contracción dedicada a la misma.

Escuela Nacional de Pilotos

Terminado el curso escolar, que ha sido de resultados buenos, la totalidad de los alumnos del tercer año de estudios fué embarcado a bordo de los buques de las compañías nacionales que hacen el servicio de las costas del sud, las que una vez más han evidenciado su interés y buena disposición para la Escuela de Pilotos. Dichos alumnos, 11 en su totalidad, una vez que terminaron el período de embarco, que es de seis meses, recibieron sus respectivas patentes de Pilotines, que los habilitan para prestar servicios a bordo de los buques de ultramar.

El personal docente de la escuela está compuesto por ocho Profesores que dictan las cátedras en general, a excepción de las profesionales, que son dictadas por Oficiales de Marina en situación de retiro.

El Reglamento de la Escuela de Pilotos fué modificado en el sentido de aumentar un año el período de práctica de navegación, la que deberá llevarse durante nueve meses en transportes nacionales y tres meses en buques de guerra.

Como una medida conveniente, el Ministerio ha creado recientemente cursos especiales para Maquinistas Navales Mercantes, los que se dictarán anexados a la misma escuela y con el objeto de uniformar y mejorar los conocimientos de este personal, habilitándolo dentro de lo posible para el servicio de las reservas de la Marina de Guerra. En el presupuesto se incluyen los gastos que esto demandará.

Escuela de Mecánica

El 1.º de Marzo de 1924 se iniciaron los cursos en esta escuela, con 360 alumnos distribuidos en los cuatro años de estudios que corresponden a su plan de enseñanza, dictándose las clases teóricas con arreglo a los horarios establecidos en el respectivo Reglamento.

La instrucción profesional, o sea la de taller, fué eficiente en todas las secciones, cumpliéndose los programas de trabajo manual con la amplitud necesaria.

Los exámenes finales tuvieron lugar a principios del mes de Diciembre y de un total de 318 aprendices, de todos los años, que lo rindieron, fueron aprobados 260.

El 5.º año de estudios, último de los cursos de la escuela, estuvo durante el año 1924 constituido por 41 aprendices, de los que 34 rindieron examen final, siendo 32 de ellos patentados como Cabos Principales en las especialidades de máquinas, electricidad,

artillería, radiotelegrafía y torpedos. De los nueve restantes, siete fueron embarcados en el Acorazado "Moreno", actualmente en los Estados Unidos de Norte América, y los otros dos en el Crucero Acorazado "San Martín", a bordo de cuyos buques han rendido sus correspondientes exámenes, siendo todos ellos aprobados.

Como en años anteriores, las solicitudes de ingreso se presentaron en número considerable, procedentes de todos los puntos de la República. La inscripción de candidatos a ingreso a la escuela se ha realizado sin inconveniente y sin que se haya tenido que recurrir a ningún medio de propaganda, pues este instituto es suficientemente conocido en todo el país.

La preparación de los solicitantes al ingreso ha sido en general buena, resultando de todos ellos, que sumaron la cantidad de 501, 198 aprobados para cubrir 110 vacantes existentes. De los 110 propuestos para llenar estas vacantes corresponden 60 a la Capital Federal y 50 a las provincias y gobernaciones.

La capacidad de la escuela es suficiente para alojar e instruir a 350 alumnos, pero las condiciones de los locales, que son viejas construcciones de madera y cinc, son completamente inadecuadas. Por tal causa se ha incluido en el presupuesto una partida de \$ 300.000 para iniciación de las obras que deben ejecutarse a fin de que pueda contar la escuela con un edificio adecuado.

Las obras no han sido iniciadas aún por haber estado a consideración un plan de ubicación de todos

los institutos de la Armada en un mismo sitio, con lo que se conseguirá economía en las instalaciones de laboratorios, talleres, etc., para la instrucción práctica de sus alumnos, desde que todas las escuelas podrían utilizar los mismos.

Los Profesores civiles que dictan clases en la Escuela de Mecánica, son en total 25, para los cinco años de estudios.

Escuela de Aprendices Marineros y de Máquinas

De esta escuela, el primer curso de marinería y todos los cursos de señales y máquinas, funcionaron a bordo del Crucero Acorazado “Garibaldi”, haciéndolo a bordo de la Fragata “Sarmiento” el segundo curso de la primera de dichas escuelas.

La escuela, aparte de lo que respecta al movimiento de aprendices, ha funcionado con perfecta regularidad.

Escuela de Aprendices Artilleros

La instrucción de esta escuela se ha desarrollado sin inconvenientes, dándosele en todo un carácter práctico y eficaz para de inmediato ser aplicable a las funciones propias de marineros artilleros a bordo de los buques, a cuyo objeto la enseñanza en general fué motivo de la mayor dedicación.

Las clases del año se iniciaron en la época reglamentaria con 87 alumnos de los cuales 32 eran del segundo curso al que posteriormente se incorpora-

ron 17 alumnos que aprobaron los exámenes del primero.

En general los aprendices ingresados proceden de las comisiones de reclutamiento despachadas al interior de la República, de la Escuela Preparatoria y de la División del Personal por inscripción directa.

Escuela de Aprendices Torpedistas

Se iniciaron las actividades de esta Escuela el 1.º de marzo, con un total de 41 alumnos y con la asistencia de los instructores necesarios, incluyendo entre éstos a un maestro normal.

Por su ubicación frente a la Sección Armas Submarinas de la Base Naval del Río de la Plata, esta Escuela ha dispuesto del material necesario para la instrucción teórico-práctica de sus alumnos, la que se ha seguido en forma satisfactoria y eficiente, de acuerdo en un todo las normas y programas establecidos en su reglamento.

Escuela de Aprendices Electricistas

Cuenta esta escuela con el material necesario para el buen desarrollo de la instrucción en general, y su local en la Base Naval del Río de la Plata, tiene capacidad para un máximo de 75 aprendices.

Además de los instructores militares asignados a la escuela, un maestro normal dirige la instrucción general de los aprendices.

El número de aprendices egresados del primer curso fué de 25, de los cuales 20 procedían de la Escuela Preparatoria y 5 de la Dirección General. Las bajas por distintas causas han sido 9 en todo el año y egresaron de la escuela 17 marineros electricistas, o sea el total de alumnos del segundo curso.

Escuela Preparatoria (Grumetes)

Esta escuela, creada para la instrucción previa de los alumnos que deben constituir el primer curso de los de especialidades, funciona en la Isla de Martín García y tiene capacidad para alojar e instruir a 160 alumnos, contando para tal fin con un prefecto de estudios y tres maestros normales.

Las altas dadas en el año 1924, fueron 213 y el total de ingresados fué distribuído en tres divisiones, de acuerdo con el grado de instrucción de cada uno de ellos a su ingreso.

Como en años anteriores, para el reclutamiento de alumnos, se aprovechó de las comisiones destacadas para la concentración de conscriptos en lugar de comisiones especiales, confeccionándose a tal fin folletos de propaganda e ilustrativos sobre el funcionamiento y finalidad de las escuelas del personal subalterno.

Al terminar los cursos, pasaron de la Escuela Preparatoria a la de Especialidad, un total de 137 alumnos, habiendo sido dados de baja en el año, 63.

A esta escuela habría que darle comodidades como para mantener un *mínimum* de 500 grumetes.

Justicia

La disciplina de la Armada es buena; se ha mantenido en el año transcurrido en igual grado que en los precedentes. Fuera de las infracciones comunes, propias de toda agrupación numerosa, sólo han ocurrido dos hechos de importancia, uno de los cuales fué ya juzgado por la justicia y el otro lo será dentro de poco.

A la Auditoría General de Guerra y Marina, le ha tocado una labor muy grande durante el año transcurrido, interviniendo, además de sus funciones de asesoramiento legal, en la colaboración de proyectos de ley, reglamentaciones, decretos, resoluciones, etc., y especialmente en la parte que le corresponde en la reforma del Código de Justicia Militar y del Reglamento de Disciplina, lo que recién se podrá dar como terminado cuando el H. C. haya sancionado la Ley Orgánica para la Armada.

Sanidad

El estado sanitario de la Marina observado en conjunto ha sido bueno, pues durante el año el porcentaje medio de enfermos ha permanecido dentro de los límites normales.

Durante el año el número de enfermos en los hospitales, buques y reparticiones de la Armada, se resume en el siguiente cuadro en el que también se especifica el carácter de la enfermedad:

ENFERMOS	En los Hospitales Navales	En los Buques	En las reparticiones de la Armada	Total de enfermos
Enfermedades infecciosas.....	1043	1281	825	3.149
id. venéreas	432	565	161	1.558
id. de la sangre.....	27	7	3	37
id. nutrición.....	77	173	73	323
id. sistema nervioso.	108	91	31	230
id. de los ojos.....	44	50	29	133
id. del oído	312	355	278	945
id. aparato respir....	245	121	65	431
id. » circul....	369	647	459	1.475
id. » digest....	112	95	20	227
id. génito urinario..				
Tumores, abscesos, flemones, úlceras, etc.	181	187	68	436
id. de los huesos, articulaciones, etc	54	39	36	129
Enfermedades parasitarias				
id. de los huesos, articulaciones, etc	54	81	46	181
Enfermedades de la piel y anexos				
Lesiones traumáticas e intoxicaciones	124	342	187	635
Varias	350	1151	442	1.943
TOTALES.....	54	28	12	94
	3.585	5.196	2.735	11.516

MATERIAL

Esta Dirección General tiene bajo su contralor la totalidad de los trabajos permanentes en lo que concierne al cuidado y mantenimiento del material de guerra de la Armada, el estudio de todo lo relativo a construcción y reparación del material a flote y de las implantaciones en tierra.

Respecto al estado de todos estos materiales, a sus condiciones de eficiencia y a sus necesidades, son puntos que se tratan al considerar, en esta Memoria, cada una de las respectivas reparticiones, por lo que juzgo innecesario volverlo a repetir en el presente capítulo.

Modernización de los buques

La Ley N.º 11.222 que V. H. tuvo a bien sancionar autorizando la modernización de los Acorazados “Moreno” y “Rivadavia” y los Exploradores, así como la adquisición de ciertos materiales, está en plena ejecución.

La parte más importante y capital de ella se refiere a los Acorazados y a este respecto tengo la satisfacción de decir a V. H. que una vez terminados los muchos trabajos y cambios que se les efectúen, constituirán dos poderosas naves de ba-

talla que formen el núcleo fuerte y principal de nuestra defensa naval.

La labor que para preparar todo lo que en pocas líneas dejo expresado y que le ha tocado realizar a la Comisión Naval en Estados Unidos, merece una mención especial, en particular a lo que a su Jefe se refiere, quien ha tenido que discutir y aclarar una cantidad de puntos difíciles de resolver y que no fué posible prever cuando se iniciaron las gestiones, así como allanar inconvenientes que se han ido presentando a medida que los buques se desmantelaban y abrían en su interior para poner a plena luz los muchos y complicados mecanismos que contiene una estructura tan enorme como la de una moderna nave de combate.

Durante el tiempo transcurrido en llevar a efecto las reparaciones, se han puesto en evidencia ciertas necesidades que es imprescindible satisfacer en nuestros acorazados, con especialidad las que se relacionan con la seguridad de la vida del personal que desarrolla sus actividades en las torres de combate y en los compartimientos interiores del buque.

Por este motivo es menester dotarlos de instalaciones especiales que prevengan en contra de la acumulación de gases perniciosos, como son los que provienen de la deflagración de las pólvoras en los ejercicios de tiro y los que se desprenden del combustible a emplearse. Y es en tal sentido que he autorizado al Jefe de la Comisión Naval para que no

omita esfuerzo alguno en la seguridad de que los gastos que se hagan, serán siempre ampliamente justificados y merecerán la aprobación de V. H.

En cuanto a las reparaciones de los Exploradores, igualmente autorizadas por la Ley 11.222 y a ejecutarse en el país, están en este momento retardadas porque en los proyectos de estudios hechos se consideró el mantenimiento de las calderas existentes con simples modificaciones en las mismas.

Con posterioridad y como resultado de los estudios hechos por la Dirección General del Material del Ministerio de Marina, ésta manifestó la conveniencia de **cambiar totalmente las calderas** para dar a las embarcaciones mayor eficacia que era precisamente el objetivo que se buscaba. Y como consecuencia de esta opinión técnica, se resolvió autorizar a la Dirección General Administrativa a llamar a licitación pública para la adquisición de dichas calderas.

Por tal razón, la Dirección General Administrativa llamó a licitación pública de acuerdo con las especificaciones formuladas por la Dirección General del Material, guardándose las prescripciones de la Ley de Contabilidad y concurriendo cuatro casas inglesas, tres alemanas y una argentina.

Abiertas las propuestas, los precios más convenientes fueron los de una de las casas alemanas, que cotizó un 50 % menos y en algunos casos el 75 % menos que las demás casas concurrentes.

Esta gran diferencia de precio se explica por cuanto las casas que ofrecieron los precios más bajos fueron las que construyeron esos Exploradores y tenían por consiguiente en su favor todos los elementos de estudio y planos previos que les facilitaban la tarea.

Fué, pues, una licitación pública para adquirir simples generadores de vapor, de un tipo que lo mismo puede aplicarse a un buque mercante, de pasajeros o a un yacht de placer, no obstante lo cual, inconvenientes surgidos y que son del dominio público nos han puesto en el caso de paralizar momentáneamente la prosecución de las obras de modernización de los exploradores, en lo que a calderas se refiere, pero esperemos que ese inconveniente tendrá pronto una solución favorable.

Artillería y armas portátiles

Por lo que concierne a la artillería, su estado general de conservación y cuidado, es bueno, pero con las reservas propias a su eficiencia en consideración del mucho tiempo que tiene de construcción y el continuado uso que de este material ha sido indispensable hacer para la instrucción y adiestramiento del personal en general. A lo dicho puede hacerse una excepción en lo que corresponde a la artillería Bathlehem, la que por ser más reciente y no haber estado sujeta a desgastes tan grandes se mantiene en más alto grado de eficiencia.

De las experiencias efectuadas recientemente resulta muy satisfactoria la modificación y unificación de los estopines para toda la artillería de la Es-

cuadra, operación que se ha efectuado en el Arsenal de Zárate, después de conscientes estudios y experimentaciones previas. Igualmente ha resultado práctica la modernización de los tubos económicos, para la instrucción de tiro, habiéndose ya adelantado mucho en su adaptación a toda la artillería de grueso y mediano calibre de los buques.

Como consecuencia de los resultados obtenidos en los ejercicios de tiro a bordo en los dos últimos años, y para mejor adiestramiento del personal en el empleo de artillería moderna, se han modificado los montajes existentes a bordo de los buques, adaptándoles mecanismos para la doble puntería, trabajos que han sido terminados en los que constituyen la División de Instrucción y que se han ejecutado en el Arsenal de Artillería de Zárate.

El consumo de proyectiles y de cargas de ejercicio de la artillería naval, no ha sido repuesto en la cantidad necesaria, debiendo procederse a su reposición para poder proseguir en forma normal con la instrucción correspondiente.

En el proyecto de presupuesto para 1925 existe la partida correspondiente para esta adquisición, la que, por razones especiales de economía, fué necesario reducir en su monto inicial pero que será menester aumentar en los años siguientes para poder reponer los consumos normales de la Armada y evitar que los acopios de munición disminuyan rápidamente y nos expongan al cabo de pocos años a desagradables sorpresas.

El armamento portátil, al que en el año 1924 se le efectuó una prolija inspección general, está en buen estado, acusando solamente los desgastes consiguientes por la acción del tiempo y las circunstancias del servicio.

El Arsenal de Zárate fabrica toda la munición de pequeño calibre, de 37 milímetros, que consume la Armada en proporción de muchos miles de tiros, así como la de revólver y pronto hará la de fusil.

Torpedos.—La separación de la División que tiene a su cargo lo que respecta a este material de la de artillería, ha dado los buenos resultados que se preveían al disponerse que los trabajos que reclama esta arma sean ejecutados en forma exclusiva, lo que se hace más necesario por la importancia que va tomando.

Los torpedos existentes, de modelos anticuados, se mantienen en buen estado de conservación y funcionamiento, habiéndoseles introducido algunas modificaciones para su mejor empleo en ejercicios y para seguridad del personal que los manipula en los casos de utilizarlos con las cabezas de combate.

El taller de torpedos, único existente y establecido en la Base del Río de la Plata, responde a las necesidades del material que tenemos en la actualidad, pero será necesario ampliarlo cuando se incorporen los nuevos elementos. Por otra parte, en los depósitos de alistamiento y equipo de Puerto Belgrano, se montarán los aparatos de preparación y balanceo.

Máquinas y calderas

Si se tiene en cuenta los muchos años que lleva prestando servicio el material de máquinas y calderas de la Armada, su estado es bueno, marchando al compás del resto del material en lo que a su eficiencia se refiere.

Los Acorazados “Rivadavia” y “Moreno” han pasado a Estados Unidos para sufrir las modificaciones que se tenían proyectadas y que consisten en el cambio de sus turbinas propulsoras, por otras de mayor velocidad y rendimiento, con sus mecanismos de reducción a engranajes, en la transformación de las calderas para quemar petróleo y en la modificación de las carboneras para el almacenamiento del combustible líquido.

Los Exploradores “Córdoba” y “Catamarca” se encuentran desarmados y listos para sufrir las modificaciones que demanda el cambio de sus calderas por otras a petróleo, habiéndose iniciado la recorrida de las máquinas propulsoras.

El Crucero Acorazado “Pueyrredón”, continúa en reparaciones a fin de cambiarle el sistema de combustión a carbón por el de combustible líquido, y también de renovar el material de calderas por ser el actual insuficiente y anticuado.

A propósito de este punto de cambio de las calderas, quiero hacer presente que ya que no nos será posible (por lo menos por algún tiempo), ad-

quirir nuevo material flotante que reemplace a los Cruceros Acorazados “San Martín”, “Belgrano” y “Garibaldi”, y si al “Pueyrredón” se le están haciendo modificaciones capitales que lo convertirán en un buque muy útil por varios años, cabe considerar también la conveniencia que habría en que se haga igual cosa con los otros tres buques del mismo tipo, pues si un crucero acorazado, como el “San Martín”, no sería posible construirlo en este momento por una suma menor de 6 a 6 y medio millones de pesos oro, bien valdría la pena invertir uno o uno y medio millones de pesos papel, en cada buque, para dejarlos en condiciones eficientes por 10 años más.

Esas reparaciones podrían hacerse todas en el país, en un par de años, a contar de la iniciación de las obras.

Lo que acabo de afirmar sobre modernización de buques ya viejos, pero utilizables, está corroborado por la publicación del Boletín Oficial de Wáshington del 14 de Febrero de 1925, donde autoriza el Congreso emplear 15.000.000 de dólares que serán invertidos en cambios y reparaciones en seis buques acorazados antiguos, incluyendo en esto la colocación de una cubierta acorazada, la alteración de las calderas para quemar petróleo y la de protección submarina, así como otros adelantos que estén dentro de las reglamentaciones autorizadas por el Tratado de Wáshington.

Si la marina americana, tan rica y poderosa, considera que hay conveniencia en reparar algunos

buques para retornarlos eficientes al servicio, me parece que nosotros no debemos trepidar en seguir tan saludable ejemplo.

Las Divisiones de Ingeniería Naval y Civil dependientes de esta Dirección General, han desarrollado durante el año, una labor intensa, de estudio de construcciones, presupuestos y licitaciones de las obras que a cada una de ellas corresponde estudiar. La de Ingeniería Civil, ha fiscalizado en forma continua y en concurrencia con otras autoridades de los Departamentos de Obras Públicas y de Marina, las obras en ejecución, todo ello con mucho empeño.

Una de las modificaciones de mayor trascendencia a las reglamentaciones en vigor, ha sido la creación de los “Créditos de Conservación”, abiertos para cada buque de la Armada. Esta nueva reglamentación reforma lo relativo a la administración de las sumas que se invierten en reparaciones comunes del material y la ejecución de ellas por los talleres de los arsenales, procurando una simplificación de los trámites que mejora la situación de los buques en cuanto a la ejecución de sus reparaciones de orden común, y otorga a los Comandos una amplia intervención administrativa en la restauración del material a su cargo, lo cual, por otra parte, permite poner de manifiesto aptitudes difíciles de revelar, con las disposiciones que hasta ahora regían esta materia.

Los resultados obtenidos, en el primer año de experiencia, comprueban que la medida es conveniente y oportuna, y si bien, por la circunstancia derivada del estado del material, no se han producido economías en la partida general del presupuesto que corresponde, no es dudoso que esto suceda y que tal economía se acentúe en el futuro.

Otra ventaja ha tenido la nueva reglamentación.

Hasta ahora, la utilización exclusiva de los elementos de talleres, hacía que muchos desperfectos producidos por el uso del material, se dejaran para ser arreglados en épocas en las que fuera dado disponer de los talleres y no se utilizaba al personal de los buques para su reparación inmediata, pero hoy, con la disposición en vigor y en virtud de la limitación del crédito, que impone a los Comandos la necesidad de economizar para contar con saldos a su favor, a fin de poder reparar averías o desperfectos imprevistos, se emplean en mejor forma los elementos de personal y de material de que disponen, derivándose de ello, como es consiguiente, una mejor instrucción y adiestramiento del personal de artesanos de sus respectivas dotaciones. Se tiene la seguridad de que, con la experiencia y mejor interpretación de la finalidad que se persigue, en los años sucesivos, la utilización de los créditos de conservación, será de positivos resultados para la eficiencia del material de la Armada.

