

**MEMORIA**  
**DEL**  
**MINISTERIO DE MARINA**

**CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO**

**1915 - 1916**

---

**PRESENTADA AL HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN**  
**POR EL MINISTRO DE MARINA**  
**VICEALMIRANTE J. P. SÁENZ VALIENTE**



**BUENOS AIRES**  
**IMP. J WEISS Y PREUSCHE. — PATRICIOS 249**  
**1916**

## HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN:

Tengo el honor de presentar á Vuestra Honorabilidad la Memoria del Departamento de Marina, correspondiente al último ejercicio.

En ella se verá la actividad relativa que la Marina ha desarrollado durante este año de graves dificultades económicas provocadas por el conflicto armado entre los principales países de la Europa, dificultades que en mucho se hubiesen obviado, si se hubiera dado forma práctica á las previsiones de este Departamento, con la amplitud y oportunidad con que fueron iniciadas: me refiero principalmente á la adquisición de transportes y á la formación de un stock de combustible.

En Memorias anteriores han sido sometidas á V. H. ideas tendientes á la solución de estos importantes problemas, pero desgraciadamente, las finanzas nacionales no han estado en condiciones de permitir su realización, muy lejos quizá de sospecharse que pronto los hechos evidenciarían su imperiosa necesidad.

Si en esta crisis la Marina hubiera contado con el número de transportes sugerido á V. H. como necesarios, es seguro que el país habría economizado ingentes sumas, dado la carestía actual de los fletes y aquellos se hubieran ya pagado con creces contribuyendo además á aumentar los recursos del erario.

Si hubieran prosperado los pedidos formulados por este Departamento en diversas ocasiones á V. H., no sólo la Escuadra

sino que las industrias todas del país no se hubieran visto en las penurias de combustible por que están pasando, y en circunstancias tales que el carbón se está pagando á precios fabulosos.

Con un stock grande de carbón y con transportes para mantenerlo, nuestra posición hubiera sido excepcionalmente favorable en esta anormal situación producida por la guerra europea.

Siendo ésta la última oportunidad en que me será permitido el alto honor de dirigirme á V. H., entiendo cumplir con un deber de patriotismo y de conciencia, señalando deficiencias y sugiriendo remedios á muchos de los males que he podido observar durante mi gestión administrativa; algunos de los inconvenientes que se mencionan no han sido descubiertos sino cuando era demasiado tarde para iniciar, al final de esta Administración, medidas tendientes á subsanarlos; otros no han podido remediarse por falta de elementos y finalmente algunos por falta de oportunidad.

Es sin embargo necesario someterlos á la consideración de V. H. dejando así constancia de su existencia para facilitar su remedio, y como un esfuerzo más en homenaje al engrandecimiento de nuestra Escuadra.

Muchas de estas ideas no han podido ser llevadas á feliz término, decía, por falta de recursos, y á este propósito conviene considerar que la Argentina es, de los países que tienen Escuadra digna de ser llamada tal, el que menos gasta en su mantenimiento, ya sea que el desembolso se considere con relación al poder que ella representa, á la extensión de costas á defender, á la población de la República misma ó al comercio exterior, de cuya seguridad se supone es ella el mejor guardián.

Durante años, nuestro país se ha resistido á todo gasto extraordinario destinado al refuerzo de nuestra flota y cuando finalmente Ejecutivo y Congreso coincidieron en el patriótico propósito de fortalecer la defensa nacional, gran parte del país y

la prensa, con pocas excepciones, dudaban de la oportunidad de tal medida; los anhelos de paz que exigían, según unos, una Marina fuerte, se traducían en la mayoría en un abandono absoluto de toda preparación militar; la guerra actual muestra las deplorables consecuencias que acarrea este último criterio adoptado como norma de gobierno.

Ha de permitírseme decir á V. H. con todo respeto y circunspección, que es necesario salir, y cuanto antes, del mal régimen establecido, de desoir á las reparticiones técnicas en sus demandas fundadas y mucho más si se trata de la defensa nacional, donde las fallas son siempre graves, porque no sólo afectan á la suficiencia que el país puede exigir á los que ha confiado su defensa, sino á lo que es infinitamente más importante: la defensa misma que, en su debido tiempo sugirió como previsiones de daños que en cualquier contingencia política ó social ajena á nuestro país, podía sin embargo repercutir en él con toda gravedad, como desgraciadamente ha ocurrido. Se impone, pues, como dije antes á V. H., abandonar para siempre la provisión ocasional de los medios necesarios á la eficiencia de la Marina, cambiando este sistema por el sensato y universal procedimiento de los pueblos organizados, de coordinar los armamentos á sus fines, á cuyo propósito pueblos y gobiernos dan á sus técnicos las facultades implícitas á su preparación y á sus sagradas responsabilidades.