BASES NAVALES

La marina no posee en el concepto amplio de la técnica naval-militar, un establecimiento al cual se le pueda aplicar la denominación de Base Naval, la que debe reunir, antes que nada, condiciones estratégicas que la coloquen en una situación media, de modo que pueda irradiar su acción sobre el litoral o frontera que tenga que defender, suficientemente alejada y defendida naturalmente como para que fuerzas adversarias no la destruyan o bloqueen; con medios de defensa poderosos como para que las propias fuerzas encuentren refugio rápido y seguro en cualquier condición de mar o tiempo, y con elementos mecánicos e instalaciones completas como para que las fuerzas salgan a operaciones bien provistas y dotadas, y las que regresen a ellas, puedan repararse y aprovisionarse de nuevo rápida y convenientemente, con vías de comunicación cómodas y que converjan a ella las grandes líneas terrestres del país, y por último, con recursos amplios para su eficiente y buen funcionamiento.

Las bases con que contamos no reúnen las condiciones que dejo enunciadas.

La Base del Río de la Plata, no es otra cosa que un simple apostadero para buques menores, situado

a muchas horas de navegación de los puntos que deben defender las fuerzas que le están adscriptas, y sólo justificable por su ubicación en las aguas del río, donde es notable la conservación de las carenas de los buques, muy especialmente de aquellos de construcción ligera como son los torpederos, destructores y embarcaciones de río.

La de Puerto Belgrano adolece de análogos defectos de situación estratégica, por estar en un lugar que se aleja demasiado de las líneas en que, en cualquier circunstancia tienen que operar nuestras fuerzas navales. Las razones que impusieron la ubicación de esta base en el lugar en que se encuentra, fueron apremiantes en la época de su creación.

Esto no significa en manera alguna la anulación de la Base de Puerto Belgrano; ella se ha impuesto como Arsenal de reparaciones de la Escuadra de mar y en las comodidades que ofrecen sus diques y muelles la Nación ha invertido ya muchos millones.

Nuestras condiciones económicas no permiten abordar el problema de la implantación de las bases navales, con el mismo criterio de las grandes potencias, pero necesitamos sí, habilitar otro punto que corrija en parte las deficiencias de las dos bases que poseemos. Desgraciadamente, la configuración de nuestra costa no nos brinda lugares con puertos naturales, que satisfagan todas las condiciones requeridas para la ubicación de bases para la flota, pero ello puede ser conciliable con el desenvolvimiento de puertos, como el de Mar del Plata, paraje que responde a muchas, si no a todas las ca-

racterísticas de base naval, que puede ser utilizado con ventajas muy grandes.

Base Naval de Puerto Belgrano

Las instalaciones que la constituyen, se encuentran en las mismas condiciones de conservación que las expresadas en la Memoria del año pasado, habiéndose, sin embargo, efectuado algunas reformas.

El canal de acceso al puerto ha tenido su relleno perjudicial, como consecuencia del arrastre de las corrientes de mareas que obran en forma de remoción del fondo y decantamiento continuo de los bancos adyacentes. Es de esperar que la repartición a cuyo cargo están los dragados de los canales de navegación, mantenga ese canal en sus condiciones normales y de libre utilización en cualquier estado de la marea.

A este respecto debieran hacerse estudios comparativos entre las erogaciones que pueden producir el mantenimiento del canal por medio del dragado continuo y el gasto que signifique la construcción de una escollera de defensa hasta las aguas profundas, que sirva de contención a los arrastres de arena hacia el canal de acceso, como ocurre actualmente.

Se estudia la forma de conciliar las necesidades de la Base con la disposición de las líneas férreas para el servicio público, a fin de evitar las interferencias que el movimiento de los trenes ordinarios del ferrocarril del Sud producen con los que deben transportar al puerto los materiales de los depósitos.

Se hace necesario cambiar totalmente las actuales vías, y además volver a construir la línea vieja de Baterías a Arroyo Pareja (5500 metros), de manera que se forme un circuito completo, aun con vía simple, mientras no se haga la doble que imperiosamente exigen las necesidades de orden militar.

En el orden local se ha trazado un camino para automóviles, que une la Base con el cuartel de polvorines, pasando por las partes más altas del terreno, evitando el salitral, pero no teniendo fondos especiales para esa obra, sólo se ha trabajado ocasionalmente.

Dentro del recinto se ha continuado la obra de mejorar los pavimentos existentes, contándose actualmente con 10 km. de calles bien arregladas.

El actual servicio de incendio es fragmentario y deficiente; existe en alguna parte en donde hay tanques, cañerías e hidrantes; el agua es escasa en todas partes, a excepción del largo de los murallones, donde se puede contar con el agua del mar. Posee la Base algunas bombas recientemente recibidas y se está estudiando el plan completo de ese servicio, que podrá realizarse en breve, cuando se llegue con el nuevo pozo a la napa reconocida ya como existente y que tiene suficiente caudal de agua surgente.

Baterías.—No ha habido modificaciones de importancia en las muy anticuadas baterías, y durante el año, sólo una de ellas ha estado armada. En la actualidad se lleva a cabo la instalación de una

dirección moderna de tiro, estudiada en la Base y aprobada por la Superioridad.

Con el uso de fondos de los créditos de conservación, se han mejorado los alojamientos y servicios generales, construyéndose también un pozo nuevo en los médanos y en el que se tiene la seguridad de obtener buena agua de las filtraciones de lluvias a través de las capas naturales de arena. Dotado ese pozo de un motor eléctrico y teniendo fuerza motriz por la ampliación hecha en la usina, la provisión de agua para beber en los cuarteles, Comandancia y anexo, queda asegurada en forma definitiva y satisfactoria.

Se ha terminado y puesto en servicio el pabellón de infecciosos en baterías, así como también la casa para alojamiento del Cirujano que debe atenderlo.

Material.—La sección Artillería, ha desarrollado una labor provechosa con la organización y cuidado del material a su cargo. Con sólo considerar el movimiento del material para entrenamiento de los buques que han constituido la División de Instrucción, y lo pertinente a los Acorazados “Moreno” y “Rivadavia”, se puede formar un juicio aproximado de las tareas que ha tenido que cumplir.

Durante el año, esta sección ha mantenido en constante estado de utilización al material de blancos de la escuadra, los que por sus condiciones, su tamaño y su empleo en el mar abierto requieren un continuo y esmerado cuidado; está nuevamente en condiciones de utilización para el corriente año, con la ejecución de las reparaciones que ha habido necesidad de hacerle.

Para el depósito del material de artillería de la base, el de tránsito y el que proviene de los buques, la sección Artillería dispone de un amplio galpón, que está en buen estado de conservación, pero que no reúne las características requeridas para este objeto. Dicho galpón, levantado inicialmente para depósito de cereales del puerto que hubo de ser comercial, tiene una ventilación abierta en todo su perímetro, perjudicial al material de artillería y a sus delicados mecanismos, demandando una constante atención a su cuidado; hay que construir depósitos especiales para los materiales, que sean cómodos y seguros.

Diques y muelles.—Durante el año transcurrido los diques de carena han sido utilizados para la limpieza y reparación, de las obras vivas de los buques nacionales y extranjeros.

El dique N.º 2, ha quedado habilitado para su utilización por los buques tipo “San Martín”, habiéndose dotado a este efecto de los puntales necesarios, en tamaño y cantidad, dado que estos buques no pueden igualar sus calados de proa y popa.

Los diques de carena no tienen instalaciones para el servicio de incendio, esto es un defecto original de ellos, y para subsanarlo se incluyen en el proyecto de presupuesto, las partidas que se estima corresponden, las que también cubren otras necesidades de los mismos. Los perjuicios de un incendio en un dique de carena quedarán disminuidos siempre que se hagan las instalaciones adecuadas, puesto que los elementos de un buque, que esté en él,

no pueden ser utilizados desde que le faltará lo primordial para extinguir el fuego, salvo el caso de que pudiera tomar agua de sus dobles fondos o depósitos propios, lo cual no sucede por lo común.

El estado de las casas de bombas y el de sus valiosas maquinarias es muy satisfactorio. Las grietas que se habían iniciado en los muros de la casa de bombas N.º 2, del dique grande, se mantienen sin alteración desde hace ya ocho meses, lo que permite suponer que el basamento y las mamposterías de todo el edificio hayan adquirido ya su estabilidad permanente.

Los muelles del puerto se conservan en excelentes condiciones, siendo conveniente sacar del muelle C los elevadores de granos, a fin de dejarlo expedito para poder utilizar todos sus tinglados.

También en estos muelles es indispensable la colocación de cañerías, tomas de incendio, etc., y es de urgencia el hacerlo en el costado Oeste de la dársena, por estar situada allí la Escuela de Aviación. Actualmente el servicio de incendio se improvisa con la asistencia de los elementos de los buques que atracan a dicho muelle, y con dos bombas locomóviles recientemente adquiridas por la Escuela de Aviación, pero esto no resuelve satisfactoriamente el problema, para lo que será menester arbitrar los fondos.

Durante el año no ha habido modificación de importancia en lo que se refiere a diques, dársenas

y muelles. En el costado Oeste del antepuerto o dársena de marea, se ha empezado la construcción de las vías para los guinches, y el túnel para las cañerías de presión hidráulica de los mismos, en el que se colocarán las de agua dulce y los cables de teléfonos, luz y fuerza, siendo ello un importante paso en el sentido de mejorar los servicios correspondientes, obra que hace por administración el Ministerio de Obras Públicas y la que ya ha sido ejecutada en un 20 %.

Se ha mejorado mucho el equipo de los diques con los fondos producidos por ellos en el año 1923, pero falta aún bastante que hacer, lo que no ha podido realizarse, por no haberse aún girado los fondos de ese producido, durante el año 1924. A este respecto se impone que el producido de los diques de carena sea para la conservación de los mismos.

Se ha terminado de equipar el lado Sud del muelle B, con 4 guinches eléctricos para carga y descarga de carbón; ello ha permitido desembarcar todos los cargamentos de carbón sin pagar sobreestadías y aún ganando sobre el plazo de descarga contratado.

Aun cuando los principales buques de la escuadra en el futuro, sólo quemarán petróleo, como quedan algunas unidades importantes, que usan carbón, conviene equipar la cabecera del muelle B con guinches eléctricos, lo que permitiría que operen cuatro buques a la vez, ya sea cargando o descargando.

BASE "PUERTO BELGRANO"



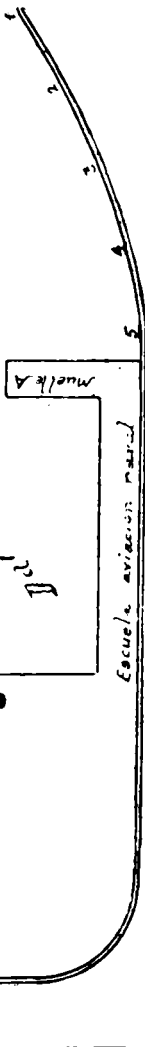
Muelle C

Muelle B

Muelle A

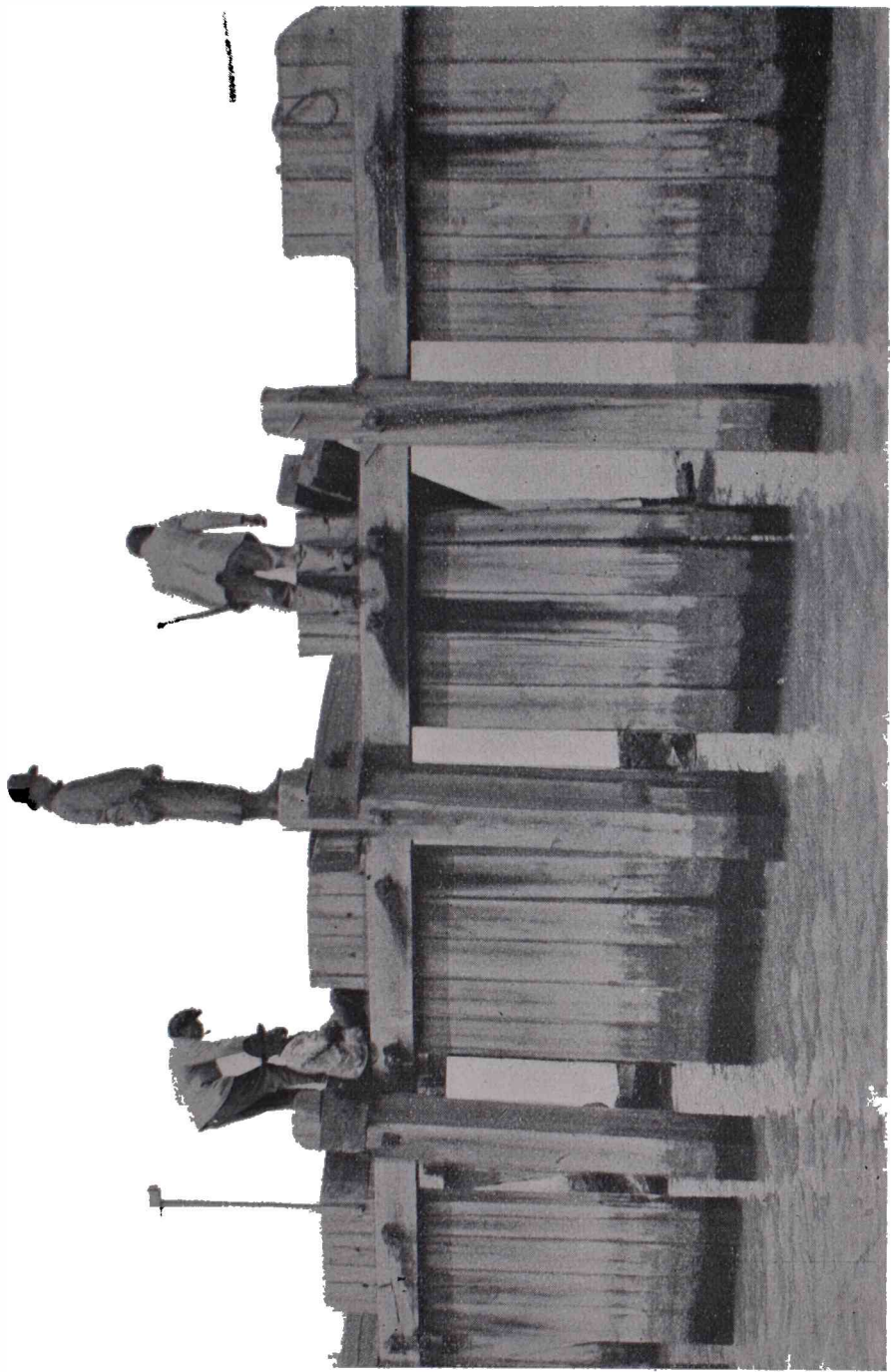
Plaza S. rid

Escuela aviacion naval

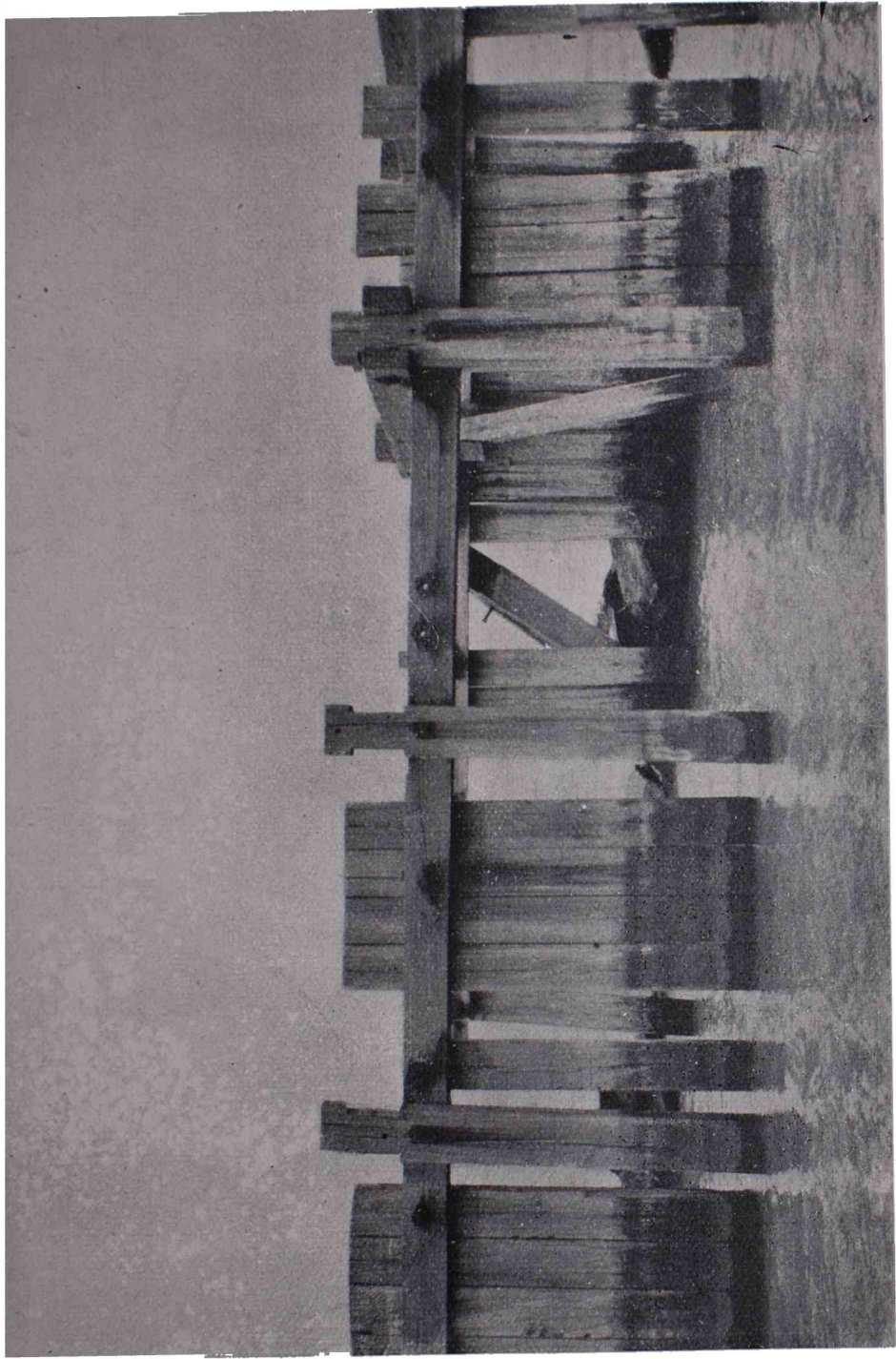




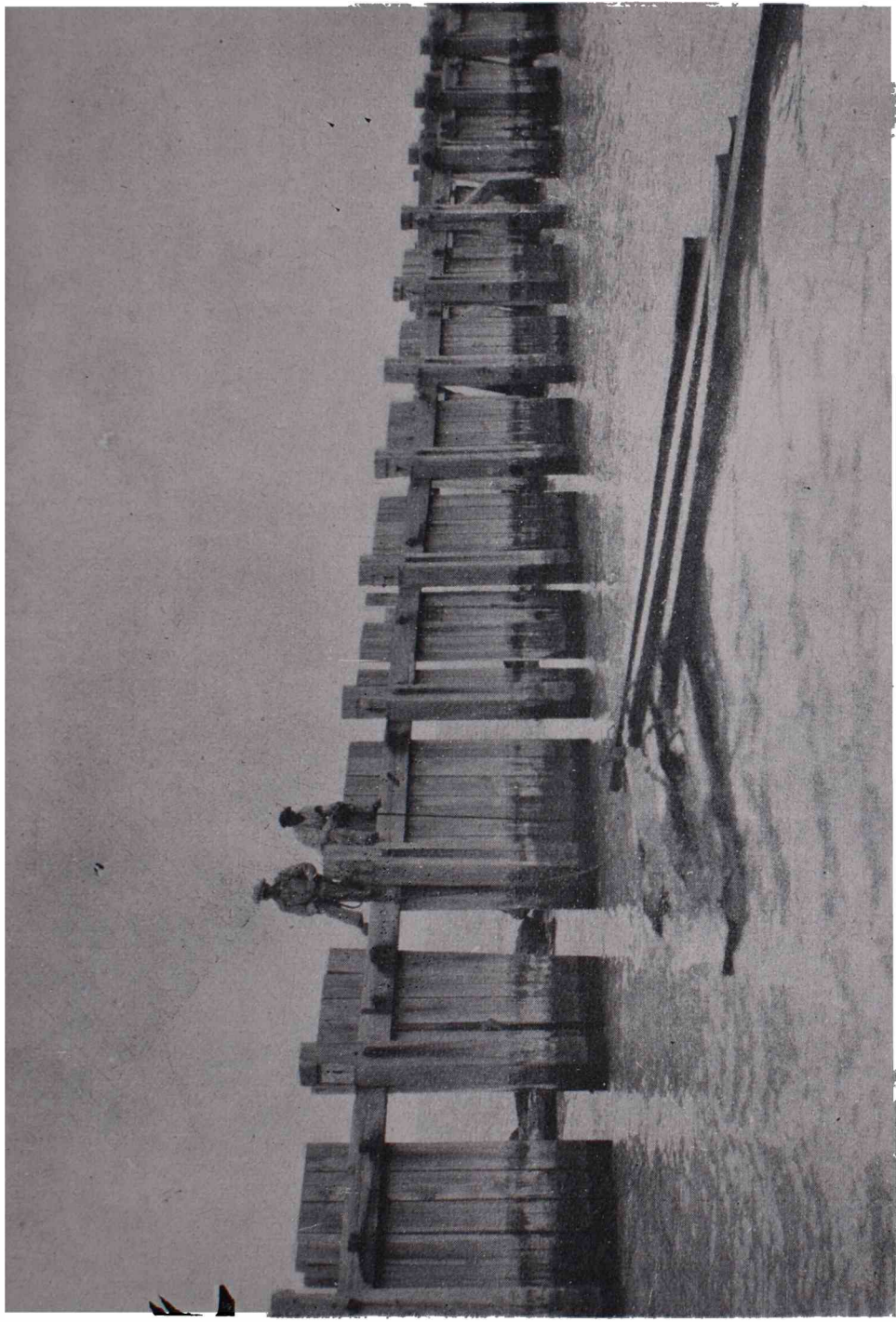
N.º 1.—Estado actual de parte de la escollera de defensa de Puerto Belgrano y canal de acceso construída en 1896