Si se quiere mantener el puesto que al país corresponde en América, hay que mantener una Marina fuerte, y esto nunca se conseguirá si se subordinan sus necesidades al único criterio de lo que ella cuesta. El mantenimiento en estado de eficiencia del material moderno con que cuenta ya nuestra Escuadra, es caro; ello significa: mucho personal para atender á todos los servicios de los buques, aparte del necesario en los Arsenales, porque los buques sin el personal completo no se organizan debidamente; mucho consumo de combustible, porque los conocimientos profesionales teóricos exigen un complemento de experimentación que sólo se consigue con los barcos en movimiento y los simulacros de

combate y operaciones entre los diferentes núcleos de fuerza en que se divide la Escuadra; mucha munición, porque sólo tirando, y mucho, puede pretenderse eficacia en el tiro real, en el momento único para el cual, cañón, buque y Marina tienen razón de ser; y, finalmente, mucho material de entretenimiento, porque los barcos deben estar siempre bien provistos, para su propia conservación y para que el personal viva en ellos con todo el confort que se merece el ciudadano que ofrenda años de su existencia al servicio de la patria.

El criterio de «Marina barata» será siempre desastioso, pues llegado el momento de la prueba será imposible improvisar lo que por economía no se hizo en los largos años de paz.

Los últimos tiempos no han sido propicios para desarrollar el plan previsor que se preconiza para la Marina; pero, ello ha obedecido á circunstancias de carácter accidental que como tales han de modificarse; al próximo gobierno tocará quizá dar cima al programa que á grandes rasgos queda trazado en esta memoria, y V. H. hará obra patriótica prestando á la Escuadra el apoyo que merece, por los valiosísimos materiales que la constituyen; por la manifestación de civilización y de progreso que en un país tan joven como el nuestro, ella representa; por la dedicación y espíritu de orden que siempre ha demostrado el personal que la dirige y tripula; y, finalmente, por los sagrados intereses que custodia.

## PERSONAL

El personal de la Armada sigue desempeñándose con celo digno de encomio. El Superior, de Jefes y Oficiales, empieza á sentir las consecuencias de la falta de una ley que armonice con las exigencias de la época; la Ley Orgánica, con las modificaciones que últimamente ha sufrido, no garantiza un personal eficiente; ella permite alejamientos prolongados del servicio; estadías más prolongadas aún en un mismo grado, con todos los perjuicios que ocasiona la falta de estímulo y de entusiasmos derivados de este hecho; el abandono del servicio en condiciones más ventajosas aun que los que en él quedan con obligaciones y responsabilidades; en una palabra, se tiene una ley, que fué buena como Ley de transición, para depurar el escalafón en un momento en que ello fué una necesidad, pero que como Ley permanente está contribuyendo á estancar la carrera, elevando la edad media de los Oficiales á límites que las marinas bien organizadas han considerado inadecuados para las responsabilidades inherentes á los puestos de Dirección y de Comando.

V. H. apreciará la justicia de estas afirmaciones, si considera que de acuerdo con nuestra ley, un Oficial Almirante puede permanecer más de 25 años en tal carácter, siempre que cada diez años haya embarcado por una semana siquiera en buque de la Armada, no importa con cuales responsabilidades ó comisiones. Ahora bien, son tales los progresos que cada año experimenta el material, que puede afirmarse, sin peligro de errar, que un oficial que ha estado alejado diez años del servicio activo, cualquiera sea su preparación técnica, se encontrará á su vuelta á los buques, en un medio tan nuevo como la primera vez que embarcó; tal situación no parece la indicada para aquel que puede, alguna vez, conducir nuestra flota á la acción, de cuyos resultados dependerá quizá la salud misma de la patria.

Estos inconvenientes se agravan aún, cuando se piensa que la permanencia ilimitada en los altos grados del escalafón, retarda considerablemente la llegada de oficiales al desempeño de puestos que reclaman del que ha de servirlos la plenitud del vigor físico e intelectual que rara vez se encuentra cuando se excede en varios años el nivel medio de la vida. Por esta razón, como por las que se refieren a las justas ambiciones de progreso en su carrera, que estimulan al Oficial, conviene al servicio, a la moral y á la disciplina quitar toda causa irracional de estancamiento en los cuadros, dando á las autoridades directivas, facultades suficientes para corregir tales defectos tan pronto como aparezcan, cualquiera sea la circunstancia de tiempo ó jerarquía que medie, no teniendo más norma á considerar que el bien entendido y sano servicio de la Armada; toda otra consideración sobre ventajas personales, deberá ser pospuesta si no pudiere demostrarse su justo crédito por los servicios prestados á la institución y al país.

Es un falso criterio aquel con que se acuerdan ventajas y recompensas á sujetos que no han tenido otro mérito en la carrera que permanecer en las listas de servicio activo y actuando automáticamente en el mínimo de funciones ó en las rutinas vulgares.