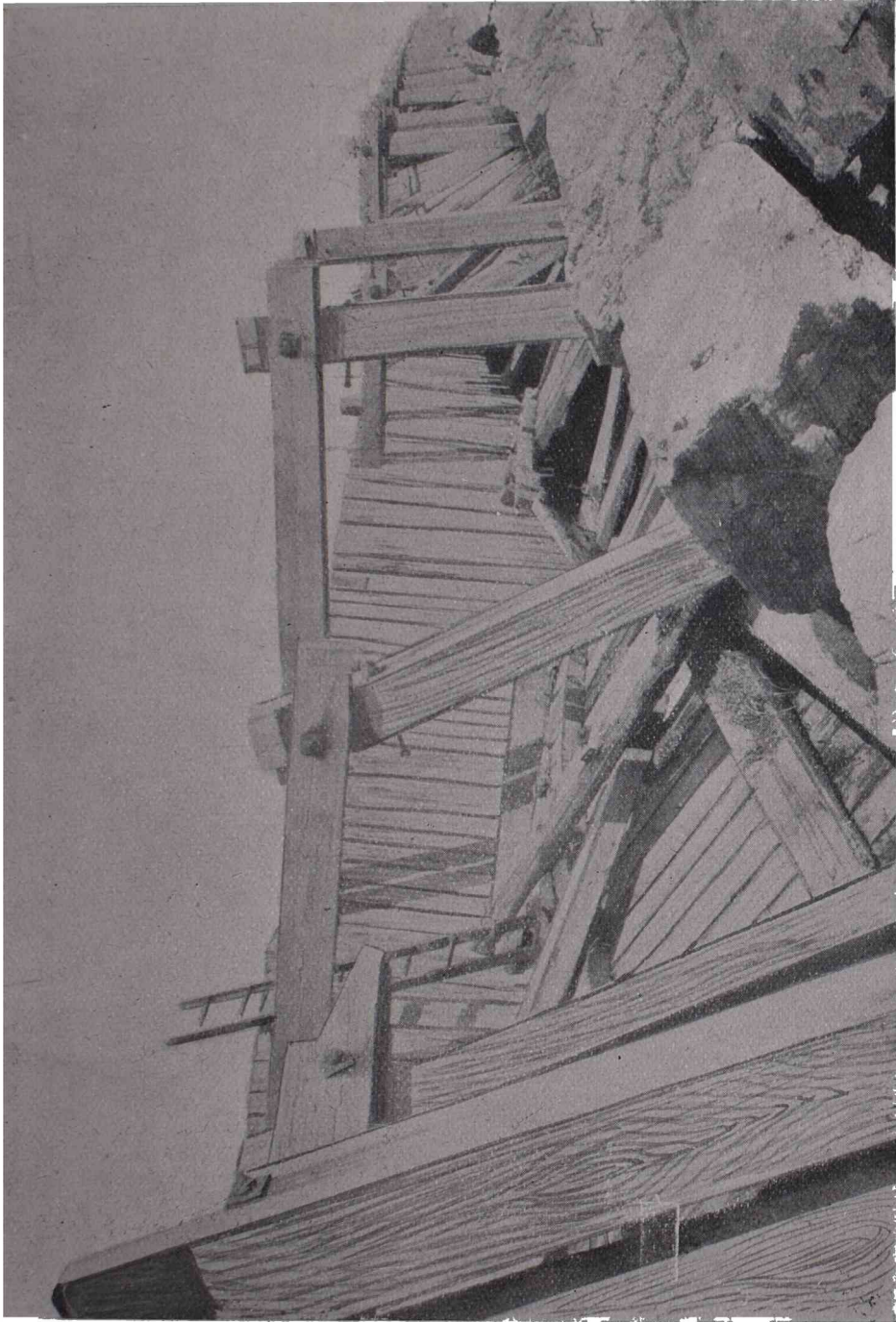
N.º 2—Estado actual de parte de la escollera de defensa de Puerto Belgrano y canal de acceso construída en 1896



N.º 3—Estado actual de parte de la escollera de defensa de Puerto Belgrano y canal de acceso construída en 1896



N.º 4—Estado actual de parte de la escollera de defensa de Puerto Belgrano y canal de acceso construída en 1896



N.º 5—Estado actual de parte de la escollera de defensa de Puerto Belgrano y canal de acceso construida en 1896

Debe también dotarse a ese muelle de cañerías adecuadas para aprovisionamiento de petróleo en sus tres lados, tanto para los grandes acorazados, como para los demás buques.

Durante el año transcurrido no ha sido aumentado el material flotante, pero subsisten las mismas necesidades señaladas el año anterior. Las embarcaciones asignadas a la Base, se han carenado, pintado y sufrido reparaciones generales.

Para atender el servicio de aprovisionamiento a flote, es decir, en la rada, ría y el Rincón, se necesitará construir o adquirir elementos indispensables de chatas a motor para carbón, cisternas a motor para agua, cisternas a motor para combustible líquido y chata a motor con cubierta, guinches y demás mecanismos para carga general y víveres.

Talleres.—Se han hecho varias construcciones y transformaciones en los talleres que benefician su rendimiento, aunque sin llegar a constituir las mejoras fundamentales que requiere un taller.

Se ha construído un tinglado de $34 \frac{1}{2}$ x $14 \frac{1}{2}$ mts. en el Muelle E para reparación bajo techo, de embarcaciones menores, lo que deja mayor amplitud al taller de carpintería del que antes los botes excluían una considerable superficie con perjuicio para la ejecución de diversas obras. Además, se ha extendido la carpintería en una sección de 15 metros para sierras y se ha trasportado la Sección Modelos a otro edificio a fin de dar espacio al taller de tapicería. Por otra parte, se ha construido el nuevo recinto de control de obreros, de manera

que en breve la entrada de éstos y de las cargas para el taller, se hará por el lado Norte, descongestionando toda la parte de las calles en los murallones de la dársena, que quedará exclusivamente para el servicio militar.

En el galpón de mecánica que se construyó en 1919, se han instalado todas las máquinas que había en el antiguo, y las adquiridas durante este año, pero por la falta de fondos para adoptar motores eléctricos independientes, la mayoría de las máquinas antiguas han sido instaladas como antes, sobre transmisión a correas, aunque subdivididas en varias secciones para no mover el conjunto sin necesidad. El antiguo galpón ha sido destinado, una parte a depósito de los materiales desarmados del “Pueyrredón” y el resto a taller de electricidad, hasta tanto la división respectiva tenga su taller propio para esta última sección.

La organización de las fuerzas navales y sus salidas a instrucción, concordantes con las fechas de concentración, deja para reparaciones generales de los buques un tiempo breve de 2 a 3 meses que coincide con la época en que termina el ejercicio y con el cierre de obras y de cuentas, lo que dificulta la buena organización del taller y la ejecución misma de las obras. Además, teniendo el taller actualmente una asignación normal de \$ 70.000 ₡, al mes durante el tiempo de reparaciones generales (Enero a Marzo), debe trabajar con 60 % más de recargo, mientras que en el resto del tiempo debe reducir sus obras a menos de lo normal. Esa intermitencia produce alteración en las horas se-

manales de trabajo y ocurre tener que despedir obreros, lo que es sensible.

A este respecto el Ministerio tomará las medidas oportunas que sean aconsejables, considerando conveniente mantener en forma permanente el personal de modo que cada arsenal tenga fondos para obras ordinarias y para las extraordinarias.

El único sitio para amarrar los buques en reparaciones es el ángulo NE. de la dársena a marea, y en él sólo hay unos 120 mts. de muelle para atracar, por ser necesario dejar libres los 120 mts. de murallón, donde está la grúa de 30 toneladas para operaciones generales de carga y descarga. El costado N. de la dársena, donde se abren las entradas de los diques de carena, sólo puede utilizarse temporariamente y además, no tiene equipo adecuado de guinches, ni vías férreas, de manera que sobre él, la manipulación de pesos y materiales debe hacerse a mano, lo que encarece mucho las obras.

Será necesario quizás pensar en la construcción de la Dársena de Reparaciones, proyectada por el Ingeniero Luiggi, para cuyo acceso existe una compuerta proyectada al costado del dique N.º 2, pudiendo iniciarse con la sola construcción de un muro de atraque, sea el lado S. o el lado E., o ambos, en una extensión de 300 metros cada uno y dejar al resto, el talud natural de tierras hasta nuevas necesidades o hasta que el aumento de la flota exijan mayor extensión de muelles de atraque para reparaciones de buques; como también construir una dársena a nivel sensiblemente constante, económica en su equi-

po, pudiendo en las obras reducir su profundidad de 8 a 8.50 metros al cero, en vez de los 11 que tiene la parte nueva del antepuerto, lo que disminuiría bastante su costo.

La construcción de la dársena de reparaciones permitirá también llevar a cabo el plan definitivo de ubicación de los talleres y fijar la posición de las vías férreas generales y de servicio de éstos, bosquejada en los planos primitivos del Arsenal.

Escollera de defensa.—Con respecto a la escollera, debo manifestar a V. H. que su estado de deterioro es tal que se impone de inmediato sin vacilación y en forma urgente, el reconstruirla.

Esta escollera fué hecha en forma provisional en el año 1896, hace casi 30 años, al iniciarse las obras de nuestro puerto militar, y al solo objeto de servir de protección transitoria a la ejecución de dichas obras. El tiempo transcurrido y las fuerzas del mar van concluyendo con ella, y estamos abocados a una situación grave que no debe continuar.

Basta examinar las fotografías de esa escollera agregadas a esta Memoria, para que no quepa duda alguna respecto a la necesidad de su inmediata reconstrucción. A este fin el Ministerio de Marina ha hecho ante el de Obras Públicas repetidas gestiones; se han hecho estudios y presupuestos, y en el anexo correspondiente del presupuesto general, se incluye una partida especial para la iniciación de las obras a efectuarse, que pido a V. H. quiera considerar.

Alojamientos.—Como se ha dicho al comienzo de esta Memoria, los alojamientos para el personal son insuficientes.

En el corriente año ha sido entregada a la Base la nueva cuadra recientemente construida para la tropa, que satisface una parte de las necesidades apremiantes que existían; se construye otra sección análoga, de conformidad con el plan aprobado, y a ello seguirá la construcción de los anexos de cocinas, despensas, calefacción y baños, todo lo que entrará en servicio en el corriente año. El tiempo empleado en estas construcciones ha sido breve, la mitad del previsto, y la inclusión de estas dependencias en la Base es un valioso adelanto en el renglón alojamiento de la tropa, que podrá concentrarse en un cuartel higiénico, en lugar de vivir diseminados en varios buques o locales y sin el debido contralor de sus superiores, como hasta ahora estaba ocurriendo.

Para mejorar las condiciones generales de la Base de Puerto Belgrano, hace falta construir:

Casas adecuadas para alojamiento de Jefes, Oficiales y Personal Subalterno; casas para Casino de Oficiales y para Suboficiales; casa para el Jefe de la Base y ampliación de la policía.

Terminar el estudio que la Dirección de Obras Sanitarias de la Nación hace actualmente y llevarlas a cabo sin demora, de acuerdo con la Ley respectiva, puesto que la Base tiene ya suficiente población que exige ese servicio de seguridad higiénica.

Comunicaciones.—Los servicios de comunicaciones de esta Base han progresado y llevado a término sus funciones en forma normal; el estado de conservación del material de radiocomunicaciones es muy bueno.

La eficiencia de los servicios radiotelegráficos y radiotelefónicos, ha sido puesta de manifiesto en las distintas oportunidades que ha sido necesario emplearlos, y los de la primera han mejorado sensiblemente con la conexión de la estación R. T. a la línea del telégrafo nacional, lo cual permite que no haya demora en la transmisión de despachos cuando el estado atmosférico afecta a las comunicaciones inalámbricas.

Personal.—La instrucción y disciplina del personal ha sido eficiente. Han funcionado con regularidad durante el período escolar, las escuelas de analfabetos, habiéndose inscripto en ellas 250 conscriptos. El personal docente de estas escuelas está constituido por tres preceptores y seis maestros normales, siendo estos últimos, conscriptos de la clase bajo banderas.

En lo que respecta a régimen disciplinario, es grato consignar que no se han registrado en todo el año, delitos graves y que las pocas faltas observadas y reprimidas han sido de carácter leve.

El licenciamiento de conscriptos y la concentración de este año, se han hecho sin mayor inconveniente.

Como en años anteriores se ha hecho sentir la falta de personal superior y suboficiales y clases para atender todas las comisiones y servicios que impone la concentración, falta que se ha subsanado con cierto recargo de trabajo para el personal, y con una mayor movilidad de él, que ha tenido que pasar rápidamente de un servicio o de una función a otra.

A todo el personal de conscriptos, después de cumplidas las prescripciones que son reglamentarias se les distribuyó, conforme a las respectivas planillas de armamento, en los buques adscriptos a la Base y en las dependencias de ésta.

Estado sanitario.—Se han atendido, durante el año, 15.918 enfermos, de los que 1707 corresponden a los internados, alcanzando la mortalidad a 15 casos, o sea el 0.88 %, porcentaje bastante reducido por cierto.

De los enfermos internados en el hospital, predominan los infecciosos, con un porcentaje del 33.09 por ciento sobre el total.

La profilaxis de las enfermedades infecciosas, en el concepto higiénico más estricto es, hoy por hoy, más bien teórico, como lo comprueban los resultados que consignan las estadísticas anuales y a pesar

de haberse puesto en práctica todas las medidas y cuidados conocidos.

En el año que nos ocupa, figura en primera línea la influenza, con un total de 226 casos, o sea el 40.72 % sobre el total de este grupo de enfermedades. Es bien conocido, en la marina, la predisposición que tiene el conscripto recientemente incorporado a enfermarse, proporción que aumenta especialmente en el invierno, obrando como factores predisponentes para el desarrollo de las enfermedades infecciosas (sarampión, parotiditis, varicela, escarlatina, etc.) la vida en común, el cambio de vida, la fatiga, el hacinamiento y otros múltiples factores, que no es del caso mencionar.

En el año 1924 se ha tenido por orden de importancia numérica, 226 casos de grippe, 148 de sarampión, 79 de parotiditis, 39 de tuberculosis pulmonar y otros más.

Entre éstos, merece especial mención la tuberculosis pulmonar, que si bien es cierto ha decrecido con relación a las del año anterior, no deja de constituir uno de los problemas más arduos.

Las enfermedades venéreas dan un porcentaje total de 7.01 % bastante apreciable, a pesar de que año tras año disminuye. La profilaxis de estas afecciones reposa, sin duda alguna, sobre el mismo enfermo, es decir, sobre su misma convicción de evitarla. Es por eso que se intensifica la enseñanza, haciendo conocer al personal los peligros y las consecuencias de las mismas, y la forma más prác-

tica y fácil de evitarlas, lo que se lleva a cabo por medio de conferencias dadas periódicamente, en forma sencilla.

Lo que antecede se refiere a los puntos capitales de la estadística general, deduciendo someramente conceptos y observaciones que la exposición de los hechos sugieren, sin entrar al detalle y demuestra los importantes servicios prestados por el personal de sanidad.

Los servicios de cirugía, laboratorios y especialidades de otorino-laringología, ojos y rayos X, han alcanzado una importancia que hace pensar en la construcción de locales donde puedan funcionar cómoda y eficientemente.

La importancia adquirida por el Hospital de la Base Naval de Puerto Belgrano, supera en mucho hoy a los propósitos que motivaron su fundación en el año 1903.

El paralelismo entre el crecimiento progresivo de la población de este puerto y el aumento de las actividades de la escuadra surta en la Base, requieren actualmente una mayor suma de preocupaciones, cuidados y medidas de previsión, exigiendo por ende la ampliación de las dependencias del hospital, asunto éste que ya se ha meditado y sancionado implícitamente por parte del Ministerio.

DIVISION SANIDAD DE LA BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO

SECCION HOSPITAL

Clasificación general de las enfermedades que se han tratado en el Hospital (internado)
durante el año 1924.

Enfermedades	552	casos, o sea el	33.09	%	sobre el total
» enfermedades infecciosas.....	117	»	»	7.01	»
» venéreas	18	»	»	1.08	»
» de la sangre, la nutrición y endocrinopafías.....	56	»	»	3.36	»
» del sistema nervioso.....	42	»	»	2.52	»
» de los ojos.....	22	»	»	1.32	»
» del oído.....	137	»	»	8.21	»
» del aparato respiratorio.....	111	»	»	6.65	»
» del aparato circulatorio.....	152	»	»	9.11	»
» del aparato digestivo.....	48	»	»	2.88	»
» del aparato genito-urinario.....	93	»	»	5.58	»
Tumores abscesos, flemones, úlceras y fistulas.....	17	»	»	1.02	»
Enfermedades parasitarias.....	30	»	»	1.80	»
» de los huesos, articulaciones, músculos y anexos.....	27	»	»	1.62	»
» de la piel y anexos.....	162	»	»	9.71	»
Lesiones traumáticas e intoxicaciones.....	84	»	»	5.04	»
Varias.....	84	»	»	5.04	»

TOTAL..... 1.668

El servicio administrativo de la Base de Puerto Belgrano queda consignado en los siguientes cuadros detallados:

DIVISION CONTADURIA Y SUMINISTROS DE LA BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO

Estadística del movimiento de fondos habido durante el año 1924

Movimiento de caja

Enero	\$ 857.474.10
Febrero	" 1.359.668.67
Marzo	" 1.955.841.30
Abril	" 1.449.223.44
Mayo	" 1.581.215.07
Junio	" 1.399.022.72
Julio	" 1.431.848.55
Agosto	" 1.157.514.16
Septiembre	" 1.403.436.04
Octubre	" 1.321.835.59
Noviembre	" 1.782.920.56
Diciembre	" 1.567.281.57
Total	\$ 17.267.281.57

Intercambio de fondos con la Dirección General Administrativa

	Recibido	Rendido
Saldo del año 1923	\$ 2.638.688.37	
<i>Ejercicio 1924—</i>		
Enero	\$ 429.679.01	\$ 358.884.25
Febrero	" 801.728.71	" 342.754.16
Marzo	" 956.850.74	" 445.439.16
Abril	" 800.054.57	" 2.124.700.85
Mayo	" 944.674.65	" 1.125.975.10
Junio	" 949.278.61	" 1.961.599.82
Julio	" 878.335.17	" 785.988.15
Agosto	" 669.634.16	" 1.201.145.55
Septiembre	" 787.193.01	" 1.028.330.57
Octubre	" 734.004.56	" 716.823.46
Noviembre	" 1.154.890.77	" 932.033.64
Diciembre	" 921.295.18	" 668.846.91
Saldo que pasa al año 1925		" 973.731.89
Totales	\$ 12.666.307.51	\$ 12.666.307.51

CUENTAS RESPONSABLES

Fondos entregados a los Contadores y rendidos por los mismos

	Entregado	Rendido
Saldo del año 1923	\$ 2.191.601.38	
<i>Ejercicio 1924—</i>		
Enero	\$ 415.000.71	\$ 692.319.22
Febrero	" 602.990.81	" 564.329.03
Marzo	" 1.003.769.18	" 1.150.904.14
Abril	" 973.983.17	" 1.584.499.07
Mayo	" 828.319.04	" 931.761.39
Junio	" 1.206.479.15	" 1.637.386.02
Julio	" 794.471.82	" 838.760.02
Agosto	" 655.202.59	" 895.978.35
Septiembre	" 895.371.31	" 1.042.355.87
Octubre	" 658.644.97	" 622.832.87
Noviembre	" 917.058.07	" 907.543.50
Diciembre	" 1.080.390.57	" 734.854.81
<hr/>		
Totales	\$ 12.223.282.77	\$ 11.603.524.29
Saldo que pasa al año 1925		" 619.758.48
<hr/>		
Totales	\$ 12.223.282.77	\$ 12.223.282.77

CUENTA SERVICIO HIDROGRAFICO

El intercambio de fondos con esta División ha sido de \$ 59.319.82
Recaudaciones

Esta División ha recaudado la suma de \$ 267.254.80 ^m/_n por los siguientes conceptos:

<i>Ingresos varios.</i> —Venta de víveres, verdura, artículos varios, racionamiento, pasajes, radiotelegramas, carbón, pasajes, cargos por ropa, vagi-lla, etc. la suma de	\$ 146.125.47
<i>Producido dique 2.</i> —Reparaciones de buques mer- cantes, etc	" 28.688.36
<i>Rentas generales.</i> —Derechos de entrada, permanen- cia, prácticos, remolques, sanidad, faros y balizas, dique y tracción	" 49.581.08
<i>Corriente eléctrica.</i> —Suministro de luz a varios y exceso de consumo casas de la Base	" 9.945.88
<i>Venta de agua.</i> —Producido venta a particulares y exceso de consumo casas de la Base	" 7.768.10
<i>Alquileres de casas.</i> —Producido alquileres casas de la Base	" 25.145.91
<hr/>	
Total	\$ 267.254.80

Rendiciones de cuentas

Las rendiciones de cuentas elevadas a la superioridad han sido de 266.