Se impone, pues, la sanción de una ley que modifique fundamentalmente la N.º 4856; que asegure normalmente la renovación anual del escalafón en los grados superiores y que suprima la exagerada liberalidad para el retiro altamente recompensado con grandes sueldos que está conspirando contra la economía del país, contra la disciplina de la Escuadra y contra su misma existencia.

---

En cuanto al personal subalterno, cada año va mejorando, empezándose ya á contar con un cuerpo excelente de Suboficiales, egresados de nuestras Escuelas y que van substituyendo al elemento ocasional del que por fuerza hubo de echar mano antes.

Este personal de Suboficiales constituye ya, como en todas las marinas organizadas, una ayuda valiosísima á la tarea del Oficial, el cual puede así dedicarse al estudio de su profesión, no teniendo su tiempo, como ocurría anteriormente, totalmente absorbido por los detalles sin importancia de las ocurrencias de á bordo.

Se ha estudiado la forma de mejorar aún más la posición del personal subalterno, habiéndose dictado Decretos que dan mayor porvenir y nuevas perspectivas á algunas de sus especialidades, con lo cual podrá todavía conseguirse una mejor selección.



## CUERPO ÚNICO

Un asunto muy importante relacionado con la organización de la Escuadra, es el referente á la incorporación anual en número suficiente de Oficiales maquinistas con la capacidad técnica y experiencia necesaria para manejar concienzudamente nuestro material.

Se han empleado para eso, desde hace varios años, diferentes métodos y por el que actualmente se experimenta, los candidatos salen de la Escuela de Mecánicos, pasan después por la Escuela Naval, de donde egresan como Ingenieros Maquinistas de 3.<sup>a</sup> El nuevo plan de estudios recientemente revisado, ha aumentado para los alumnos del Cuerpo General la instrucción en materias que antes eran del exclusivo dominio del Ingeniero, dando al mismo tiempo a los alumnos de esta última especialidad, nociones de pilotaje que les habilite para determinar la situación tanto en el mar como á la vista de costa.

Este Departamento entiende que se ha dado así el primer paso hacia la refundición de ambos Cuerpos en uno solo, método que para el futuro preconiza como el único satisfactorio.

La substitución del hombre por la máquina, en todas las funciones de á bordo, ha puesto bajo el contralor directo del Oficial de torre ó de batería, tantos mecanismos de vapor, hidráulicos, eléctricos y pneumáticos, que en realidad no se sabe donde termina el Oficial y donde empieza el Ingeniero. La introducción en el servicio de la turbina, la máquina de explosión interna y quizás la misma caldera tubular y con esta infinidad de aparatos nuevos, hace de importancia un tanto aleatoria esa experiencia que parecía hasta hace poco cualidad indispensable para condu-

cir bien una máquina; hoy nadie tiene larga experiencia en el manejo de estos mecanismos, sencillamente porque ellos son de reciente adaptación á bordo y no hay duda tampoco que más pronto conoce una turbina y aprende á manejarla quien conoce la teoría de su funcionamiento, que un eximio experto en máquinas recíprocas.

De aquí resulta que el Ingeniero maquinista moderno debe ser también un hombre teórico y que al Oficial se impone cada día adquirir una mayor suma de conocimientos mecánicos; un paso más y se llega á refundir ambas funciones en una sola.

En nuestra Escuadra, donde no hay tradiciones que conservar, puede fácilmente hacerse esta evolución con sólo dictar medidas acertadas para el primer período de transición. El Oficial quedaría habilitado para desempeñar á bordo el cargo de derrota, así como el de artillería, máquinas, electricidad, contaduría, etc. Entre el personal subalterno, encontraría los expertos en el manejo de la lima ó del torno así como en la conducción de calderas; sería éste el progreso más importante de nuestra Escuadra desde que ella existe.

Las Marinas que han adoptado este sistema han sentido dificultades solamente en los primeros tiempos que se han llamado de transición; pero una vez normalizadas las cosas, el servicio ha mejorado notablemente. En todos los países donde el Cuerpo de Ingenieros maquinistas es una especialidad independiente del General, existe entre ambos Cuerpos una falta de armonía latente que si no se manifiesta abiertamente conspira contra el buen servicio; ésta fué precisamente la razón de mayor peso que el ex Presidente Roosevelt, entonces Subsecretario de Marina, hizo valer ante el Congreso de su país para obtener la unificación de los diferentes Cuerpos Auxiliares de la Marina de los Estados Unidos.

Es conveniente recordar como antecedente ilustrativo, que tres años después de iniciado el «Cuerpo Unico» en la Marina de

los Estados Unidos, se introdujo igual sistema en la Marina Inglesa y posteriormente, también, en la Japonesa; los datos que se tienen sobre el resultado obtenido en el primero de estos dos países, permiten asegurar que él es satisfactorio, pues la experiencia, si bien ha hecho modificar el plan primitivo en algunos detalles, en principio subsiste el sistema de reclutar los oficiales maquinistas en las mismas fuentes que los del Cuerpo General, aunque después de llegar á un grado elevado (Capitán de Fragata) se especialicen aquellos que únicamente quieren continuar la carrera como Ingenieros; un ejemplo típico de la unificación que no excluye la especialización.

## ESCUELA DE APLICACIÓN PARA OFICIALES

Habría conveniencia en modificar la Ley Orgánica en lo que respecta á la obligación de que los Tenientes de Fragata cursen la Escuela de Aplicación para poderse poner en condiciones de ascender al grado inmediato superior.

El escaso número de oficiales subalternos, hace que sea poco conveniente y á veces imposible, el alejamiento de los buques cada año de un número crecido de Tenientes y Alfereces, por varios meses, para seguir los cursos de la Escuela. Esta circunstancia, unida á muchas otras que sería largo mencionar, han obligado en los últimos años á reducir los cursos á un minimum como duración y á simplificar los estudios de acuerdo con esta exigencia; aun en el supuesto de que se pudieran distraer los Oficiales seis o más meses cada año, para cursar esta escuela, no se habría por esto realizado el propósito de la ley, que es el de mantener á un alto nivel la instrucción del personal, pues al Oficial le bastará aplicarse estos seis meses para dar un examen que le otorgue patente de competencia.

Debe tenerse en cuenta que en los grados subalternos desde Guardia Marina, hasta Teniente de Fragata, inclusive, el oficial permanece por lo menos durante diez años y de este largo lapso de tiempo, solamente tiene obligación de estudiar seis meses.

Hay, pues, que adoptar un sistema que lo obligue, sino á estudiar continuamente, por lo menos á frecuentar los libros profesionales durante los años que pasa en estos grados, y éste no puede ser otro que el de establecer como condición para el ascenso á Teniente de Navío, la de haber satisfecho un examen sobre un programa que cada año sería revisado y puesto al día.

Como el oficial tiene un mínimo de diez años para prepararse, las pocas materias que exijan cursos prácticos especiales, tal como torpedos y minas, por ejemplo, se seguirán en circunstancias en que sea destinado á arsenales ó buques en ellos apostados.

Esta medida, aparte de las ventajas en la preparación del personal, aportaría la de suprimir una dependencia que representa gastos y emplea dos jefes como directores y un grupo de oficiales profesores que pueden prestar servicios en otras reparticiones de la Armada.

Conviene finalmente tener presente que esta escuela funciona actualmente en forma inadecuada, porque no hay un edificio apropiado para dictar los cursos; este orden de cosas no ha podido ser cambiado por razones de economía y porque este Departamento no ha creído conveniente entrar en los grandes gastos que ello exigirá, antes de resolver definitivamente sobre la oportunidad de mantener el actual sistema.

## ESCUELA NAVAL

La Escuela Naval funciona todavía en el mismo local inadecuado, que en forma provisional se le diera hace ya varios años en Río Santiago.

La importancia que tiene ya la Marina, cualquiera sea el punto de vista del cual se la considere, exige que se preste la mayor atención á la instrucción de sus oficiales, y no es posible llenar tales propósitos cuando no se cuenta con otros elementos de los que ofrece ese establecimiento en la actualidad.

Es indispensable proveer á la construcción de un edificio que no sólo satisfaga á las exigencias del presente sino también á las previsiones del futuro. No escapará al elevado criterio de V. H. la influencia que en el porvenir de la institución puede tener la solución de este problema, tantas veces planteado y otras tantas dejado sin resolver. Con gran mayoría de población mediterránea, es indispensable emplear todos los medios para atraer á los mejores elementos á fin de que se dediquen á la carrera naval. La Marina, y una marina grande sin la cual el país no podrá pasarse, no tiene en la opinión otro prestigio que el derivado de su propia condición exótica; pocos son los que se aperciben de que gracias á ella nuestros litigios y conflictos de vecindad han sido resueltos en forma pacífica y justa; al alcance de cualquiera está el comentario sobre lo que en ella se gasta ó los sacrificios que ella cuesta; pocos son los que pueden analizar, reducir á cifras la baja prima que con ello pagamos por la seguridad de nuestra riqueza nacional.

Justo es que los poderes públicos la rodeen de todos los prestigios, á fin de inducir á que nuestras clases sociales superiores

dediquen sus hijos á su servicio, y esto se conseguirá si se empieza por construir un edificio adecuado, cómodo y hasta lujoso para Escuela Naval, y en el que sobren todos los elementos necesarios para la instrucción de los alumnos. Este edificio debe ser tan completo, bajo todo concepto, que sirva ante el país y ante el extranjero, como el mejor exponente del interés que el Gobierno dedica á su Marina.

Los Estados Unidos de Norte América, país eminentemente pacífico, ha construído una Escuela Naval que puede, sin exagerar, llamarse colósal, y es el establecimiento de este género más amplio y lujosamente dotado del mundo.