Resumen de los fondos administrados por esta División

Cuenta Dirección General Administrativa	\$	12.666.307.51
Cuenta Servicio Hidrográfico	"	59.319.82
Cuenta ingresos varios	"	146.125.47
Cuenta producido dique 2	"	28.688.36
Cuenta rentas generales	"	49.481.08
Cuenta corriente eléctrica	"	9.945.88
Cuenta venta de agua	"	7.768.91
Cuenta alquileres de casas	"	25.145.91
		<hr/>
Total	\$	12.992.882.13

Base Naval del Río de la Plata

Las condiciones generales de esta Base son también deficientes, y de hacer un resumen de las necesidades que le son más apremiantes, se podría llegar a la conclusión de que la gran mayoría de sus construcciones no son adecuadas.

Las casas para alojamiento de Jefes, Oficiales y personal subalterno, las dependencias de los servicios de armamento, puerto, talleres, sanidad, etc., requieren la construcción de otros que los reemplacen ya que su reparación no sería eficiente, debido al estado del material.

Las cuadras para cuarteles de marineros y conscriptos, tienen iguales inconvenientes que los alojamientos mencionados y su capacidad es insuficiente, lo que se pone más de manifiesto en las épocas de concentración de nuevos conscriptos. Pues hay que tener en cuenta que además de la dotación del personal asignado a los servicios de la Base, es necesario alojar también en las cuadras a las dotaciones de los buques y torpederos que se encuentran en reparaciones.

Está en vías de ejecución la construcción de un depósito de materiales pertenecientes a los buques que pasan a situación de desarme, lo que traerá un desahogo muy sensible a las dependencias y también la seguridad de poder cuidar en forma conveniente el material que se desembarque de esos buques, cosa que hasta ahora se hace con dificultad por falta de locales adecuados, exponiendo a que dicho material se deteriore.

En la época correspondiente, se inició la concentración de conscriptos de la clase 1904, procedentes de las Provincias de Tucumán, Salta, Santiago del Estero, Catamarca y Jujuy, y la de los distritos militares números 19 y 20, con lo que se puso más en evidencia la falta de alojamiento para el personal subalterno.

Llama la atención el extraordinario número de conscriptos analfabetos que se han incorporado a esta Base, el 45 % de los que han quedado para prestar servicios en ella y en los buques que están adscritos.

Durante el año, el estado sanitario del personal ha sido excelente, lo que ha quedado comprobado por la escasa morbilidad y mortalidad, y por la ausencia casi absoluta de enfermedades infecciosas, a lo cual ha contribuído en forma manifiesta y eficaz las medidas tomadas en lo que respecta a la higiene individual y las disposiciones reglamentarias de profilaxis que están en vigor en la Armada, no obstante las deficientes condiciones en que se encuentran los departamentos de baños y enfermería de esta Base, a los que se ha reparado en forma precaria ya que el plan general de reparaciones y construcciones requiere llevar a cabo la distribución de locales sanitarios en concordancia con el desarrollo general de las demás construcciones que será necesario efectuar.

La División Servicio de Puerto ha respondido en forma satisfactoria a las exigencias de sus funciones, a pesar de la insuficiencia de medios de transporte, lo que en su totalidad debe hacerse por embarcaciones que tienen que suplir a las necesidades de talleres, transporte de obreros, materiales, provisionamientos generales, víveres, agua potable y petróleo.

Todo el material flotante de esa División se encuentra en regulares condiciones y estado de conservación, consecuencia de sus muchos años de servicio y del continuado uso que ha sido menester dar a estos elementos, los que en general y de acuerdo a las exigencias han sido sometidos a reparaciones parciales o totales.

Con los recursos de la Base se está construyendo una embarcación apropiada para el transporte de petróleo al Hospital Naval, Lavadero y otras dependencias que la utilizan.

Los dos diques flotantes de que dispone la Base han sido utilizados en forma casi permanente para el carenaje de buques y de embarcaciones que por su tonelaje y características no pueden ser colocados en el varadero. Durante el año se han carenado en los diques flotantes 37 embarcaciones de distintos tipos.

Con motivo de la iniciación de los ejercicios anuales que debe ejecutar la escuadra, se ha preparado un grupo de avisos equipados con lo necesario para el fondeo, rastreo etc., como también para efectuar la instrucción del personal permanente que ha de desempeñar, a su vez, la función de instructores de los conscriptos asignados a estos servicios.



El estado de los buques y torpederos que dependen de la Base, concuerdan en un todo con lo que he manifestado previamente en lo que se refiere al estado general de nuestra armada. Aparte de los exploradores, de los que el “Córdoba y “La Plata” se encuentran en reparaciones generales de conformidad a lo establecido en el plan de su modernización, se hallan en desarme y para ser reparados, a su vez los torpederos “Misiones”, “Entre Ríos”, “Murature”, “Jorge”, “Bathurst” y “Co-

modoro Py”, este último está listo para ser tripulado y poder navegar.

La Sección Artillería está ubicada en un local estrecho para el almacenaje de los materiales de los buques que están en situación de desarme, lo que obliga a que éstos mantengan montados algunos de sus cañones con perjuicio evidente para su buena conservación, si se ha de llevar esta de conformidad con las prescripciones reglamentarias.

Se siente la necesidad de reparar en forma completa el polígono de tiro y los polvorines, los que no responden a las necesidades de seguridad para el personal y estabilidad de las pólvoras y explosivos que deben almacenar los últimos.

La falta de polvorines adecuados implica la exigencia de remitir al Arsenal de Zárate, toda la munición de los buques que pasan a situación de desarme acarreado inconvenientes de orden económico.

De año en año se va aumentando la capacidad de los talleres de la Base, con la ampliación de sus locales y la adquisición de máquinas más convenientes que respondan a la característica puramente naval. El desenvolvimiento progresivo de los talleres consulta, tanto las necesidades del momento como las del futuro.

En el año 1924, los talleres de la Base del Río de la Plata han abierto 1088 obras de diversas ca-

tegorías y han concluído 995 de ellas, en general las necesidades de los mismos son muchas, para que su labor sea efectiva y sobre todo económica, más aún si han de tenerse en cuenta las obras que se ejecutan, las que día a día aumentan en importancia.

Debe hacerse la salvedad de que, con los recursos del presupuesto general, se va solucionando paulatinamente el problema de la falta de maquinarias, pero es necesario continuar asegurando partidas apropiadas para nuevas adquisiciones, a objeto de completar todas las instalaciones indispensables y mejorar las condiciones de trabajo de los talleres, en los que durante el año transcurrido se han introducido mejoras apreciables, construyéndose además carros grúas, capaces de transportar en el interior de los mismos, materiales y máquinas hasta de diez toneladas, a los que se agrega la instalación de una serie de maquinarias nuevas, en las secciones de calderería, tornería, ajuste y carpintería en blanco, y la construcción en la cabecera del muelle principal de una grúa eléctrica de 10 toneladas para la extracción de calderas y otros mecanismos pesados.

La usina de la Base ha funcionado durante todo el año con una producción de 1.045.297 K. W. H., el que ha resultado a razón de \$ 0.089, incluyendo la amortización del 5 % correspondiente al capital invertido en la instalación de la usina.

El estado de conservación de toda la red subterránea y aérea, puede considerarse malo, por las condiciones de la instalación primitiva que no ha correspondido a las exigencias técnicas de estas instalaciones por haberse utilizado material viejo.

Está en proyecto la nueva red de distribución de la energía eléctrica, la que una vez instalada asegurará el servicio durante muchos años. Por lo que se refiere al estado de los motores eléctricos en servicio, no hay nada que observar, manteniéndoseles en muy buen estado de eficiencia y procediéndose a efectuarles normalmente las recorridas y reparaciones a que da lugar su empleo continuado.

La red telefónica ha funcionado regularmente, se encuentra depositado el material que deberá emplearse para la renovación total del sistema, con materiales y aparatos recientemente adquiridos.

Debido a las ampliaciones que se han efectuado en algunas de las dependencias y en la Escuela Naval, será menester aumentar el equipo de motores y generadores de la usina eléctrica.



La destilería de petróleo de la Base, surte la nafta necesaria para el funcionamiento de embarcaciones y de algunos motores de los talleres, así como también provee de combustible a las distintas dependencias y a la Escuela Naval. Durante el año se han efectuado 46 destilaciones, tratándose 1.858.884 litros de petróleo bruto, de los que se han

obtenido 720.605 litros de destilados y 1.036.070 litros de residuos.

Esta instalación no tendrá razón de ser tan pronto como funcione la gran destilería que se construye por cuenta del Ministerio de Agricultura, pero hasta tanto ella funcione, los servicios que esta destilería modesta pero eficiente presta a la Marina, son indispensables.

Debo hacer notar la necesidad de que el canal de acceso a la Base y que forma parte de los canales del Puerto de La Plata (propiedad nacional) así como su llegada por el Río Santiago, sea mantenido por el Ministerio de Obras Públicas con la profundidad que le corresponde, que es la primitiva, y que actualmente no tiene.

El hecho de que estén amarrados allí los buques de la Armada, que son del servicio nacional, exige que la Repartición encargada del mantenimiento de los canales y puertos, los contemple dentro de su presupuesto. Así se ha hecho en años pasados y no veo ninguna razón para que no se continúe con el mismo criterio.

En resumen, a la Base Naval del Río de la Plata se ha prestado hasta ahora poca atención en cuanto a sus instalaciones de depósitos, alojamientos, talleres y otras construcciones de carácter permanente. Para subsanar las deficiencias se solicitarán los recursos indispensables destinados al reemplazo de los viejos galpones de cinc, por otros sencillos pero más adecuados, y al efecto, en el presupuesto del año próximo se solicitarán los fondos para tal fin.

Arsenal Naval Buenos Aires

La situación especial en que se encuentra este establecimiento en el puerto mismo de la Capital, hace que se acuda a él para todos aquellos trabajos de mayor urgencia y rapidez que se presentan.

Cuando se planeó el Puerto de la Capital en la Dársena Norte (y para ello pueden consultarse los planos en que por ley se aprobó la construcción de ese puerto) se destinó para Arsenal de Marina todo el frente Norte de la Dársena del mismo nombre, limitando por el Oeste la calle general del puerto y por el Este el muro de defensa exterior hacia el Río de la Plata.

Resoluciones posteriores fueron poco a poco cercenando el terreno que le correspondía, destinándose la mayor porción de su área para el servicio de inmigrantes, y aun cuando se dijo entonces que aquello era en forma provisional, hoy se encuentran instaladas esas dependencias con carácter permanente y con gravísimo perjuicio para las necesidades de la Marina, razón por la cual, en un espacio reducido—impropio y hasta de injusticia,—se encuentran instalados la Escuela de Mecánica, los Talleres Navales, con los diques de carena, las dependencias de los Servicios de Hidrografía y Radiotelegrafía y el Cuartel de Marinería, donde se efectúa la concentración de los conscriptos y se mantienen estacionadas las fuerzas de marina que las necesidades del servicio exigen mantener en la Capital.

Creo que debe devolverse a la Armada la superficie de terreno que legalmente le corresponde, o bien fijar un límite definitivo al área que debe ocupar el Arsenal Naval de la Capital.

Talleres.—Las dificultades inherentes al poco espacio utilizable de los murallones de atraque con que cuenta este arsenal, se ponen de manifiesto continuamente con motivo de la llegada de los grandes paquetes de ultramar, que efectúan operaciones de desembarco del pasaje, así como también en ocasión de la entrada y salida de buques a los diques de carena. Estos hechos originan inevitablemente una serie de maniobras con los buques adscriptos o en reparaciones, con el consiguiente perjuicio de la pérdida de tiempo y la distracción del personal que debe atender a los diversos servicios.

Diques de carena.—El total de tonelaje carenado en ambos diques durante el año 1924, alcanzó a 96.988 toneladas representadas por un total de 61 buques, de cuyo total 25.987 toneladas corresponden a buques de la marina de guerra. La recaudación por derechos de entrada y permanencia de los buques en dique, ha sido de \$ 134.500.00 oro sellado.

El estado general de los diques es regular, requiriendo como medida de conservación una recorrida a ambas compuertas y la maquinaria de la casa de bombas, pues desde que se construyeron, hace más de 30 años, no han recibido una reparación a fondo. Lo que a esto se opone, es que el Arsenal no dispone de una parte de los fondos que los

diques perciben y que debiera asignarse para el mantenimiento de los mismos y de los mecanismos para su funcionamiento.

Esta circunstancia hace que gravite sobre el presupuesto del mismo arsenal todo el peso de gastos de conservación de los diques de carena, en forma contraria a lo que debiera corresponder, pues es más equitativo que estos gastos sean cubiertos con un porcentaje adecuado del producido, pero las aberraciones de algunas de nuestras vetustas leyes se oponen a ello.

Los talleres del Arsenal han construido durante el año ppdo., lanchas a vapor y embarcaciones menores para distintos buques de la Armada, efectuándose además reparaciones importantes de carácter general a los avisos y buques del servicio menor y dándose por terminados los trabajos del “Ushuaia”, “Alférez Mackinlay” y Chata “C 3” y preparar a la Fragata “Presidente Sarmiento” para el viaje que realiza.

Diversos trabajos ordenados por la Superioridad unos, y pedidos por los Comandos respectivos otros, estos últimos con cargo a los créditos de Conservación, han sido ejecutados para distintos buques y reparticiones de la Armada.

Las reparaciones del Guardacostas “Independencia”, iniciadas en los talleres de la Base Naval del Río de la Plata, y cuya prosecución empezó en este Arsenal en Agosto de 1924, no están aún terminadas.

La misma circunstancia ocurre con los trabajos del Explorador “Córdoba” cuya ejecución se comenzó en Enero ppdo., y para la que se dispone de los fondos necesarios.

Entre los trabajos extraordinarios hechos, están las reparaciones generales ejecutadas al Buque Tanque “12 de Octubre”, al servicio de la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, y las que actualmente se ejecutan al “Aristóbulo Del Valle”.

En lo que se refiere a las restantes obras, ha habido el siguiente movimiento:

Obras cuya ejecución no se terminó en el	
año 1923	62
Obras ordenadas en 1924	261
	<hr/>
Total de obras en 1923-1924 . . .	323
Obras terminadas en 1924	273
Obras que pasan al año 1925	50

La falta de fondos ha impedido ejecutar ampliaciones de importancia en los talleres. Unos tornos para la sección Mecánica, una máquina para cortar “coladas” en la sección Fundición y algunas máquinas modernas instaladas en la carpintería de blanco, han reforzado los equipos de que disponían estos talleres, cuya capacidad en general, teniendo en cuenta los elementos mecánicos de que dispone

y el trabajo que actualmente se le encomienda, es suficiente.

Las reparaciones parciales fueron atendidas en su costo con la suma mensual que asigna el Crédito de Conservación de las Instalaciones de Talleres, pero esta suma es muy exigua y conviene aumentarla equitativamente en la primera oportunidad.

Asunto fundamental para la buena marcha de los talleres es el que se refiere al personal de operarios. Una de las mayores preocupaciones de las autoridades navales ha sido, y es, la de mantener en servicio un plantel de operarios de las distintas especialidades, que permitan en cualquier circunstancia atender en debida forma los trabajos, para lo que ha sido menester fijar escalas de jornales que al par de consultar los intereses de la repartición, son una retribución exacta del trabajo realizado por cada operario dentro de cada una de las especialidades, previa clasificación de idoneidad del obrero y sin perder de vista su antigüedad en la repartición, y también se han reglamentado los ascensos a Capataz, previo examen de competencia, teórico-práctico.

El reducido personal de empleados que el presupuesto asigna a los talleres, exige la remuneración del personal necesario, con la partida de jornales, lo que en definitiva grava el costo de las obras.

Edificios.—El estado de conservación de los viejos edificios del Arsenal es bueno en general, dentro de lo relativo a su construcción, en su mayoría de madera y cinc.

El cuartel de marinería, constituido por galpones exactamente iguales a los que posee la Aduana para depósitos de mercaderías, no es apropiado para alojamiento; pues careciendo de calefacción y de un revestimiento interior aislador de temperatura, entraña un serio peligro para la salud del personal, sobre todo en invierno. Esta circunstancia ha sido tenida muy en cuenta, habiéndose iniciado ya los trabajos de instalación de lo indispensable para remediar el inconveniente.

Durante el año se hicieron dos comedores amplios para Suboficiales y Cabos Principales, y se ejecutaron obras de reparación en los diversos locales que constituyen el Arsenal. A pesar de la continua reforma y mejoras que se introducen en los alojamientos de personal, no condicen los actuales con el destino que tienen.

Considera este Ministerio que esto entraña un problema de resolución urgente, debiendo a la brevedad procederse a la construcción de cuarteles adecuados, para lo que será necesario determinar su ubicación conjuntamente con la que corresponde a otras dependencias de la Armada.

El servicio de incendio comprende actualmente 39 bocas, distribuidas en todo el Arsenal, y sus cañerías, válvulas, hidrantes y mangueras están todas en perfecto estado.

El estado de instrucción y disciplina del personal, puede clasificarse de muy bueno, como lo ha evidenciado en todas las oportunidades en que ha tenido que actuar.

En lo que se refiere al control e instrucción, se ha seguido de conformidad con las normas establecidas para todo el personal de la Armada, dentro de lo que corresponde a cada especialidad.

Importe de los materiales empleados en las diferentes obras que se ejecutaron en el Arsenal Naval Buenos Aires durante el año 1924.

Meses	Créditos de Conservación	Imputaciones Varias	Totales
Enero	\$ 257.10	\$ 23.730.97	\$ 23.988.07
Febrero	» 1.496.59	» 18.850.88	» 20.347.47
Marzo	» 1.450.58	» 11.478.85	» 12.929.43
Abril	» 2.104.70	» 11.621.02	» 13.725.72
Mayo	» 2.135.51	» 9.403.21	» 11.538.72
Junio	» 4.200.17	» 11.252.81	» 15.452.98
Julio	» 5.378.30	» 16.821.88	» 22.200.18
Agosto	» 6.631.94	» 12.168.94	» 18.800.88
Septiembre.....	» 5.683.62	» 12.597.02	» 18.280.64
Octubre.....	» 4.165.13	» 19.619.22	» 23.784.35
Noviembre	» 5.683.27	» 16.697.71	» 22.380.98
Diciembre.....	» 9.146.11	» 26.747.74	» 35.892.85
Totales	\$ 48.332.02	\$ 190.990.25	\$ 239.322.27

Arsenal Naval Buenos Aires

Números de obreros que trabajaron durante el año 1924

SECCIONES	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Promedio
Mecánica	87	76	60	49	52	55	56	60	59	49	46	59	59
Electricista.....	27	26	25	23	24	27	28	28	27	20	20	21	25
Hejería	32	32	23	17	18	28	29	30	30	26	19	31	26
Calderería	104	66	58	45	61	73	97	99	68	99	109	133	83
Cobrería	22	23	24	15	16	16	12	14	14	14	12	12	16
Modelos	5	3	3	1	2	2	3	3	3	3	1	3	3
Fundición.....	16	15	16	12	11	14	14	14	14	14	10	15	14
Carp. en Blanco.....	23	23	15	16	15	15	9	12	12	13	13	14	15
» de Ribera.....	48	45	28	21	23	25	22	22	20	17	20	30	27
Maniobra	14	15	7	15	16	15	16	15	15	15	15	15	15
Galponista	—	—	2	3	4	5	5	5	6	6	4	4	4
Albañiles.....	6	6	4	5	5	5	9	9	9	9	6	10	7
Pintores	48	47	6	19	19	20	15	15	27	89	80	43	36
Encargados y varios.....	38	34	32	21	23	21	22	25	25	25	25	25	25
Radiotelegrafista.....	4	6	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Aprendices	47	24	26	19	16	19	20	20	20	16	17	17	23
Total de Obreros	521	451	333	281	305	341	357	371	349	415	400	432	380

Promedio
Mensual

Arsenal de Marina de Zárate

Esta repartición que, en forma tan previsora y cuando sólo se pensaba en que el país necesitaría defender únicamente los ríos, fundara el gran Presidente Sarmiento, al pie de las barrancas del pueblo de Zárate, constituye una dependencia importante del Ministerio de Marina, por cuanto en ella se almacenan y preparan la gran porción del armamento de calibre mediano y menor que posee la Escuadra; se recalibran, renuevan y cargan todos los cartuchos metálicos que la Armada entera emplea en sus ejercicios anuales; se fabrican todos los estopines y espoletas para la artillería en sus variados calibres, desde el grueso hasta el pequeño; se preparan las cápsulas de fulminato en locales especiales y con las precauciones necesarias que el peligrosísimo manejo de cantidades grandes de fulminato de mercurio exigen; se recorren, modifican y renuevan los mecanismos complicados de las alzas de los cañones de la Escuadra; se renuevan todos los mecanismos de ametralladoras, fusiles y revólveres; se fabrican las municiones de menor calibre, como ya se ha dicho, y por último se fabrican allí todos los correajes necesarios para las tropas de marina que tengan necesidad de efectuar ejercicios de desembarco y los atalajes de artillería destinados al mismo objeto.