Es muy importante definir la ubicación que debe darse al edificio de una escuela Naval; en cuanto sea posible, ella debe hacerse en un lugar amplio para establecer polígonos de tiro y con un espejo de agua suficiente para mantener á los alumnos en contacto con el material flotante, circunstancia indispensable á la aplicación de las enseñanzas teóricas. Uno de los sitios que satisface en la República estas condiciones, es la Isla de Martín García que puede considerarse ampliada en extensión debido á la adyacencia de la Playa Honda.

Por higiene, economía é independendencia, esta isla es excelente para dar al aspirante todos los medios de instrucción teórico-práctica, á la vez que inculcar, por el relativo aislamiento, el hábito á la vida ajena á la molicie, base del buen servicio, del mejor éxito en la carrera individual y de la mayor satisfacción y gloria del país.

Por otra parte, la presencia permanente del profesorado en la escuela, arrancará de cuajo el pernicioso régimen de los profesores ambulantes, policatedráticos, que viven más preocupados del tren que pueden perder, que del deber que están encargados de cumplir.

Los estudios y planos del edificio, ubicado en Martín García, están relativamente concluídos.

## ESCUELAS

La renovación anual de la mitad del personal de conscriptos de la Armada, exige la continua instrucción del personal nuevo á bordo de los buques; esta instrucción, toma en algunos casos carácter de verdadera escuela, por el número de los alumnos y por las clases y amplitud de la enseñanza que se imparte. Además, en buques adaptados con la mayor economía á este objeto, funcionan escuelas para la formación de marineros y clases de las diversas categorías; estos elementos una vez incorporados á la Escuadra, son aprovechados por ésta en su totalidad, por lo menos durante el tiempo que, según contrato, están obligados á servirla.

La escuela de Pilotos prepara en cambio oficiales para la Marina Mercante, no recibiendo la Escuadra en retribución, servicio alguno.

La Escuela de Mecánicos que tiene en la actualidad más de trescientos alumnos, prepara el personal de Suboficiales de máquina de la Escuadra, en número ampliamente suficiente para sus necesidades; gran parte de este personal abandona el servicio después de tres años que por contrato se ha obligado á permanecer en él, yendo á engrosar el número del que se dedica á nuestras industrias, con evidente provecho para la riqueza nacional.

La Marina, con sus limitados recursos, está no sólo sosteniendo las numerosas escuelas de analfabetos y de especialidades que funcionan en sus buques, sino que provee de pilotos y oficiales para la Marina Mercante Nacional y una buena parte del personal que maneja las máquinas agrícolas en nuestros campos y las que funcionan en nuestros talleres. Ha de llegar el momento en que los gastos que esto origina sean divididos entre los Minis-



terios ó instituciones que resultan directamente beneficiados. Entre tanto, conviene dejar constancia de la obra patriótica que se está desarrollando, la que se acentúa más aún si se considera que cada año regresan á sus hogares más de dos mil ciudadanos que han pasado dos años en esa escuela de orden, de disciplina y de trabajo, que son los buques de nuestra Escuadra.

Contrasta con los beneficios que quedan apuntados, la pobreza como funcionan todas nuestras escuelas: salvo las de Grumetes, ninguna otra tiene edificio propio ni adecuado á su importancia y necesidades. La Escuela de Aplicación para Oficiales funciona en galpones de zinc, en Río Santiago, que tienen más de treinta años; la Escuela Naval en un edificio que fué construído para casa de Oficiales en el mismo Arsenal; la Escuela de Mecánicos, en galpones de madera tan viejos y llenos de remiendos, que son un triste contraste con el lujosísimo edificio que enfrente se levanta destinado á albergar á los inmigrantes que llegan al país; finalmente la Escuela de Pilotos se encuentra funcionando en una casa de familia que este Ministerio alquila.

## CONSCRIPCION

Cada año se hacen más evidentes las ventajas que á la Armada reporta la Ley de Conscripción, sin la cual fuera hoy imposible su existencia; y es precisamente esta circunstancia la que obliga á dar la voz de alarma, pues su cumplimiento va cayendo día á día más en desuso.

En efecto, si se hace un análisis, se observa que desde el primer sorteo hecho en el año 1899, hasta el último de 1916, han sido llamados 49.075 conscriptos, de los cuales se presentaron sólo 32. 395, ó sea un 66 por ciento; pero en los últimos tres años, 1914-1916, este porcentaje ha ido disminuyendo en esta proporción: 62,9—61,6—y 55; esta última cifra es alarmante, pues muestra haberse llegado al punto de que casi la mitad de los ciudadanos sorteados para el servicio de la Armada eluden esta obligación.

Si se agrega que en algunas ciudades de países vecinos al nuestro se han formado clubs y asociaciones de «Infractores al servicio militar en la Argentina», se llega á la conclusión de que vamos en camino de que caduque la más patriótica de nuestras leyes y aquella sin la cual el país no podría ponerse en condiciones de defender su propia existencia.