El Arsenal de Zárate, que depende en cierto modo de la Dirección General del Material, desempeña una función altamente necesaria en la Marina, y la labor empeñosa de su personal merece mencionarse.

DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

Me es altamente satisfactorio hacer constar la labor eficiente de orden administrativo llevada a cabo por esa Dirección General, siendo oportuno entrar en ciertos detalles referentes al sistema implantado y sancionado por la práctica de estos dos últimos años, por ser ellos una manifestación de progreso en dicho orden y fundamentales para una legislación más apropiada que la actual.

En este sentido, ha sido también muy eficiente la cooperación que con toda buena voluntad y amplio espíritu de administración ha prestado la Contaduría General de la Nación.

La gestión llevada a cabo este año, no ha estado por cierto, exenta de molestias, ya que ha sido necesario contrariar procedimientos erróneos fuertemente arraigados, logrando con ello recuperar la autonomía que corresponde a la Dirección General Administrativa, tal como lo acuerda la Ley 3305 de su creación.

Estos procedimientos, si bien exigen mayor dedicación, van dando resultados muy buenos y ya son frecuentes los casos en que la Armada compra a precios más baratos que los particulares, lo que antes no ocurría.

Investigación

Habiendo la Dirección General Administrativa observado en su contabilidad ciertas diferencias en los Balances, que se prestaban a la duda de posibles irregularidades, el Ministerio dispuso de inmediato el nombramiento de un Oficial Almirante, con amplias facultades, para que en calidad de Juez de Instrucción llevara a cabo un examen de libros y documentos, labor en que aun se encuentra empeñado.

Movimiento de fondos

Los fondos administrados por la Dirección General han sido recibidos con toda regularidad, mediante los pedidos mensuales para gastos y jornales y órdenes de pago correspondientes; esto ha permitido entregar a los buques y reparticiones, y por anticipo, las sumas destinadas a cubrir gastos durante el mes, lo que antes se hacía a mes vencido, obligando a contraer deudas, o a satisfacer estas necesidades con dineros destinados a otros ítem.

Los pagos de cuentas y todo compromiso de la Armada han sido atendidos puntualmente. Más adelante se hace referencia a este asunto y a las ventajas económicas que esta situación ha proporcionado a la Marina.

Se agrega a esta Memoria un cuadro demostrativo del estado de las partidas votadas por el Presupuesto para la Armada. En él se observa que los gastos se han subordinado a las autorizaciones, con

excepción de la 1 del ítem 5 inciso 9, destinada a entierros y lutos.

Pagos

En una de las leyes de gastos de años anteriores, en el que por causas accidentales los ingresos fiscales fueron escasos, se hizo figurar un artículo disponiendo que todo pago mayor de \$ 100 debiera ser hecho por la Tesorería General de la Nación. Más tarde este artículo fué modificado, disponiéndose (Ley 11260) que las Tesorerías de las Direcciones Generales de Administrativa del Ejército y Marina, puedan abonar cuentas hasta por \$ 1.000 oro sellado.

La disposición del art. 28 de la Ley actual de presupuesto, a la que me estoy refiriendo, presenta inconvenientes, por el trámite que debe seguir toda cuenta a pagarse por la Tesorería General. Esta circunstancia influye de tal modo en el costo del material que se adquiere, que no es raro el caso en que el comerciante fija un precio si la factura ha de pagarse de inmediato por la Tesorería de la Intendencia, y otro, bastante más alto, si ha de hacerlo la Tesorería General de la Nación. Convendría en consecuencia, la supresión de dicho artículo y autorizar el pago de todas las cuentas por la Tesorería de la Dirección General, con lo que se obtendrían evidentes beneficios.

Este procedimiento no excluiría en modo alguno el contralor de la Contaduría General de la Nación, por que las cuentas son intervenidas por aquélla,

para lo cual tiene a la vista todos los antecedentes de la adquisición o prestación del servicio de que se trata.

Las cifras que a continuación figuran, demuestran elocuentemente cómo es conveniente el pago directo por la Dirección General Administrativa.

Año	CUENTAS PAGADAS POR		DESCUENTOS OBTENIDOS POR			
	Administrativa	Tesorería General	Administrativa		Tesorería General	
			Pesos m/n	%	Pesos m/n	%
1921	4.417.155.81	4.843.962.15	5.524.15	0.12	2.868.88	0.06
1922	5.873.448.71	2.812.923.12	36.994.01	0.63	9.974.10	0.35
1923	4.122.481.62	3.452.477.14	96.553.28	2.3	39.649.96	1.1
1924	3.764.288.19	3.276.568.22	124.697.23	3.3	15.956.77	0.48

Sueldos

Ha sido una preocupación de la Superioridad el abono puntual de los sueldos al personal; nada afecta tanto sus finanzas como la percepción irregular de sus haberes, y nada desacredita más que esto a la Administración.

Para conseguir el fin indicado, se ha simplificado el proceso que seguían las listas de revista, habiéndose llegado en la actualidad a contar con los fondos para los pagos de haberes dentro de los primeros días de cada mes.

Pasajes, fletes y remolques

Como un signo bien elocuente por cierto, de cómo

ha cambiado el sistema administrativo, se enumera el siguiente dato: al finalizar el año 1922 la partida del presupuesto destinada a cubrir los gastos para llenar los servicios de pasajes, fletes y remolques, era de \$ 300.000 ₡, no sólo estaba agotada, sino excedida en igual suma, y para saldar este déficit hubo necesidad de solicitar al H. Congreso un crédito extraordinario.

Ahora, con la suma votada se cubren esos servicios, y esto se ha conseguido con la nueva reglamentación por la cual se entrega el dinero en vez de órdenes, toda vez que deba disponerse traslado de personal; evitando en lo posible el movimiento de personal entre las Bases Navales; cargando los fletes al costo del material que se transporta; disminuyendo en lo posible el uso del ferrocarril para el envío de cargas como encomienda; aprovechando los transportes de la Armada en forma previsoramente para el envío de vestuario y otros materiales que debe hacerse en épocas fijas y determinadas, empleando los remolcadores de la Armada para el servicio de remolques de los buques, siempre que sea posible.

Compras

Durante este año se afianzaron los resultados de las gestiones realizadas, en lo referente a los aprovisionamientos, y puede decirse que ellos se hacen en forma tal que señala un gran paso hacia el fin deseado de comprar en las mejores condiciones. Se ha salvado ya el obstáculo principal, pues que se cuenta, como se ha dicho, con los fondos para el

pago inmediato o a 30 días, según los plazos estipulados, y de ese modo ha trascendido en la plaza un renombre para la institución que atrae a las firmas más serias, y a los mismos fabricantes, como lo acreditan las ofertas verbales y por escrito que diariamente llegan a la Dirección General Administrativa.

Las consecuencias de esta selección se ha operado por si sola, por la competencia de mejores firmas, la eliminación de los intermediarios y la puntualidad en el pago, que se traducen en grandes economías para el erario.

La oficina de recepción creada el año pasado ha tenido una labor eficiente en la recepción de los aprovisionamientos.

Debe dejarse constancia de que sólo en algún caso raro y excepcional, el comerciante ha formulado reclamos contra las decisiones desfavorables de la Comisión de Recepción, demostrando esto la justicia de sus procedimientos.

Esta Comisión lleva una ficha de cada casa proveedora, en la que consta los artículos que le han sido adquiridos y la forma como ha dado cumplimiento a sus compromisos; esta ficha, está a disposición de la División Compras y sirve para ir formando el catálogo de las casas que, en las diversas especialidades, merecen ser tenidas en cuenta, cuando se deben formular cotizaciones de precios.

La fiscalización de los pedidos ordinarios y extraordinarios, actas y planillas de descargo y reposición, se ha realizado con la minuciosidad requerida. El hecho de no haberse suscitado reclamaciones por demoras o errores en los aprovisionamientos, constituye un índice favorable.

El nuevo sistema implantado para el contralor de los consumos, ha dado resultado altamente satisfactorio; tanto en lo que se refiere a víveres, como equipo y consumos en general. Una rigurosa fiscalización permitió puntualizar cualquier irregularidad ajustando estrictamente los aprovisionamientos a las cantidades reglamentarias, o encuadrándolas dentro de las sumas acordadas para cubrir su costo. En lo que concierne a dotación fija, los aprovisionamientos se han efectuado normalmente, siendo objeto de un estudio prolijo los documentos por los cuales se tramitaban, para evitar descargos no justificados plenamente y estableciéndose responsabilidades en cada caso.

Los libros de cuentas corrientes de dotación fija en base a los inventarios de los buques y reparticiones, se encuentran al día.

Consumos

La contabilidad de los artículos de consumo en general, se ha simplificado con la creación de los créditos trimestrales acordados a los buques y reparticiones. Se ha suprimido una tramitación que constituía una demora, eliminando la antigua pla-

nilla de consumo cuya revisión implicaba un trabajo engorroso y complicado.

El crédito trimestral ha subsanado estos inconvenientes, dando a los Comandos oportunidad de efectuar las adquisiciones de acuerdo con las necesidades, suprimiendo algunos artículos y aumentando en algunos casos los de mayor empleo. Aunque las sumas acordadas tienen un margen, el sistema pone en evidencia el espíritu de economía y criterio del Comando al distribuir las entre los distintos cargos manteniendo su buque dentro de las condiciones de eficiencia y presentación que su situación de armamento requiera.

El buen resultado obtenido en los artículos de consumo, ha sugerido, a extender el sistema a los medicamentos.

Suministros

El éxito de los aprovisionamientos, depende de la buena formación de un acopio en los depósitos, punto éste al que se presta la mayor atención.

La dedicación que, por otra parte, se requiere para que los aprovisionamientos sean atendidos en la debida oportunidad tiene actualmente en su contra la escasez de medios de transporte de que dispone la marina y el deseo o necesidad de evitar gastos excesivos en fletes de ferrocarril, inconveniente que se trata de remediar a fin de subsanar las demoras que naturalmente deben producirse en el envío de las cargas ya listas.

En lo que se refiere al vestuario, se han atendido con la debida puntualidad las entregas correspondientes a las dos estaciones del año. Llegó a formarse un pañol de reserva y en el mes de diciembre se remitió a la de la Base de Puerto Belgrano la mitad de ese stock. Hoy se procura volver a constituir esa reserva que, de todo punto de vista, es conveniente y con tal fin se han iniciado, en el taller la confección de las prendas necesarias.

En vajillas en general, se ha llegado a formar un regular stock que ha permitido la renovación de mucha porcelana y cristalería que se encontraba en los buques y que no era reglamentaria. Actualmente, persiguiendo siempre el mismo propósito, se mantiene cierta cantidad de estos elementos en depósito y se ha efectuado el pedido indispensable a la Comisión Naval en Londres.

En el deseo de mejorar en lo posible la vida del personal a bordo, en concordancia con las necesidades de la higiene, se le provee actualmente jabones buenos y pasta dentífrica en envases adecuados que facilitan su conservación, lo que redundará en su beneficio y es de orden económico.

También se provee a cada marinero una máquina de afeitar Gillet y seis hojas de repuesto, para el arreglo de las cuales las Bases están provistas de máquinas especiales.

Esta medida ha de contribuir indudablemente a mejorar las costumbres del hombre que vuelve a su hogar después de haber hecho su servicio mili-

tar, adquiriendo hábitos de higiene y limpieza que antes le eran desconocidos a muchos de ellos.

El aprovisionamiento de víveres ha sido realizado normalmente y a pesar de que varios artículos son de fácil deterioro, no ha habido pérdidas debido a las precauciones que se han tomado. Cuando se formulan pedidos de compras por víveres, posibles de descomponerse, se establece que las entregas por parte del vendedor sean hechas dentro de la época y en la cantidad que determine el comprador. Por otra parte, se está haciendo una atenta selección en estos víveres de vida precaria, para efectuar sus aprovisionamientos a cortos intervalos, salvo en casos excepcionales.

En lo que respecta a la provisión de drogas y artículos sanitarios, cabe señalar la conveniencia de su adquisición en el extranjero, siempre que se haga como últimamente, con la intervención profesional y que estos materiales puedan ser traídos al país por transportes de la armada.

Se ha dotado a los Laboratorios de máquinas para el corte y preparación de vendas, de linimentos, llenado y cierre de pomos, como así también para llenar ampollas de uso hipodérmico, pulverizar raíces y cortezas, y otras para la preparación de las velas de ambrina. Se estudia también la colocación de una mezcladora mecánica para la elaboración de pasta dentífrica.

Durante el año se recibió todo el material de electricidad comprado en Europa en el año anterior,

consistente en su mayor parte en cables protegidos reglamentarios. Estos aprovisionamientos se han efectuado en forma normal, constituyéndose valiosos depósitos de materiales de cada clase en las Bases, especialmente en la de Puerto Belgrano.

Inspección

Las funciones más importantes de esta parte del servicio administrativo, que es la inspección periódica de los servicios de los buques y reparticiones, ha sido realizada en forma intensiva, y con resultados satisfactorios, habiéndose comprobado que esos servicios se efectúan regularmente y de acuerdo con las disposiciones reglamentarias.

Racionamiento

El racionamiento de puerto, en vigor desde hace dos años, tiene hasta ahora favorable aceptación entre el personal, no habiéndose presentado reclamos por el mismo, ni sugerimientos para mejorarlo.

En cuanto al de mar, la impresión no es la misma; una buena parte es poco aceptada por el personal, imponiéndose una modificación.

El nuevo procedimiento aprobado por la Superioridad de racionar en efectivo al personal de la Prefectura General Marítima que presta servicios al Norte de Bahía Blanca, ha dado muy buenos resultados, habiendo inducido al Ministerio a hacerlo extensivo no solamente a todas las Subprefecturas del Sud sino también a los faros y estaciones radio-

telegráficas. Es propósito continuar proveyendo racionamiento en especies solamente a aquellas dependencias de la Armada que por encontrarse en sitios aislados y alejados de poblaciones no pueden adquirir directamente los víveres para su personal, lo cual representa una economía, no tanto en lo que al precio de la ración misma se refiere, ya que se asigna en dinero una suma mayor a la de su costo actual, sino porque se eliminan gastos sobre todo en la parte que corresponde a transporte.

Rezagos

Aunque “rezagos” significa que los artículos así clasificados ya no tienen aplicación en el servicio, muchos de los desechados por planillas de descargo, son reparados en los talleres de la Dirección y provistos nuevamente. Así se han obtenido durante el año grandes economías, reparándose un buen número de motones, cuadernales, aparejos, pastecas, velámenes y vajilla. También han sido utilizados después de haberse lavado y desinfectado, 19.877 kilos de lana, 5330 mantas marinero, 2900 coys de lona, 4030 bolsas de lona para ropa, 16.950 kilos trapos blancos para limpieza, 750 pantalones de brin, 250 pantalones faena blancos, 1200 camisetas de brin, 400 camisetas de faena blancas. Se han estañado en los talleres 3000 cucharas de hierro batido, 2550 tenedores de hierro batido, 1800 cuchillos enterizos, 1500 platos de hierro batido y 1050 jarros.

Laboratorios

Para los Laboratorios de la Armada, el año trans-

currido fué auspicioso, por la oportunidad que ha tenido para demostrar la eficiencia de sus servicios.

Se ha refaccionado el edificio y adquirido algunos costosos aparatos para la investigación científica a fin de facilitarle el mejor cumplimiento de su misión.

El éxito de los trabajos presentados al Congreso Químico Sudamericano por los Laboratorios, así como las autorizadas opiniones de los profesores de química extranjeros que los visitaron detenidamente, y con interés, evidencia la importancia que como instituto de investigación tienen ellos ya conquistada.

Las planillas adjuntas, en las que se hallan clasificados los trabajos mensuales correspondientes a cada una de las secciones, demuestran la tarea realizada en 1924.

En cuadro aparte se consigna el resumen mensual correspondiente a la labor de conjunto efectuada, el que manifiesta un total de 20.657 análisis y ensayos, a los que habría que agregar 1200 tubos químicos para sondajes en el mar, preparados de acuerdo con la fórmula del Laboratorio y enviados a la División Servicio Hidrográfico.

SECCION ENSAYOS DE EXPLOSIVOS

MESES	Prueba de Abel	Prueba de Waltham Abey	Pólvoras B.	Pólvoras N. C.	Pólvoras R. P. C.	Explosivos varios
Enero	976	244	27	—	—	—
Febrero	1064	259	—	—	51	—
Marzo	888	188	—	113	—	7
Abril	1272	318	—	—	—	—
Mayo.....	948	237	—	—	—	—
Junio.....	1152	265	—	—	12	13
Julio	964	241	—	—	—	—
Agosto.....	1324	331	27	—	—	1
Septiembre.....	1268	317	—	116	15	—
Octubre.....	784	196	—	—	—	—
Noviembre.....	448	112	—	—	15	2
Diciembre.....	308	77	—	—	—	—

RESUMEN

Pruebas de Abel.....	11.396
» de Waltham Abey.....	2.785
Pólvoras B.....	54
Pólvoras N. C.....	229
Pólvoras R. P. C.....	93
Explosivos varios	23
<hr/>	
Total.....	14.580

SECCION ENSAYOS ELECTRICOS

MESES	Lámparas incandescentes	Aparatos de medición	Conductores	Motores	Varios
Enero	88	—	20	2	150
Febrero	—	2	75	6	112
Marzo	49	46	71	2	114
Abril	50	2	35	3	65
Mayo.....	12	14	65	5	151
Junio.....	10	6	9	6	—
Julio	10	7	—	4	100
Agosto.....	—	4	2	—	200
Septiembre	—	34	—	—	200
Octubre.....	—	—	4	—	277
Noviembre.	—	2	66	2	—
Diciembre.....	—	2	—	1	22

RESUMEN

Lámparas incandescentes	219
Aparatos de medición.....	119
Conductores.....	347
Motores.....	31
Varios.....	1391
TOTAL.....	2107

SECCION ANALISIS INDUSTRIALES

MESES	Bromatológicos	Cables y Cabos	Pinturas y barnices	Metales y aleaciones	Combustibles	Tejidos	Varios
Enero	69	6	22	29	8	14	22
Febrero	109	4	38	21	1	58	21
Marzo	61	—	24	8	3	9	9
Abril	68	36	2	9	11	60	25
Mayo	70	15	36	13	11	58	10
Junio	52	21	18	4	2	15	41
Julio	125	11	26	89	2	49	39
Agosto	115	5	7	1	3	18	30
Septiembre	203	3	3	1	—	133	35
Octubre	44	10	55	1	2	63	30
Noviembre	84	1	36	—	3	7	25
Diciembre	34	23	31	6	7	40	23

RESUMEN

Bromatológicos	1034
Cables y Cabos	135
Pinturas y Barnices	298
Metales y aleaciones	182
Combustibles	53
Tejidos	524
Varios	310

Total

2.536

Resumen de los análisis y ensayos practicados en los Laboratorios de la Armada durante el año 1924.

MESES	Sección ensayos de Explosivos	Sección análisis in- dustriales	Sec. Ensa- yos eléc- tricos	Sec. análisis Biológicos	Total de Análisis
Enero	1247	170	260	139	1816
Febrero	1374	252	195	90	1911
Marzo	1196	114	282	78	1670
Abril	1590	211	155	88	2044
Mayo	1185	213	247	100	1745
Junio	1442	153	31	124	1750
Julio	1205	341	121	136	1803
Agosto	1683	179	206	133	2201
Septiembre	1716	378	234	158	2486
Octubre	980	205	281	134	1600
Noviembre	577	156	70	120	923
Diciembre	385	164	25	134	708
Año 1924	14.580	2.536	2.107	1.434	20.657

Imprenta

La instalación de la imprenta en la Dirección General Administrativa y la importancia que ya ha tomado por la maquinaria y demás elementos que posee, ha resultado una medida muy atinada, teniendo en cuenta que la Marina necesita un estable-

cimiento especial donde se impriman planillas de tiro, trabajos de Estado Mayor, gráficos especiales preparatorios del servicio de guerra, libros y otros documentos de índole totalmente reservada y que es menester hacerlo en oficinas propias, bajo un contralor militar, de modo que todas las publicaciones lleven el sello de la autoridad que las ha consentido, evitándose su divulgación.

Edificio

Se ha continuado, durante el año, mejorando las condiciones de higiene y presentación del edificio ocupado por la Dirección General Administrativa y sus depósitos.

En estos últimos se han instalado estanterías que han servido para duplicar la capacidad de estiba en ellos.

Se han terminado las instalaciones sanitarias para uso de los Oficiales y empleados y se están construyendo otras para peones, substituyendo las antiguas que constituían un verdadero foco de infección.

Han sido retirados de la casa los rezagos, trasladándolos a un depósito especialmente preparado, contiguo a la carbonera de la Dársena Sud, pudiéndose así aprovechar una buena parte de la casa que estaba convertida en depósito de artículos fuera de uso. Esta medida ha permitido habilitar tres depósitos que eran necesarios dado el aumento siempre creciente de artículos y la instalación de la im-

prenta que ha debido ocupar un espacio considerable.

Se preparó un local para el taller de tejidos, instalándose en él la maquinaria que funciona ya desde hace varios meses.

En el deseo de economizar jornales y facilitar el transporte dentro del edificio, de artículos de un piso al otro, se ha instalado un montacarga con capacidad para maniobrar dos toneladas de peso, y un aparejo también del mismo poder.

Finalmente, se está instalando un servicio de incendio en la parte del edificio que aun no lo tiene, ampliándose al mismo tiempo la cañería existente.

Taller de equipos

Este taller trabajó durante todo el año con método, dando a cada obra el orden de importancia que le correspondía, a efectos de que al cambio de estación se contara con todo el equipo confeccionado.

El movimiento habido en este taller ha sido el siguiente: piezas salidas 407.986, importe \$ 185.354; piezas entradas 425.676, importe \$ 194.092.62.

El trabajo a domicilio debe ser motivo de preferente atención; se estudia actualmente la instalación de una cámara de desinfección por la cual pasaría toda prenda de la citada procedencia, a fin de evitar contagios que en cualquier momento pueden producirse.

En el deseo de independizar a la marina en todo aquello que representa una economía para el erario o una ventaja en cuanto a la calidad de artículo y oportunidad de su producción, se ha instalado un pequeño taller con capacidad necesaria para confeccionar las medias para la tropa y para la Escuela Naval, y por intermedio de la Comisión Naval en los EE. UU. se adquirieron en ese país las máquinas necesarias.

Este taller, dotado con todo el confort e higiene deseable, tiene una capacidad de producción suficiente, lo que permitirá proveer una docena de pares a cada hombre del servicio de la Armada.

A pesar de iniciarse recién esta fabricación, el costo de un par de medias resulta de \$ 0.27 $\frac{m}{n}$ siendo de \$ 0.337 $\frac{m}{n}$ el precio medio de la adquisición en el país.

En el taller trabajan un mecánico, un encargado y 7 obreras, si la experiencia confirmara en el futuro las bondades que hasta ahora se ponen de manifiesto en la realización de esta iniciativa, será conveniente pensar en la oportunidad de adquirir las máquinas necesarias para poder fabricar los elásticos de lana y de algodón, que en muy considerable número consume la Armada, y cuyo costo es muy crecido, pudiéndose por lo tanto hacer efectiva una muy apreciable economía.

En el pequeño taller mecánico se han fabricado durante el año, útiles de rancho y para cocina; se

han confeccionado 4.500 insignias de metal dorado de distintas especialidades, pertenecientes al personal subalterno, que antes se abonaban en plaza de \$ 1 a 1.50 y cuyo costo es ahora desde \$ 0.50 a 0.60 ^m/_n cada pieza.

Se ha puesto en uso una máquina para la construcción de tornillos de bronce de los distintos tipos que se usan, habiéndose obtenido ya marcados rendimientos económicos y habilitado también una máquina para estampar, con la que se han realizado trabajos de hojalatería.

Se tiene sumo cuidado en que las obras, que emprende el taller, sean aquellas que realmente puedan hacerse a precios inferiores a los que se pagan en plaza, considerando, para hacer el cálculo de costo, no sólo el jornal de los obreros, sino también los sueldos que el presupuesto determina para el personal directivo y de administración.

Combustible

El movimiento habido durante el año en las carboneras de la Armada, ha sido el siguiente:

DEPOSITO	Existencia al 1.º de Enero	Entradas durante el año	Salidas durante el año	Existencia al 31 de Diciembre
Buenos Aires...	201	16.304	16.304	201
Puerto Belgrano.	—	33.300	31.900	1.400
Rfo Santiago...	4949	9.025	11.183	2.791

Si a esto agregamos el carbón que tenían los buques y reparticiones, se llega a una existencia total al 31 de diciembre de 9.774 toneladas. Se deduce de esta estadística que durante el año se han gastado alrededor de 60.000 toneladas, que a un precio medio de \$ 29.00 representan \$ 1.740.000 ₘ.

En el mismo período de tiempo se han adquirido de los yacimientos de Comodoro Rivadavia 21.547 toneladas de petróleo con un gasto de \$ 864.661 ₘ, lo que da un costo medio por tonelada de \$ 40.13 ₘ.

Lo invertido en carbón y petróleo supera pues en \$ 135.000 a la suma que el Presupuesto acuerda para combustible, quedando todavía por considerarse los siguientes renglones:

Nafta	\$ 240.000
Corriente eléctrica	” 114.000
Jornales carboneras	” 33.000
Aguas corrientes	” 70.000
Agua y combustible “Sarmiento” . .	” 70.000

Lo que forma un total de \$ 527.000 que sumado a los 135.000 mencionados representaría un déficit de \$ 662.000.

Por los datos que dejo consignados, se ve que la partida destinada a combustible en el presupuesto en vigor es insuficiente para satisfacer las necesidades de la Armada, y a menos de comprometer la instrucción del personal y la eficiencia de aquélla, habrá que aumentar esta partida en futuros presupuestos o tomar otras medidas tales como imputar a ella únicamente el carbón y el petróleo o disminuir el costo del petróleo nacional para la Armada; este último sugerimiento parece el más indicado; estamos pagando nuestro petróleo a un precio muy elevado.

Una vez más se llama la atención sobre el hecho de que con el final del año se consume la última piedra de carbón; no tiene la Armada, todavía, ni siquiera el principio de un stock que nos es indispensable.

No puede dejar de pensarse, y así lo manifiesto a V. H., que en el caso de un conflicto internacional hemos de ver, si no totalmente interrumpida, muy disminuída por lo menos, la entrada de carbón al país, y en tales condiciones la situación de nuestra Escuadra no sería envidiable. Durante la última guerra el carbón se convirtió en un artículo de lujo, que sólo se obtenía a precio jamás alcanzado, y países ha habido en Sud América, que por falta de combustible han debido alterar y hasta suprimir el movimiento regular de trenes y otros servicios públicos.

Otro punto al cual debe prestarse atención es a los depósitos de combustible líquido en la costa; el número de nuestros buques, tanto de la marina de

guerra como mercante, que lo queman exclusivamente, es ya considerable, y esta medida se impondrá más aun cuando regresen al país los dos Acorazados.

De Comodoro Rivadavia al Sud no hay posibilidad de proveerse de petróleo como no sea enviándolo en buques tanques, de los cuales la Marina sólo cuenta con uno y de un tonelaje insuficiente para satisfacer nuestras más modestas necesidades.

Depósitos de aprovisionamientos en las Bases.— La cantidad de artículos enviados a las Bases Navales para el aprovisionamiento de los buques, ha exigido preparar depósitos para contenerlos. En Puerto Belgrano esta cuestión ha sido fácilmente resuelta, aprovechándose los galpones y tinglados que ya existían, pero en Río Santiago la situación es muy desfavorable.

En Puerto Belgrano hay depósitos preparados para vestuario, artículos navales y medicamentos, obras que han sido llevadas a cabo con los escasos fondos de que ha dispuesto la Dirección General Administrativa, y cuyo destino en el presupuesto permitiría emplearlos en ello.

Se impone la necesidad de contar no solamente en Puerto Belgrano sino también en Río Santiago, con buenos galpones donde pueda almacenarse material que sirva para abastecer, por lo menos un cuatrimestre, de artículos navales en general. Así también, debe poder contener el equipo necesario para la incorporación del personal en el caso de movilización.

Panaderías

La panadería recientemente instalada en Río Santiago, va dando hasta ahora los mejores resultados. La elaboración del pan y galleta se hace en las más perfectas condiciones de higiene siendo los precios actuales de producción:

Pan para oficiales	Kilo \$ 0.314
Pan para tropa	” ” 0.23
Galleta	” ” 0.335

Estos precios han sido obtenidos cuando en plaza el pan de 1.^a costaba \$ 0.50 el kilo.

El edificio se hizo con amplitud suficiente para instalar oportunamente las maquinarias necesarias para la fabricación de fideos, en cantidad suficiente para abastecer al personal del arsenal y buques que eventualmente pueden tener su apostadero en él. En breve se dará comienzo a esta obra y en el próximo mes de Abril la nueva instalación estará funcionando.

Estos buenos resultados obtenidos en Río Santiago, han inducido a instalar otra panadería y fideería en la Base Naval de Puerto Belgrano, y a tal efecto, están estudiando los detalles de un local para abastecer ampliamente a 6000 hombres.

Por otra parte, la carne fría que frecuentemente debe proveerse a los buques que salen de Puerto Belgrano, debe forzosamente adquirirse en la localidad; sería pues muy económico contar con las instalaciones necesarias para mantener enfriada la

carne que en estas condiciones deben consumir los buques, y esas instalaciones permitirá el aprovisionamiento de hielo que en verano se precisa para el consumo de la población del arsenal y buques, y el cual ha sido hasta ahora provisto por los acorazados haciendo trabajar sus maquinarias, lo que no convenía.

Valorización de los stocks existentes

Nada podría dar una idea más completa, de la forma como se están administrando los fondos destinados a aprovisionamientos de la Armada, que el cuadro adjunto en el que figuran valorizadas las existencias de los depósitos de la Dirección General y en los de las Bases Navales; y para destacar de una manera clara los progresos alcanzados, se han agregado las cifras correlativas correspondientes al 1.º de enero de 1923.

Se ve que en estos dos últimos años, en los cuales se ha provisto a los buques y reparticiones con mayor liberalidad que antes, al punto que en general los Comandos han manifestado su satisfacción en lo referente al crédito acordado para la adquisición de artículos de consumo, que se ha provisto al personal de vestuario de mejor calidad y por lo tanto más costoso, que se han agregado al equipo nuevos artículos. Esta es la consecuencia inmediata de las medidas aprobadas para contralorear los consumos del equipo y artículos de dotación, contralor que hoy se hace muy severamente en conformidad con las prescripciones y reglamentos en vigor.

EXISTENCIAS EN LOS DEPÓSITOS

De la Dirección General Administrativa y de las Bases Navales

ARTICULOS	31 DICIEMBRE 1922			31 DICIEMBRE 1924		
	Dic. Gral. Adm.	B. Pto. Belg.	B. Río Sant.	Dic. Gral. Adm.	B. Pto. Belg.	B. Río San.
Artículos de dotación fija de consumo ordinario y vestuario...	\$ 1.532.752	\$ 220.613	\$ 68.728	\$ 2.299.475	\$ 479.481	\$ 290.306
Equipos y confecciones.....	» 2.598.833	» 211.500	» 130.379	» 3.749.561	» 219.915	» 161.771
Artículo de Librea.....	» 107.743	» 8.139	» 5.816	» 171.723	» 17.088	» 16.620
Víveres.....	» 36.234	» 92.829	» 31.862	» 162.784	» 104.972	» 66.246
Medicamentos.....	» 117.982	—	—	» 147.099	» 12.435	—
TOTALES.....	\$ 4.395.544	\$ 533.141	\$ 236.785	\$ 6.530.642	\$ 833.891	\$ 534.943

Transportes

El servicio a la costa Sud ha continuado prestándose en el año 1924, como en el anterior, con los escasos y anticuados elementos con que cuenta la Marina.

Las dificultades que surgieron con las compañías particulares, cuyos derechos creían vulnerados, se han allanado llegando a convenir términos que, al par de respetar los intereses de esas empresas, aseguran un eficaz contralor al comercio de transportes marítimos de la Patagonia.

El número de los pocos buques afectados a estos servicios continúa disminuyendo. El “Vicente Fidel López” se encuentra en tan mal estado, que no se sabe si vale la pena repararlo o si sería más económico radiarlo definitivamente. El “Guardia Nacional”, que ocasionalmente hace viajes al Sud, ha sido descalificado por el Lloyd, y será menester incurrir en serios desembolsos para poderlo clasificar nuevamente; el “Chaco” y el “Pampa” se encuentran en las mismas condiciones, es decir, radiados por el Lloyd.

Quedan, pues, como únicos buques utilizables, el “Bahía Blanca”, “América”, “Río Negro”, “Patagonia” y “1.º de Mayo”, a los que debe agregarse el Buque Tanque “Ministro Ezcurra”.

Los dos primeros nombrados, están destinados a hacer viajes al extranjero, pero siendo el primero de un tonelaje relativamente grande, su fletamento resulta siempre dificultoso. El “1.º de Mayo” está

destinado al servicio de la Tierra del Fuego, quedando únicamente el “Río Negro” y el “Patagonia” para atender a toda la costa, material que resulta insuficiente y que por lo viejo está exigiendo frecuentes composturas.

El contralor que ejercita el Gobierno, por intermedio de sus transportes sobre los fletes entre los puertos de la Patagonia y el resto del país, debe mantenerse como una necesidad para la población de la costa, y para eso se impone la adquisición, por lo menos, de un par de buques modernos, de tonelaje conveniente, adaptado a la navegación que debe hacer, y con las instalaciones y comodidades que lo hagan económico para el transporte de carga y confortable para el de pasajeros.

La práctica seguida para la formación de nuestra pequeña flota de transportes, ha sido impuesta por la necesidad; se ha tenido que modernizar buques viejos, aplicándoles calderas también viejas y material de todo género extraído de barcos de la Armada ya radiados, no pudiéndose así obtener elementos de transporte económicamente utilizables.

No solamente ha de mirarse desde el punto de vista comercial la navegación de los Transportes a las costas del Sud, sino debe tenerse en cuenta que son ellos una escuela económica y utilísima para los Jefes, Oficiales y personal subalterno; se instruyen unos en el Comando y conocimiento de las costas y puertos que en caso de cualquier emergencia deben conocer plenamente y abordar sin recelos, y los otros, (el personal subalterno), en prác

tica marinera con embarcaciones y trabajos en los servicios de máquinas, calderas y otros conexos.

Por esta circunstancia la Marina necesita poseer un buen número de Transportes, que en realidad no son más que buques auxiliares de su servicio, y si esto no es posible, por cuanto el erario no lo permite, debe existir una disposición que obligue hacer esa práctica provechosa en los buques de propiedad del Estado que desempeñan funciones de Transportes.

DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

Balance del Presupuesto de Marina al 31 de Marzo de 1925.—(Ejercicio de 1924)

INC.	ITEM.	DESIGNACIONES	PRESUPUESTO	IMPUTADO	SALDOS
1	1	Ministerio.....	141.840	141.829.09	10.91
1	2	División Técnica Naval.....	24.720	24.717.32	2.68
1	3	División Hidrografía Faros y Balizas.....	435.580	427.017.31	8.562.69
1	4	Sostenimiento Oficina Hidrográfica.....	5.727.27	5.727.27	
1	5	División Servicio Radiotelegráfico.....	67.200	67.179.11	20.89
1	6	División Laboratorios.....	50.160	49.487.19	672.81
1	7	Museo Naval-Biblioteca Nac. de Marina.....	24.960	24.960	
1	8	Dirección General del Material.....	116.760	115.862.53	897.47
1	9	Dirección General del Personal.....	176.040	175.529.65	510.35
1	10	Gastos varios del Ministerio.....	54.000	54.000	
2	1	Justicia Militar.....	54.780	28.382	26.398.—
2	2	id. Gastos varios.....	2.400	2.400	
3	1	Arsenal del Rfo de la Plata.....	351.060	344.999.73	6.060.27
3	2	id. Gastos diversos.....	24.000	24.000	
3	3	Arsenal del Puerto Militar.....	551.640	550.466.46	1.173.54
3	4	id. Gastos diversos.....	190.000	192.000	
3	5	Contaduría Principal de Puerto Militar.....	37.080	37.081.80	48.20
3	6	Comandancia Artillería de Costas.....	22.020	21.975.50	44.50
3	7	Zona Militar Dna. Norte-Taller de Marina.....	177.780	177.780	
3	8	Arsenal de Artillería de Marina, Zárate.....	101.700	101.700	
3	9	id. Médico civil, adscripto.....	3.600	3.576	24.—
3	10	Depósito de Artillería del Tigre.....	2.880	2.868	12.—
3	11	Buques Auxiliares.....	162.180	159.971.99	2.208.01
3	12	Gastos de Arsenales y Taller de Marina.....	2.532.000	2.532.000	
4	1	Isla de Martín García.....	31.560	31.231	329.—
5	1	Escuela Naval Militar.....	334.620	331.473.01	3.146.99
5	2	id. de Aplicación para Oficiales.....	21.120	21.100.32	19.68
5	3	id. Nacional de Pilotos.....	41.340	38.907.91	2.432.09
5	4	id. de Artillería.....	45.960	31.084.29	14.875.71
5	5	id. de Torpedos.....	10.500	8.805.50	1.694.50
5	6	id. de Mecánica.....	187.392	179.455.23	7.936.77
5	7	id. de Marinería.....	35.160	29.820.08	5.339.92
5	8	id. de Máquinas.....	50.460	37.849.89	12.610.11
5	9	id. de Electricidad.....	8.700	7.920.09	779.91
5	10	id. de Radioseñales.....	6.900	6.900	
5	11	id. Preparatoria.....	38.280	33.111.20	5.168.80
5	12	Pago a los Profesores civiles, por horas.....	18.000	18.000	
5	13	Escuelas de Aviación y Aerostación Naval.....	600.000	600.000	
6	1	Cuerpo General de la Armada.....	5.088.180	5.003.845.30	84.334.70
6	2	id. id. Gratificaciones.....	1.186.740	1.151.289.47	35.450.53
6	3	Suplementos 10% - Médicos - Retirados.....	396.000	389.589.19	6.410.81
6	4	Personal subalterno.....	9.111.900	9.023.290.82	88.609.18
6	5	Asignaciones varias.....	914.000	897.561.95	16.438.05
7	1	Dirección General Administrativa.....	361.500	361.500	
7	2	Gastos generales de la Armada.....	11.123.000	10.988.120.25	134.879.75
8	1	Personal contratado a oro.....	8.181.81	8.181.72	0.09
9	1	Reparac., Conserv. edificios, Alquileres, etc.	114.000	114.000	
9	2	Pasajes, Fletes, Remolques, Telegramas, etc.	300.000	300.000	
9	3	Gastos instruc., Buques en el extranj., Agasajos	500.000	500.000	
9	4	Adquisición pólvora., explosiv., repa. blancos	200.000	200.000	
9	5	Gastos de entierro y lutos.....	26.000	26.000	
9	6	Reparaciones de buques - Cambio de calderas.	500.000	499.900	100.—
9	7	Construc., modific., reparación de Faros, etc.	70.000	70.000	
9	8	Construc., ampliacion. Estaciones radiotelegráf.	100.000	100.000	
9	9	Pago última cuota grúa "Toba" y conducción	83.333.34	83.333.33	0.01
9	10	Adquisición, construcion. Embarcaciones auxilios	125.000	125.000	
9	11	Pago al Ing. Miguel Simonoff, descr. granadas	13.333.34	13.333.33	0.01
9	12	Gastos instalacion. y ampliacion. Escuela mecánica	300.000	300.000	
10	1	Prefectura General de Puertos.....	190.740	190.739.27	0.73
10	2	id. Cuerpo de Amarradores.....	124.200	122.846.91	1.353.09
10	3	id. Jurisdic. Marítima y Fluvial.....	2.489.880	2.479.238.79	10.641.21
10	4	id. Personal de Embarcaciones.....	203.460	195.272.98	8.187.02
10	5	id. Gastos varios.....	142.700	142.700	
11	1	Cumplimiento de contratos que caducan en 1922	611.595.52	611.595.52	
			\$ 41.025.843.28	\$ 40.538.458.30	\$ 487.384.98

PREFECTURA GENERAL MARITIMA

Los distintos servicios a cargo de la Prefectura General Marítima y sus dependencias han sido atendidos en forma muy eficiente, en relación a la cantidad de elementos, de personal y de material de que dispone para ello.

El acontecimiento de mayor trascendencia durante el año, en el que tuvo que intervenir en forma directa la Prefectura General, fué la huelga marítima, y debo declarar que su personal, en todo momento, cumplió en forma eficiente y digna de elogio las disposiciones que este Ministerio le dictara a fin de contrarrestar, dentro de las normas legales, la acción perturbadora y altamente perjudicial que aquel acontecimiento produjo en la economía nacional y en la tranquilidad y seguridad de la navegación.

Felizmente la buena razón triunfó y poco a poco la situación fué normalizándose de modo que los servicios fluviales, marítimos y de los puertos volvieron a la situación que correspondía, conveniéndose todos de que la autoridad no había tenido, ni tenía otro propósito, que mantener el orden y hacer respetar las leyes de la Nación y las reglamentaciones dictadas por el Poder Ejecutivo.

En estos momentos la situación de los servicios

de la marina mercante, tanto en la navegación fluvial y marítima como en los puertos y radas, se desenvuelve con la más absoluta normalidad; ha aumentado notablemente el número de embarcaciones que en los últimos años habían sido desarmadas y amarradas, y es muy grande la cantidad de tripulantes inscriptos en los registros de la Prefectura General, que se llevan de acuerdo con las prescripciones de la Ley de Cabotaje y Navegación, acusando el porcentaje más alto de marineros de la matrícula nacional que jamás hayamos tenido.

Esperemos que esta era de buena armonía entre armadores y obreros, continúe para el mejor bien y progreso de la Marina Mercante Nacional.

A este fin, está preparado y será remitido a V. H. en el actual período de sesiones, un Proyecto de Ley estableciendo el Estatuto legal del Trabajo Marítimo.

La Prefectura, en virtud del permanente control que ejerce sobre los procedimientos del personal de sus dependencias, ha logrado que las relaciones oficiales de ésta con las demás reparticiones nacionales y provinciales, se mantengan en perfecta armonía, no registrándose desacuerdo entre estas autoridades y siendo digno de todo elogio el espíritu de cooperación mantenido.

La circunstancia de no haberse alterado el escalafón de empleados desde hace muchos años y el aumento progresivo de la labor que deben afron-

tar, que se pone de manifiesto con la sola consideración de que el número de expedientes tramitados en el año ha alcanzado a 75.036.