Nunca como ahora ha sido más evidente la necesidad del servicio militar obligatorio, pues la han reconocido hasta los países que más se resistieron á su adopción: hasta este momento, en nuestro poder militar llevamos la ventaja en Sud-América, de haber sido los primeros en reconocer estos principios y adoptarlos, y por razones que conviene investigar estamos corriendo el riesgo de perderla.

La Ley ha previsto sabiamente que las conscripciones se llamen y licencien por mitad; de este modo, siempre podría haber en los servicios de cierta importancia, especialmente á bordo, un conscripto con un año de servicio que sirviera de instructor de otro conscripto recientemente llamado bajo banderas; al final de un año este último estaría suficientemente instruído para guiar al nuevo compañero que ingresa al servicio. Sin embargo, este propósito de la Ley no ha podido llevarse á la práctica, por cuanto ello significaría mantener en servicio tres meses cada año un 50 por ciento más de los conscriptos que lo necesario.

Especialmente en los años últimos, razones de aparente economía, han primado sobre todas las demás, lo que ha obligado á quedar con los buques á medio armamento durante tres ó más meses al licenciamiento de cada conscripción. A designio clasifico de *aparente* esta economía, porque ella perjudica el material, que queda por un largo lapso de tiempo mal cuidado, ya que nuestros embrionarios Arsenales no cuentan ni con las instalaciones ni con el material adecuado para mantener á los buques en un estado de satisfactorio desarme.

La experiencia ha evidenciado lo que dejo expuesto, de tal modo que en los próximos presupuestos de este Departamento será menester preveer un aumento de conscriptos en número tal que los barcos queden con personal suficiente para atender á su conservación durante el tiempo en que la próxima conscripción se está preparando en los puntos donde se concentra.

## JUSTICIA

Aunque el Código de Justicia Militar vigente autoriza la constitución de Consejos de Guerra Permanentes en tiempo de paz, especialmente para la Armada y compuestos en su totalidad de Oficiales de Marina, no ha sido posible destinar el crecido número de personal que se necesitaría para llenar estas funciones en forma permanente y la Marina ha debido someterse al actual sistema de Tribunales en que sus miembros figuran en gran minoría.

No se requiere extremar la argumentación para afirmar que no hay suficiente garantía de justicia, cuando un Comandante de buque es sometido al juicio de un Consejo formado por dos Oficiales de Marina y cuatro Coroneles de Artillería, Infantería ó Caballería para que decida de su reputación, de su honor, de su carrera misma, en un accidente de navegación del cual sólo un técnico puede analizar las causas y establecer las responsabilidades consiguientes.

Afortunadamente, son muy raros los casos de procesos instruídos á Jefes y Oficiales y mucho más aún aquellos en que la causa haya sido elevada á plenario, y esta es la única razón por la cual el actual estado de cosas es tolerable.

No hay duda de que los Consejos Mixtos no podrán juzgar en ciencia y conciencia ni aún aquellos delitos de carácter disciplinario, puesto que el juez, para apreciarlos, no puede prescindir del ambiente, que no conoce, no pudiendo pretenderse que un Oficial del Ejército esté al corriente de las peculiaridades de la vida de á bordo.

De las consideraciones expuestas, no debe excluirse ni siquiera

ra el Consejo Supremo de Guerra y Marina, pues bastaría mencionar que es precisamente á él á quien toca tomar conocimiento originario de las causas de los Oficiales Almirantes.

Como el fin de la Justicia Militar es la disciplina, para fundamentar ésta es necesario prestigiar aquélla, lo cual no se consigue si hay siquiera la sospecha de que sus fallos no llevan el sello de la indiscutible autoridad, no sólo disciplinaria, sino también técnica, lo que es aún más importante en las instituciones armadas de esta época.

Se impone pues la modificación del Código vigente, autorizándose la formación de Consejos especiales para la Marina, constituidos por profesionales, los que podrían ser nombrados en cada caso ó tener este nombramiento como permanente y desempeñando sus funciones de justicia toda vez que debieran reunirse dichos Consejos. En fin, estos detalles serían estudiados oportunamente; lo importante es que los Jefes y Oficiales de la Armada deben ser juzgados por lo menos por sus *pares*, entendiéndose por esto, no solamente los que tengan un determinado grado sino también los que pertenezcan á su profesión, sin cuyo requisito no hay para ellos garantía alguna de justicia.

## MATERIAL

El estado de conservación de nuestro material flotante es bueno, á pesar del tiempo de uso que tiene su gran mayoría y de la deficiencia de los implementos de reparación; actualmente se están recorriendo las turbinas de los Exploradores *Córdoba* y *Catamarca*, operación en la cual se tropieza con los inconvenientes de la falta de grúa flotante y de tornos y grúas de taller para el manejo de piezas pesadas.