Es debido a esto que en el proyecto de presupuesto para el año 1926, basado en el formulado por la respectiva comisión de la H. C. de Diputados, se aumenta parte del personal, aún cuando en una cantidad mínima en relación a las exigencias reales de la Prefectura. Más aun, es de desear que V. H. tenga en cuenta estas necesidades para incluir en el Presupuesto que se ha de sancionar para el año corriente, el personal necesario.

Requiere una atención especial lo que respecta a los sueldos del personal subalterno de Prefecturas. La prensa diaria, en más de una ocasión, ha señalado a la consideración pública la situación de los marineros del servicio policial marítimo, modestos servidores de la Nación que deben arriesgar sus vidas en caso necesario, si han de desempeñar a conciencia las funciones que les están encomendadas, y que a pesar de la abnegación que debe exigírseles tienen asignados sueldos exiguos.

Para que la situación de los marineros de la Prefectura pueda apreciarse mejor, consigno a continuación un cuadro comparativo de los sueldos de que goza el personal subalterno de la Prefectura con los asignados al personal análogo de la policía de la Capital y cuerpo de guardacostas.

Policía: sargentos \$ 210, cabos \$ 195, agentes 180.

Guardacostas: sargentos \$ 180, cabos 165, agentes 165.

Prefectura: contra maestres de 1.^a \$ 165, íd. de 2.^a 148.50, íd. de 3.^a 137.50; cabos 121; marineros de 1.^a \$ 110, íd. de 2.^a \$ 88.

El personal de policía y guardacostas no tienen racionamiento como el de Prefectura, fijado en 27 pesos al mes.

Sumado este importe al sueldo, resulta:

Policía: sargentos \$ 210, cabos 195, agentes 180.

Guardacostas: sargentos \$ 180, cabos 165, agentes 165.

Prefectura: contra maestres de 1.^a \$ 192, íd. de 2.^a \$ 175.50, íd. de 3.^a \$ 164.50; cabos \$ 148; marineros de 1.^a \$ 137, íd. de 2.^a \$ 115.

Esta manifiesta desventaja de los clases y marineros de la Prefectura General, explica la dificultad que existe para cubrir plazas y también el continuo movimiento que se produce por bajas solicitadas.

Edificios

Mejoras efectuadas.—Con la partida de 100.000 pesos que asigna el presupuesto ordinario para reparaciones y mejoras de los locales ocupados por las dependencias de esta Prefectura General, se han llevado a cabo los trabajos necesarios para la debida conservación de los mismos, habiéndose también

dispuesto la reparación de algunos y la ampliación o reconstrucción de otros.

Las siguientes son las obras más importantes realizadas durante el año 1924:

<i>Destacamento de Ceybo.</i> —Construcción de la casilla	\$ 12.900.—
<i>Subprefectura de Monte Caseros.</i> — Ampliación de la casilla y otras reparaciones	” 11.850.—
<i>Destacamento Miriñay.</i> —Construcción de la casilla	” 9.180.—
<i>Subprefectura del Tigre.</i> —Reparación y ampliaciones de la casilla Vanguardia para trasladar el asiento de la Prefectura del Delta	” 8.060.13
<i>Destacamento Quilmes.</i> — Ampliación de la casilla	” 4.995.—
<i>Subprefectura de Madryn.</i> —Ampliación del edificio	” 4.970.—
<i>Subprefectura de Rosario</i> —Construcción de calabozos, cuarto de baño y w. c. en el local del destacamento Empalme Sud	” 3.100.—
<i>Subprefectura de Rosario.</i> —Reparación del edificio	” 2.701.60
<i>Ayudantía de Ramallo.</i> —Reparación y pintado del edificio	” 2.580.—
<i>Subprefectura de Quequén.</i> —Reconstrucción del molino a viento	” 1.885.87
Reparación y pintado del edificio	” 1.246.—
<i>Destacamento de Nancay.</i> — Construcción de la casilla	” 1.738.70

<i>Ayudantía de Santo Tomé.</i> —Provisión de materiales para terminar la construcción de la casilla	”	1.340.—
<i>Ayudantía de Esquina.</i> —Construcción de vereda	”	1.340.40
<i>Prefectura del Río de la Plata.</i> —Provisión de artículos para pintar el local	”	1.263.30
<i>Destacamento Mal Abrigo.</i> —Reparación de la casilla y traslado a otro lugar	”	916.80

Isla Demarchi.—La Dirección General de Navegación y Puertos, ha dado comienzo a la reconstrucción de los galpones en esta Prefectura General, para lo cual se le había entregado la suma de \$ 27.066.79 $\frac{m}{n}$ con imputación a presupuestos anteriores.

Destacamento Bravo y Sauce.—La Dirección General de Navegación y Puertos ha llevado a cabo la reparación de la casilla y la reconstrucción del muelle.

Obras pendientes.—A la Dirección General de Navegación y Puertos se le ha entregado distintas cantidades para la ejecución de las obras que se mencionan a continuación:

<i>Subprefectura de Patagones.</i> —Construcción de un muro de contención	\$	4.000.—
<i>Puerto de la Capital.</i> —Construcción de una casilla para la estación de control y señales en el canal Norte	”	6.975.16

A la Dirección General de Arquitectura también se le ha entregado fondos para las siguientes obras:

<i>Subprefectura de Colón.</i> —Construcción de calabozos	”	5.915.—
<i>Destacamento Dársena Norte del Puerto de la Capital.</i> —Prosecución de las reparaciones en el edificio	”	2.933.21

Otra de las obras pendientes es la construcción del edificio destinado al Estacionario de Prácticos de la Barra del Río Negro, la que está a cargo de la Dirección General de Navegación y Puertos, a cuyo efecto se ha entregado a ésta la suma de pesos 8689.08. Siendo el monto total de estas cantidades \$ 28.512.45 $\frac{m}{n}$.

Mejoras proyectadas. — La División Ingeniería Civil ha proyectado un edificio para la Subprefectura de la Plata, a fin de reemplazar a las actuales instalaciones de madera de que dispone por resultar estas inadecuadas para esa dependencia.

La Subprefectura de la Paz, será dotada de un edificio adecuado, cuya construcción se realizará tan pronto como sean votados los fondos necesarios en el Presupuesto General. La Dirección General de Arquitectura ha proyectado el edificio y su construcción ha sido evaluada en \$ 78.933.60 $\frac{m}{n}$.

La Dirección General de Arquitectura ha proyectado también las obras de ampliación, instalaciones sanitarias y eléctricas en el edificio de la Subprefectura de Paraná, las que se llevarán a cabo una vez votados los fondos necesarios o sea \$ 20.256.35 $\frac{m}{n}$.

En el Puerto de Campana, por iniciativa de la

aduana local, el Ministerio de Obras Públicas va a proyectar en el terreno que ocupa la subprefectura, un edificio para cada una de estas reparticiones.

Además de las reparaciones importantes efectuadas en los edificios de las subprefecturas, ayudantías y destacamentos, y a los cuales he hecho referencia más arriba, se han llevado a cabo pequeñas reparaciones en los locales de las dependencias que a continuación se detallan:

Ayuí Chico, Baradero, Cayastá, Concordia, Desseado, Goya, Guaviraní, Humaitá, Ituzaingó, La Cruz, Mar del Plata, Mira Mar, Naranjo y Guazú, Paso de la Patria, Paso de los Libres, Paysandú, Pilcomayo, Posadas, San Antonio Oeste, San Isidro, San Martín, Santa Ana, Villa Urquiza y Vizcaíno.

Es conveniente hacer mención nuevamente en esta memoria de la necesidad de construir un edificio propio para las oficinas de la Prefectura General en la Capital.

Actualmente ocupa el mismo local en que se instaló hace varios años, abonando un alquiler de 6.500 \$ $\frac{m}{n}$ mensuales, con contrato hasta el 1.º de enero de 1927, renovable sólo por dos años más.

Con lo que se lleva invertido en los diez años que hace ocupa ese edificio la Prefectura, ya se hubiera podido construir un local propio, economizando al erario muchos miles.

Material

Los reducidos medios de movilidad al servicio de la Prefectura del Río de la Plata, han sido aumentados durante el año 1924. La mencionada dependencia tiene a su cuidado la vigilancia policial de toda la ribera, desde Quilmes hasta las proximidades de Vicente López, y necesita indudablemente de numerosos vehículos para trasladar sus elementos de un extremo al otro de su extensa jurisdicción.

El estado de las embarcaciones que están al servicio de la Prefectura es regular, con las reservas propias de los años de servicio de las mismas en lo que respecta a esta clasificación.

Durante el año se han llevado a cabo las reparaciones de todo este material, en la forma que convino a las necesidades de sus servicios y a los elementos disponibles para ejecutarlas.

La cantidad y calidad de los elementos a flote con que cuenta la Prefectura no responde, ni remotamente a lo que necesita. Basta mencionar que, para llevar a cabo y en debida forma la vigilancia de nuestras fronteras fluviales en el alto Uruguay, vigilancia que ha tenido que ser y sigue siendo muy intensa, las dependencias encargadas de ejecutarla han tenido que recurrir a elementos particulares.

Las embarcaciones nuevas de distinto tipo indispensables para los servicios de auxilio, vigilancia y policía en todos los puertos y costas marítimas y fluviales, serían por ahora:

Tres embarcaciones para el servicio de incendio y salvamento, con propulsión y funcionamiento de bombas a combustión interna, para los puertos de Buenos Aires, Rosario y Bahía Blanca.

Diez lanchas de mar, cerradas, casco reforzado, con motores a vapor unas y a explosión otras, que puedan desarrollar una velocidad de 11 o 12 millas, para los puertos de Mar del Plata, Bahía Blanca, San Antonio, Madryn, Comodoro Rivadavia, Deseado, Santa Cruz, Gallegos, Barra de Río Negro y Buenos Aires.

Diez lanchas con cámara a proa y toldilla fija hasta la popa, casco de acero o madera reforzado, motor a nafta, velocidad de 10 a 12 millas para subprefecturas y ayudantías.

Veinte lanchas con toldilla fija desde la proa hasta la popa, casco de acero o de madera reforzado, motor a nafta, velocidad de 10 millas, para subprefecturas y ayudantías.

Seis botes salvavidas (Lite-Boats), tipo adoptado por el Trinity House de Inglaterra, con motor.

Veinte botes de 7 metros para subprefecturas y además 45 canoas de distintas dimensiones para ayudantías y destacamentos.

Para iniciar la construcción o adquisición de este gran número de embarcaciones se necesita incluir en el presupuesto una partida de \$ 300.000 $\frac{m}{n}$, es decir, aproximadamente la cuarta parte del total de todas ellas.

Inscripciones de buques y cese de bandera

Inscripciones.—Durante el año 1924, se han inscripto en la matrícula nacional 124 buques con un tonelaje total de 18.000 toneladas, cifra que comparada con la correspondiente al año 1923, arroja un aumento de 35 buques con un tonelaje de 4335 toneladas.

Las embarcaciones menores inscriptas alcanzan en total a 885.

Los buques cuyo cese de bandera ha sido acordado suman un tonelaje de 6.401 toneladas.

El elenco de buques de la marina nacional, que está a cargo de la Prefectura General, ha sido debidamente depurado, completado y dado a la publicidad.

El total de buques arqueados por las autoridades de la Prefectura General y de acuerdo con las reglamentaciones en vigor, ha sido, durante el año 1924, de 403 embarcaciones de distintos tipos y dimensiones.

Las pericias e inspecciones efectuadas durante el año 1924, han sido las siguientes:

Pericias efectuadas en buques de la marina	
mercante nacional	523
Calderas inspeccionadas	571
Motores inspeccionados	1575
Ejes, bujes y bocinas inspeccionadas	81
Válvulas de seguridad selladas	357
Pruebas hidrostáticas efectuadas	53

Policía y resguardo

Policía.—Además de las funciones propias de policía, la Prefectura General debe vigilar, el cumplimiento de las disposiciones de otras reparticiones nacionales, aduaneras o inmigratorias.

Durante el año, la autoridad marítima ha ejercido una severa vigilancia para evitar la introducción al país de clandestinos en contravención con las disposiciones de la ley de inmigración, intensificándose esa vigilancia especialmente en la zona del Delta, por ser este el paraje más apropiado para la inmigración de esa clase.

Muchos fueron los inmigrantes sin documentos apresados y puestos a disposición de la Dirección General de Inmigración, pero no obstante esto, se tiene el convencimiento de que los apresados representan sólo un limitado porcentaje de los que pueden introducirse ocultamente a lo largo de la extensa zona del litoral, debido a la falta de vigilancia.

Para que la represión de la inmigración clandestina sea eficaz y positiva, sería necesario efectuar de inmediato gastos en la adquisición de elementos de movilidad y aumento del personal de vigilancia, en proporción suficiente para ser distribuído en toda la extensión de la costa fluvial fronteriza.

De no ser así, esa inmigración no podrá ser totalmente evitada, menos aun en aquellos parajes del litoral donde la anchura del río permite su fácil cruce, de modo que la acción de la autoridad marítima resulta poco eficiente.

Estimo que la escasez de vigilancia por falta de personal y elementos de movilidad podría ser solucionada o remediada en parte, en cuanto concierne al servicio de represión de introducción clandestina de inmigrantes, si la ley de inmigración fuera modificada en la forma que la práctica aconseja.

En efecto, dicha ley contiene las mismas exigencias y las mismas penalidades tanto para los extranjeros procedentes de los países transoceánicos como para los que proceden de las repúblicas limítrofes. Por esta causa la acción de vigilancia debe extenderse a lo largo de todas las costas del país, cuya gran longitud justifica la imposibilidad de un servicio de represión eficiente.

En un concepto general, la Ley de Inmigración no debía aplicarse con severidad para los extranjeros oriundos de las naciones americanas vecinas, por tratarse de países limítrofes cuyas costumbres son análogas a las nuestras y étnicamente forman la misma raza, sino también por la facilidad antes mencionada de pasar de una costa a otra, lo que hace que muchos habitantes vengan en pequeñas embarcaciones a nuestra costa para regresar poco después, muchos de ellos el mismo día. Esta inmigración que en realidad vendría a ser una internación temporal de extranjeros, debía ser objeto de una legislación especial, menos severa que la actual ley de inmigración, la que convendría aplicar solamente en los casos de inmigrantes procedentes de países lejanos de algunos de los cuales vienen elementos de raza y costumbres poco deseables, perniciosos en todo sentido.

Hay entre estos elementos, indudablemente, gente laboriosa, como se ha tenido ocasión de comprobarlo, con motivo de las recorridas efectuadas en la zona del Delta a la búsqueda de “clandestinos”, en una de las cuales se encontró un cierto número de éstos entregados con afán a las faenas agrícolas. Se trataba de extranjeros introducidos al país sin documentos, pero por la extensión de tierra cultivada y por el aspecto exterior de los mismos, se podía tener la certeza de que se trataba de gente tranquila, ansiosa de paz y de trabajo.

Esta clase de inmigrante, no obstante proceder de países lejanos, debía también ser objeto de una regla especial en la ley respectiva, pues si bien ésta debe tender a evitar el ingreso al país de elementos sin documentos legales, convendría sin embargo, contemplar el caso de aquellos que, sin tener los documentos necesarios, a veces por una causa ajena a la voluntad de los mismos, son factores benéficos de labor y de progreso.

Otros servicios policiales.— Un acontecimiento eventual de importancia—la revolución en el Brasil,—ha exigido un servicio especial de vigilancia.

El movimiento, que estalló a mediados del año pasado, exigió el refuerzo del personal de las Subprefecturas, Ayudantías y Destacamentos fronterizos, a fin de garantizar la neutralidad de nuestro país en todo lo que fuera posible.

El Ministerio de Marina dispuso que la Prefectura, oportunamente, impartiera instrucciones pre-

cisas a los jefes de las referidas dependencias con respecto al procedimiento a seguir en los casos de introducción de gente extraña con armas, embarcaciones, animales, etc.

Felizmente, el movimiento revolucionario, con motivo del cual las autoridades marítimas tuvieron que intervenir constantemente en las zonas fronterizas para hacer respetar la neutralidad argentina, no ha tenido, hasta ahora, ninguna complicación ni entorpecimiento para las relaciones internacionales con aquella República, no obstante haberse producido en algunos casos pequeñas incidencias, éstas fueron solucionadas de inmediato con espíritu ecuaníme de ambas partes.

Resguardos.—Las funciones fiscales de Resguardo ejercidas por la Prefectura General, Subprefecturas, Ayudantías y Destacamentos del litoral fluvial y marítimo, incorporados desde el 1.º de Junio de 1917, fueron llenadas con toda regularidad a pesar de ser atendidas con un personal reducido con gran economía para el erario.

Las funciones de Resguardo al Sud del paralelo 42º, dejaron de ser ejercidas por las Subprefecturas locales en virtud del Superior Decreto de Enero 2 de 1924, que ordenó la instalación de las oficinas aduaneras creadas por presupuesto con nuevo gasto.

A este respecto me es grato dejar constancia de que el Departamento de Hacienda, al comunicar el decreto aludido, hizo presente el correcto proceder observado por el personal de las dependencias de

la Prefectura que tuvieron a su cargo las funciones de Resguardo en la costa Sud durante muchos años, con economía para el Estado.

Durante el año último el personal de las dependencias del litoral fluvial, apresó 74 contrabandos y comprobó 25 infracciones a las disposiciones de Aduana, habiéndose comunicado ello en cada caso a la Inspección General de Rentas. Las mercaderías así como los contrabandistas apresados, fueron puestos a disposición de la Aduana o Receptoría local respectiva.

La planilla a continuación, demuestra la recaudación habida en cada una de las dependencias de los puertos situados al Sud del paralelo 42°, hasta el día que hicieron entrega de las funciones aduaneras a los empleados designados al efecto por la Inspección General de Rentas. En ella se indica las cifras globales comparativas correspondientes al año 1923 y meses del año 1924.

Las Subprefecturas de Madryn, Comodoro Rivadavia, Deseado, San Julián, Santa Cruz y Río Gallegos, percibieron derechos de aduana hasta la primera quincena del mes de Abril, y las Ayudantías de Ushuaia y Río Grande (Tierra del Fuego), hasta la segunda quincena de Agosto y Septiembre, respectivamente, alcanzando un total por distintos de \$ 1.126.462.19 ^m/_n que es poco menos que la recaudación total del año precedente y deja presumir que el ingreso total del año 1924 supera en mucho a lo recaudado en el anterior.

Total de recaudaciones aduaneras efectuadas por personal de las Prefecturas

Subprefecturas	1923	1924	Observaciones
Madryn	399.105.26	169.839.39	Hasta abril 15
C. Rivadavia	419.872.57	228.715.80	» » »
Deseado	160.351.27	99.332.46	» » »
San Julián	222.551.06	136.346.47	» » »
Santa Cruz.....	125.863.27	92.660.97	» » »
Rfo Gallegos.....	260.271.64	156.146.80	» » »
Rfo Grande.....	129.910.92	228.295.25	Spbre »
Ushuaia.....	28.162.59	15.125.05	Agos. »
	1.746.088.58	1.126.462.19	

Leyes, reglamentos y ordenanzas

Están a estudio de este Ministerio, los siguientes proyectos de leyes y reglamentos:

1.º—Proyecto de ley creando el Registro de Propiedades, Hipotecas, Embargos e Inhibiciones y fijando el arancel correspondiente a estos servicios; proyecto estudiado en 1912 y en el que se han introducido algunas modificaciones. Su propósito es crear una fuente legítima de recursos para el Estado y que permita depurar los actuales registros a fin de mantenerlos constantemente al día.

2.º—Proyecto de Ordenanza sobre Patentes de privilegio de paquete postal y privilegio de buques de carga.

Este proyecto, por considerársele pertinente, pasó a la Comisión Redactora del Código de la Marina Mercante, la que tiene en estudio un proyecto de modernización de la reglamentación en vigor sobre itinerarios, escalas y duración de viajes a tiempo fijo y determinado para la concesión de patente de privilegio de paquete postal y privilegio de buques de carga.

3.º—Proyecto de Ley fijando normas para el embarco, desembarco y servicios del personal de la marina mercante nacional.

4.º—Proyecto derogando el Superior Decreto de Octubre 1.º de 1917 y sometiendo nuevamente a la jurisdicción federal los balnearios provinciales.

5.º—Proyecto de Ordenanza sobre servicios de baquianos.

6.º—Proyecto de nuevo Reglamento Orgánico de la Prefectura General Marítima.

7.º—Proyecto de Reglamento y programa de exámenes para maquinistas de la marina mercante nacional, y de creación de una Junta Arbitral de Marina.

8.º—Reglamento para la inspección de buques.

9.º—Proyecto de Reglamento para la seguridad de la navegación; cascos, calderas, máquinas y aparatos para sofocar incendios.

10.—Reglamento para la marcación del calado.

11.—Reglamento para la tripulación de los buques: personal de cubierta y de máquinas.

Movimiento portuario

En el año 1924, el movimiento total de buques en los puertos de la República fué de 64.051.737.07 toneladas, que, comparado con el habido en 1923, acusa un aumento apreciable que asciende a toneladas 6.540.121.35.

Descompuesta la suma total arriba indicada, corresponden 39.297.923.22 toneladas a los buques de *ultramar*, entrados y salidos; 23.569.908.58 toneladas a los del *cabotaje nacional*, y 1.183.905.27 toneladas a los *fluviales ribereños*.

Estas cantidades parciales, en relación a sus correspondientes del año 1923, indican que tanto en la navegación y comercio de ultramar como en la de cabotaje internacional, se han producido los siguientes aumentos:

En ultramar 7.852.726.77 toneladas.

En el cabotaje internacional 133.879.55 toneladas.

Por lo que se refiere al cabotaje nacional, se ha producido una disminución de 1.446.484.97 toneladas con relación al año 1923, debido a la huelga marítima que paralizó momentáneamente el comercio de los puertos de la República.

Analizando los parciales expresados, resulta que el movimiento de buques de *ultramar* está repre-

sentado, en detalle, por las cifras que van a continuación:

6.930 vapores entrados con	19.584.888.20 tonel.
6.832 vapores salidos con	19.557.018.16 ”
321 veleros entrados con	84.722.97 ”
295 veleros salidos con	11.292.89 ”

Estos buques han operado como sigue:

Entrados y salidos por el Puerto de la Capital—

3.404 vapores entrados con	9.929.465.37 tonel.
3.370 vapores salidos con	10.087.097.96 ”
241 veleros entrados con	67.791.78 ”
213 veleros salidos con	3.634.83 ”

Por los puertos de la costa Sud—

728 vapores entrados con	1.593.294.16 tonel.
721 vapores salidos con	1.535.851.55 ”
64 veleros entrados con	3.069.62 ”
66 veleros salidos con	3.634.83 ”

Por los puertos internos—

2.798 vapores entrados con	8.062.128.67 tonel.
2.741 vapores salidos con	7.934.068.65 ”
16 veleros entrados con	13.861.57 ”
16 veleros salidos con	13.559.57 ”

De las cantidades precedentemente detalladas, las que sumadas representan el movimiento total de buques entrados y salidos de y para ultramar, corresponden a los buques cargados, las siguientes cifras parciales:

Puerto de la Capital—

3.217 vapores entrados con	9.430.919.20 tonel.
2.548 vapores salidos con	7.763.663.74 ”
194 veleros entrados con	61.404.23 ”
133 veleros salidos con	30.526.92 ”

Puertos de la costa Sud—

336 vapores entrados con	580.322.43 tonel.
531 vapores salidos con	1.360.498.44 ”
61 veleros entrados con	2.830.06 ”
16 veleros salidos con	888.97 ”

Puertos internos—

1.467 vapores entrados con	4.518.539.82 tonel.
2.401 vapores salidos con	7.010.623.92 ”
8 veleros entrados con	8.975.— ”
13 veleros salidos con	10.318.57 ”

De estas últimas cifras, correspondientes a los buques cargados de ultramar, resulta que en el año 1924, han entrado 5.313 buques con 14.602.990.74 toneladas y han salido 5.642 buques con 16.176.520.66 toneladas.

En el movimiento total correspondiente a los buques nacionales que en 1924 han navegado y efectuado el comercio de cabotaje, se ha producido, debido a la huelga marítima, como queda dicho al comienzo de este capítulo, una disminución que alcanza a 1.446.484.97 toneladas. Dicho movimiento se descompone como sigue:

27.537 vapores entrados con	9.467.209.30 tonel.
27.103 vapores salidos con	9.328.488.74 ”
24.074 veleros entrados con	2.408.368.14 ”
23.352 veleros salidos con	2.365.842.40 ”

Cantidades que a su vez se descompone, por zonas o grupos de puertos, en la siguiente forma:

Puerto de la Capital—

1.892 vapores entrados con	1.139.721.86 tonel.
1.882 vapores salidos con	1.139.212.96 ”

8.594 veleros entrados con	1.344.961.51	”
8.559 veleros salidos con	1.341.976.40	”

Puertos de la costa Sud—

1.112 vapores entrados con	1.530.163.24	tonel.
1.083 vapores salidos con	1.502.113.22	”
149 veleros entrados con	5.028.90	”
129 veleros salidos con	4.606.79	”

Puertos internos—

24.533 vapores entrados con	6.797.324.20	tonel.
24.138 vapores salidos con	6.687.162.56	”
15.331 veleros entrados con	1.058.377.73	”
14.664 veleros salidos con	1.019.259.21	”

De lo cual la suma total es el movimiento del comercio de cabotaje, subdividido en la forma siguiente:

12.484 vapores entrados con	4.965.867.84	tonel.
8.947 vapores salidos con	3.820.874.74	”
19.325 veleros entrados con	1.887.520.62	”
7.841 veleros salidos con	775.197.07	”

Cantidades que se descomponen, por grupos o zonas, como sigue:

Puerto de la Capital—

1.864 vapores entrados con	1.126.157.72	tonel.
1.071 vapores salidos con	849.218.48	”
8.494 veleros entrados con	1.324.424.98	”
1.255 veleros salidos con	150.573.06	”

Puertos de la costa Sud—

962 vapores entrados con	1.302.759.55	tonel.
885 vapores salidos con	1.226.475.20	”
133 veleros entrados con	4.718.24	”
25 veleros salidos con	748.69	”

Puertos internos—

9.656 vapores entrados con	2.536.910.17 tonel.
6.991 vapores salidos con	1.745.181.06 ”
10.698 veleros entrados con	558.377.40 ”
6.561 veleros salidos con	623.875.32 ”

De donde resulta que el movimiento total de buques nacionales de cabotaje cargados, entrados y salidos, fué durante el año 1924 de 31.809 embarcaciones con 6.853.388.40 toneladas y 16.788 con 4.596.81 toneladas, respectivamente.

En lo que se refiere a la navegación realizada por buques extranjeros pertenecientes a las naciones limítrofes ribereñas que efectúan el comercio llamado de “cabotaje internacional”, ha tenido un aumento bastante considerable en el año 1924, con relación a los años anteriores.

En efecto, este movimiento fué de 1.183.905. 27 toneladas, superando al año 1923 en 33.879.55 toneladas.

En detalle, el movimiento de buques extranjeros que hacen el cabotaje con nuestros puertos, fué en el año 1924, como sigue:

489 vapores entrados con	562.122.13 tonel.
483 vapores salidos con	557.464.94 ”
456 veleros entrados con	32.193.31 ”
426 veleros salidos con	32.124.89 ”

De donde resulta que en total han entrado 945 buques con 594.315.44 toneladas y han salido 909 buques con 589.589.83 toneladas.

Los buques extranjeros cargados que han reali-

zado comercio de “Cabotaje Internacional”, están representados por las cantidades que van a continuación:

96 vapores entrados con	59.071.29 tonel.
127 vapores salidos con	110.152.45 ”
162 veleros entrados con	11.987.53 ”
306 veleros salidos con	24.562.63 ”

Los cuadros que van agregados al final de este capítulo expresan el movimiento que hubo durante el año 1924, en cada uno de los puertos de la Repú-

blica, debiendo agregar que el movimiento total de buques habido en los puertos de la costa marítima del Sud, ascendió a 6.177.762.31 toneladas, de las cuales corresponden 3.135.850.16 toneladas a ultramar y 3.041.912.15 al cabotaje, estando representado el movimiento de buques cargados, en estos mismos puertos por el siguiente detalle:

366 vapores de ultramar con	580.322.43 tonel.
531 vapores para ultramar con	1.360.498.44 ”
61 veleros de ultramar con	2.830.06 ”
16 veleros para ultramar con	888.97 ”
962 vapores de cabot. entrados con	1.302.759.55 ”
885 vapores de cabot. salidos con	1.226.475.20 ”
133 vapores de cabot. entrados con	4.718.24 ”
25 vapores de cabot. salidos con	748.69 ”

Las cantidades referentes al movimiento general de buques extranjeros, que han realizado en 1924 el comercio fluvial ribereño extranjero con nuestros puertos, distribuídos por banderas, es el siguiente:

Uruguaya.—

1.612 buques entrados con	1.327.388.83 tonel.
1.586 buques salidos con	1.306.087.44 ”

Brasileña.—

205 buques entrados con	131.478.73 tonel.
181 buques salidos con	130.833.04 ”

Paraguaya.—

112 buques entrados con	9.583.87 ”
99 buques salidos con	8.256.57 ”

Boliviana.—

1 buque entrado con	1.925.— tonel.
1 buque salido con	2.083.— ”

En el movimiento del cabotaje de los países vecinos, los buques de bandera uruguaya ocuparon el primer puesto con un marcado aumento, debido a que nuestra inoportuna huelga marítima favoreció esa circunstancia.

En efecto, el movimiento de buques de bandera uruguaya habido en el año 1923, fué de 2.293.686.65 toneladas, y el efectuado en el año 1924 fué de 2.633.476.27 toneladas, acusando pues un aumento de 339.789.62 toneladas.

En cuanto al movimiento de buques de bandera brasileña, que en el año 1923 llegó a 267.824.95 toneladas, existe una disminución de 5513.18 toneladas, pues en el año 1924 el movimiento sólo alcanzó a 262.311.77 toneladas.

En las operaciones realizadas por los buques de bandera paraguaya y boliviana, se produjeron, con relación al año 1923, aumentos de 6917.12 y 3561.59 toneladas, respectivamente.

— — — — —

**Planilla demostrativa del movimiento habido en los Puertos de la República durante el
año 1924, con cifras comparativas correspondientes al año 1923.**

PUERTOS DE ULTRAMAR					PUERTOS DE ULTRAMAR Y CABOTAJE					PUERTOS DE CABOTAJE EXCLUSIVAMENTE				
PUERTO	N.º de buques	Tonelaje en 1924	Tonelaje en 1923	Diferencia	PUERTO	N.º de buques	Tonelaje en 1924	Tonelaje en 1923	Diferencia	PUERTO	N.º de buques	Tonelaje en 1924	Tonelaje en 1923	Diferencia
Bahía Blanca	1.160	2.639.338	1.988.229	+ 551.111	De la Capital	28.155	25.104.427	22.408.970	+ 2.695.457	Corrientes	7.792	832.703	879.611	- 46.908
Comodoro Rivadavia	503	930.180	1.028.723	- 98.543	Rosario	6.449	6.963.716	5.612.131	+ 1.351.585	Concordia	1.122	876.256	841.160	+ 35.096
Madryn	299	531.244	690.551	- 159.307	La Plata	3.493	4.218.355	3.155.912	+ 1.062.443	Paraná	5.356	709.317	822.186	- 113.869
Santa Cruz	332	501.536	478.580	+ 22.956	Campana	4.102	1.622.969	1.568.279	+ 54.690	Barranqueras	3.053	636.959	762.775	- 125.816
Deseado	276	415.077	435.532	- 20.455	Santa Fe	5.512	1.748.769	1.480.434	+ 268.335	La Paz	2.091	696.929	730.911	- 33.982
San Julián	262	378.140	433.515	- 55.375	Zárate	2.858	1.837.118	1.304.995	+ 532.123	Goya	1.341	553.643	627.662	- 74.019
Río Gallegos	365	387.813	418.570	- 30.757	Diamante	2.009	983.421	1.040.814	- 57.393	Bella Vista	1.110	532.599	596.417	- 63.818
San Antonio Oeste	195	146.401	184.404	- 38.003	Colón	1.594	1.037.924	1.012.961	+ 24.963	Formosa	999	518.833	585.852	- 67.019
Mar del Plata	174	57.671	73.854	- 16.183	Concepción del Uruguay	1.377	1.050.098	992.448	+ 57.650	Empedrado	841	506.031	576.813	- 70.782
Quequén	170	84.637	59.945	+ 24.692	Villa Constitución	769	1.018.402	741.541	+ 276.861	Esquina	1.246	541.636	570.795	- 29.159
Ushuaia	195	41.803	42.578	- 775	San Nicolás	947	1.339.451	723.242	+ 616.209	Las Palmas	938	486.465	544.608	- 58.143
Río Grande	87	49.209	40.304	+ 8.905	Ibicuy	121	236.506	172.059	+ 64.447	Bermejo	1.041	466.754	525.433	- 58.679
San Blas	11	1.384	2.241	- 857	Bajada Grande	176	53.401	41.579	+ 11.822	Lavalle	938	510.865	510.779	+ 86
Patagones	36	13.322	19.385	- 6.063	Ramallo	158	163.356	40.306	+ 123.050	Pilcomayo	546	404.224	442.216	- 37.992
					San Pedro	328	73.238	37.702	+ 35.536	Hernandarias	1.513	312.525	225.163	+ 87.362
										Curtiembre	1.169	222.304	200.729	+ 21.575
										Pueblo Brugo	1.160	221.548	200.170	+ 21.378
										Mal Abrigo	458	130.478	185.880	- 55.402
										San Fernando	13.510	204.881	177.029	+ 27.852
										Bouvier	390	228.076	170.167	+ 57.909
										Gualedguaychú	1.276	141.446	150.733	- 9.287
										Posadas	1.595	118.459	147.155	- 28.696
										Villa Urquiza	954	113.625	124.717	- 11.092
										Puerto Aguirre	289	51.362	119.505	- 68.143
										Paso de la Patria	891	60.558	88.945	- 28.387
										Itatí	648	59.288	87.618	- 28.350
										Ituzaingo	400	55.744	83.178	- 27.434
										Ita-Ibaté	404	55.307	82.443	- 27.136
										Victoria	527	32.130	43.223	- 11.093
										Reconquista	939	34.024	38.620	- 4.596
										Baradero	547	26.588	28.465	- 1.877
										Gualedguay	386	35.504	28.322	+ 7.182
										Paso de los Libres	410	24.218	24.269	- 51
										Tigre	359	7.578	20.898	- 13.320
										Santo Tomé	359	3.438	12.681	- 9.243
										Alvear	104	7.852	3.436	+ 4.416
										Ajó	94	2.639	3.236	- 596

PREFECTURA GENERAL MARITIMA

Recaudaciones aduaneras percibidas por distintos conceptos de derecho de: Importación y Exportación por las Subprefecturas de la costa sud durante los diferentes meses de 1924.

DEPENDENCIAS	Importación	Adicional	Eselingaje	Estadística	Multas	Reparos	Encomiendas postales o/s.	Almacenaje	Exportación	Puertos	Letras	Total a oro	Servicio inter- mitentes	Total a papel \$ m/n.
Madryn	55.567.80	9.186.63	1.582.83	971.70	638.71	22.60	—	—	5.298.01	1.470.87	—	74.730.43	—	169.839.39
C. Rivadavia	66.840.28	11.189.92	4.996.08	1.927.00	34.17	205.30	403.54	—	14.893.17	94.60	—	100.594.06	—	228.715.80
Deseado	31.287.98	5.960.17	4.191.80	1.526.40	0.72	—	—	11.96	704.74	—	—	43.673.47	—	99.332.46
San Julián	37.073.19	6.118.88	1.591.45	1.604.10	0.33	9.79	—	—	13.594.65	—	—	59.992.30	—	136.346.47
Santa Cruz	28.843.04	4.931.36	1.316.12	1.318.20	—	236.29	220.52	—	3.735.01	—	—	40.590.43	410.00	92.660.97
Rfo Gallegos	34.813.13	6.356.93	1.652.16	3.136.56	58.07	55.62	—	—	22.522.24	—	—	78.594.71	240.00	156.146.80
Rfo Grande	27.198.62	4.788.53	1.889.80	7.397.09	—	38.49	—	—	65.866.13	—	—	100.249.34	450.00	228.295.25
Ushuaia	4.404.82	966.86	319.69	132.60	—	41.14	—	—	686.52	—	—	7.654.57	10.00	15.145.05
	286.028.14	49.499.28	17.539.93	18.013.65	732.00	609.23	624.06	11.96	127.300.47	1.565.47	—	506.079.40	1.110.00	1.126.462.19

MOVIMIENTO DE BUQUES EXTRANJEROS CLASIFICADOS POR BANDERA

(Comparación con el movimiento en 1923)

BANDERA	BUQUES ENTRADOS		BUQUES SALIDOS		TOTALES EN 1924		TOTALES EN 1923		DIFERENCIA
	Número	Tonelaje	Número	Tonelaje	Número	Tonelaje	Número	Tonelaje	
Inglesa	2.747	8.937.947.90	2.693	8.975.366.57	5.440	17.913.314.47	5.440	13.953.262.53	+3.960.051.94
Uruguayaya	1.613	1.327.388.83	1.586	1.306.087.44	3.198	2.633.476.27	3.198	2.293.686.65	+339.789.62
Italiana	493	1.703.564.—	475	1.647.206.85	968	3.350.770.85	968	1.906.549.—	+1.444.221.85
Norteamericana ..	269	1.088.058.—	266	1.075.108.—	535	2.163.166.—	535	1.864.596.—	+298.570.—
Griega	401	994.372.08	397	982.540.—	798	1.976.912.08	798	1.351.938.52	624.973.56
Alemana	257	1.003.398.15	246	961.153.15	503	1.964.551.30	503	1.785.852.54	178.698.76
Francesa	202	886.884.—	205	952.727.—	407	1.839.611.—	407	1.726.554.06	+112.856.94
Noruega	232	624.931.—	236	620.831.—	468	1.245.762.—	468	1.410.760.—	835.002.—
Holandesa	293	893.207.—	289	892.826.—	582	1.786.033.—	582	1.339.266.22	396.766.78
Belga	276	767.297.46	276	761.674.—	552	1.528.971.46	552	933.130.68	595.840.78
Española	104	330.076.—	98	332.439.—	202	662.515.—	202	681.247.—	18.732.—
Dinamarquesa ..	96	254.565.22	94	232.847.22	190	487.412.44	190	467.766.02	19.646.42
Sueca	188	294.935.—	188	294.567.—	376	589.502.—	376	456.313.—	33.189.—
Japonesa	37	131.522.—	37	141.477.—	74	272.999.—	74	317.369.—	44.370.—
Brasileña	205	131.478.73	181	130.833.04	386	262.311.—	386	267.824.95	5.513.18
Danziniana	19	99.372.—	25	123.641.—	44	223.013.—	44	153.643.—	69.370.—
Chilena	214	54.305.76	216	56.689.78	430	110.995.54	430	85.475.71	25.519.83
Panameña	6	23.172.—	5	19.270.—	11	42.442.—	11	44.737.—	2.295.—
Hungara	17	45.568.—	15	42.769.—	32	88.337.—	32	44.559.—	43.778.—
Filandesa	19	43.323.—	20	47.844.—	39	91.167.—	39	29.510.—	61.657.—
Peruana	9	24.563.—	9	24.564.—	18	49.127.—	18	23.809.—	25.318.—
Checoslovaca ..	2	6.510.—	1	3.523.—	3	10.033.—	3	17.615.—	7.582.—
Paraguayaya	112	9.583.87	99	8.256.57	211	17.840.44	211	10.923.32	6.917.12
Yugoeslava	2	4.146.—	2	4.146.—	4	8.292.00	4	2.073.—	6.219.—
Boliviana	1	1.925.—	1	2.083.—	2	4.008.—	2	446.41	3.551.59
Liborniana	1	2.317.—	1	2.317.—	2	4.364.—	2	—	—

INDICE

PREAMBULO	Pág.	5
Planilla comparativa escuadra 1916-1925	"	12
ESTADO MAYOR GENERAL	"	13
División Naval movilizada	"	16
La Fragata "Presidente Sarmiento"	"	17
Movimiento de buques	"	18
Buques de guerra que han visitado puertos extranjeros	"	20
Buques de guerra extranjeros que han visi- tado puertos argentinos	"	20
Servicio Aeronáutico Naval	"	21
Estación Aeronáutica "Puerto Belgrano".	"	23
Estación Aeronáutica de Punta del Indio.	"	26
Estación auxiliar de Mar del Plata	"	27
Servicio Radiotelegráfico	"	32
Servicio Hidrográfico	"	36
Sección Navegación	"	46
Fotografía faros entre 48 y	"	49
Sección Faros	"	50
PERSONAL	"	55
Conscripción	"	59
Escuela de Aplicación	"	60
Escuela Naval	"	61
Escuela Nacional de Pilotos	"	63
Escuela de Mecánica	"	64
Escuela de aprendices marineros y de má- quinas	"	66
Escuela de aprendices artilleros	"	66
Escuela de aprendices torpedistas	"	67
Escuela de aprendices electricistas	"	67
Escuela Preparatoria (Grumetes)	"	68
Justicia	"	69
Sanidad	"	69
MATERIAL	"	71
Modernización de los buques	"	71
Artillería y armas portátiles	"	74
Máquinas y calderas	"	77

BASES NAVALES	Pág.	81
Base Naval de Puerto Belgrano	”	83
Vistas fotográficas escollera destruída, entre 88 y	”	89
Base Naval del Río de la Plata	”	101
Arsenal Naval Buenos Aires	”	109
Arsenal de Marina, Zárate	”	117
DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA	”	119
Investigación	”	120
Movimiento de fondos	”	120
Pagos	”	121
Sueldos	”	122
Pasajes, fletes y remolques	”	122
Compras	”	123
Consumos	”	125
Suministros	”	126
Inspección	”	129
Racionamiento	”	129
Rezagos	”	130
Laboratorios	”	130
Imprenta	”	135
Edificio	”	136
Taller de equipos	”	137
Combustibles	”	139
Panaderías	”	143
Valorización de los stocks existentes	”	144
Transportes	”	146
Balance Ejercicio 1924-1925, entre 148 y	”	149
PREFECTURA GENERAL MARITIMA	”	149
Acción de la Prefectura en la huelga marítima	”	149
Edificios	”	152
Material	”	157
Inscripción de buques y cese de bandera	”	159
Policía y resguardo	”	160
Leyes, reglamentos y ordenanzas	”	165
Movimiento portuario	”	167



ERRATAS MAS NOTABLES

Pág.	línea	donde dice	debe decir
44	11	de un	en un
52	18	el de vapor	el vapor
83	1	naval,	naval y
104	21	concuerdan	concuerta
123	5	era	que era
123	20	, empleando	y empleando
144	18	se ve que	se ve así lo conseguido
163	13	estas	que