Los buques viejos se mantienen admirablemente, lo que no es de extrañar, pues nuestra Marina se ha hecho notar por la forma cómo sabe cuidar el material que en otras partes se habría radiado hace años ó vendido como fierro viejo.

La situación económica actual no es la más indicada para sugerir la adquisición de nuevos elementos para la Escuadra, aunque si se estudia la suerte cabida á algunos de los países en lucha en la actual guerra, se llega fácilmente á la conclusión de que más felices hubieran sido algunos de ellos si mejor se hubieran armado durante la paz. Es necesario, apenas pasen los actuales apremios porque está atravesando el país, ordenar los ocho destructores cuya adquisición está autorizada, así como también el tercer Dreadnought, que no fué adquirido porque se esperaba la evolución que en ese momento se operaba en el armamento de los grandes buques con relación á la distribución y calibre de sus cañones.

La guerra actual ha de resolver todos estos problemas prácticamente y debemos aprovechar de esta cara experiencia ajena, para adquirir aquellos elementos cuya eficiencia y necesidad haya quedado consagrada. La acción prominente que en esta con-

tienda han tenido los submarinos y la aviación, gracias á las modificaciones introducidas en el curso mismo de las operaciones, hará necesario la adquisición de algunas unidades de los tipos que hayan probado ser superiores, y que mejor se adapten á nuestras necesidades y á nuestros medios.

No puede olvidarse al tratar este asunto, que la Escuadra en un país como el nuestro es el mejor seguro de su riqueza y que aquélla debe estar en relación con ésta; es necesario mantener fuerzas suficientes para contrarrestar veleidades ó hegemonías dañinas á nuestros sanos intereses y esto nunca se conseguirá sin una Marina fuerte, que garantice en toda circunstancia las más amplias seguridades á nuestro comercio y una eficaz defensa á nuestra riqueza desgraciadamente expuesta hoy en parte muy esencial, al capricho ó las ambiciones de los que son más fuertes que nosotros, no tanto por sus medios materiales como por nuestra imprevisión ó indolencia.

Análogo reproche al que puede hacerse á nuestra falta de sistematización en las adquisiciones del material ofensivo puede hacerse respecto al auxiliar.

Los pocos transportes viejos y pequeños con que cuenta la Escuadra, han prestado importantísimos servicios en esta gravísima crisis de fletes; los dos mayores, en los viajes que hicieron el último año, á pesar de que su construcción data de hace más de veinte años, se ha pagado varias veces con los fletes que han hecho transportando granos á los Estados Unidos de Norte América y economizando al regreso el flete de nuestro combustible; gracias á estos dos buques, la Marina ha podido contar con el carbón indispensable para sus servicios más necesarios, y se ha podido al mismo tiempo hacer navegar un poco la Escuadra á los fines de instrucción del personal. La circunstancia de orden económico que dejo apuntada, sería una razón más para que V. H. diera preferente atención al proyecto que este Departamento en diversas oportunidades ya ha esbozado, de adquirir transpor-

tes con la capacidad suficiente para atender á las necesidades de la Escuadra en caso de guerra, los que en la paz se dedicarían á operaciones comerciales con evidentes beneficios para el erario, y ventaja para la instrucción de nuestro personal de todas las categorías, ya que los grandes buques modernos son caros cuando navegan y que á seguir primando consideraciones de economía, llegará un momento en que no sólo nuestros Jefes y Oficiales sino también el personal subalterno, se resentirá por su falta de práctica en la navegación de mar y en el manejo del complicado armamento.

Si en las circunstancias actuales hay dificultades para el desenvolvimiento normal de nuestra Escuadra, debido á la falta de medios de transporte, puede imaginarse las que se presentarán en caso de guerra; es pues de elemental previsión adquirir buques y esto debe hacerse apenas sea posible y sin pérdida de tiempo.

Hoy mismo, este Departamento, tiene propuestas ventajosas para llevar á cabo este plan; tan ventajosas, que el país empezaría á desembolsar fondos para pagar los buques recién después de recibido el primero que se construyera, es decir cuando ya empezaran á producir beneficios.



## ARSENALES

Como es sabido, la Marina cuenta con dos Arsenales: el de Puerto Militar y el del Río de la Plata.

El primero es el único que puede recibir el nombre de tal, por la importancia de las construcciones allí hechas y los elementos con que los buques cuentan para su recorrido y carenaje; con todo, si se quiere que responda á los fines para que ha sido creado es menester hacer ampliaciones y dotarlo de instalaciones cuyo costo no puede figurar en el presupuesto anual.

Faltan galpones para el depósito de artículos de los buques, en desarme; depósitos para mantener los stocks necesarios al completo alistamiento de la Escuadra allí apostada; talleres apropiados á la recorrida de los nuevos acorazados, los que exigen gran capacidad y grandes maquinarias, algunas de ellas ya adquiridas; usinas y canalización para la distribución de corriente eléctrica á los buques y reparticiones; canalización para agua potable y provisión de ésta en abundancia; edificios para la Dirección del Arsenal, á fin de concentrar las oficinas hoy desparramadas; alojamientos para el personal militar que presta servicios en tierra y para una parte del de los buques; trabajos de higienización, plantaciones, pavimentación y en una palabra, todo aquello que contribuya á hacer menos desagradable la estadía del personal en aquel sitio, que se está transformando de árido medanal en apostadero de toda nuestra flota de primera línea.

Las nuevas ampliaciones, á punto de terminarse y demoradas por causa de la guerra europea, y la adquisición por parte del Gobierno del pequeño puerto construído por una empresa francesa, dentro de las escolleras del Puerto Militar, hacen suponer que por muchos años el país no ha de contar con otro puerto

de esta importancia para el uso de su escuadra, y hay que concentrar en él todos aquellos elementos necesarios al mejor desempeño de su misión.

Sería, pues, oportuno pensar también en las condiciones de su defensa fija, del lado del mar, así como de tierra, y la de sus canales tan bien situados para obras de esta naturaleza.

Es oportuno recordar aquí que todo lo que se invierta en mejorar las condiciones de este Arsenal, se aprovechará, pues á diferencia de la mayor parte de nuestras grandes obras públicas, puede seguirse aquí un plan preestablecido que prevé el aumento de nuestro material flotante y el crecimiento de estas instalaciones, ya que la razón de ser de los arsenales son los buques.

Los modernos acorazados exigen urgentemente importantes ampliaciones en el Puerto Militar, pues no debe pensarse que con la construcción del nuevo dique y la instalación de las bombas necesarias á su funcionamiento, se haya hecho más de una mínima parte de lo necesario.

Como por otra parte es necesario tener un apostadero en el Río de la Plata para base de su defensa, siendo de una importancia capital para la conservación del material, el hecho de tenerlo en agua dulce, fuera quizá conveniente trasladar el asiento del gran Arsenal más allá del dique de maniobras del puerto de La Plata, alejándolo así de la costa y de las probabilidades de un bombardeo desde el río, elevando todas sus construcciones en terreno seco y alto, é iniciando una obra grande de acuerdo con nuestras necesidades del porvenir y sobre un plan que, como el del puerto de Bahía Blanca, prevea el futuro crecimiento de nuestra flota.

Con todo y dado los pocos elementos constitutivos de la defensa movil y los enormes gastos que originaría la traslación de este Arsenal al sitio adecuado, conviene quizá por ahora y mientras el país no se encuentre en condiciones de emprender grandes gastos, mantener las instalaciones mejorándolas en lo posible.

## TALLER DE MARINA

El Taller más importante con que cuenta la Marina es el que funciona en la Dársena Norte; está bien dotado de maquinarias y es quizá el único en el país que puede emprender obras de gran aliento; encontrándose por otra parte ubicado en la Capital, tiene la ventaja de contar con los mejores operarios.

Los Diques de carena y la Dársena adyacente hace posible toda clase de obras en los barcos y la estadía de éstos al lado mismo de los talleres facilita el trabajo abaratando la mano de obra con economía de tiempo y por lo tanto de jornales.

La organización interna del establecimiento puede competir con la de la mejor de nuestras fábricas, y es, por las razones que se enuncian, el Taller de la Armada que más rinde y que mejores obras ha ejecutado.

## HIDROGRAFÍA, FAROS Y BALIZAS

Durante el último ejercicio se ha desarrollado una gran actividad en los trabajos de iluminación de nuestro vasto litoral marítimo, así como también en los de reconocimientos y levantamientos hidrográficos de sus puertos y costas.

Es conocida la pobreza de éstas en materia de puertos, siendo su mayoría chicos, correntosos, con grandes mareas y barras estrechas y de peligroso acceso.

Las facilidades que deben darse á la navegación se consiguen mediante ingentes gastos; los balizamientos son costosos, así como también el mantenimiento de los canales.

Ahora bien, el país ha dedicado hasta ahora poca atención á estos asuntos, debido á otras necesidades más inmediatas y sus recursos han sido empleados en obras destinadas á satisfacer exigencias de las zonas más pobladas de la República.

Pero ya el lejano Sud tiene también las suyas; las industrias están radicándose en esas regiones, más apartadas por la carencia ó dificultad de comunicaciones, que por la distancia á que se encuentran de la Capital; en San Julián hay establecido un frigorífico y en Río Grande otro; Madryn, San Antonio, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado son cabeceras de líneas férreas y este último puerto será el proveedor de nuestro combustible del futuro y emporio de riqueza y comercio que quizá toque admirar á la generación actual. Es pues deber patriótico facilitar la navegación de estas costas, estimulándola, y ha sido teniendo en cuenta estas circunstancias que se ha dado gran impulso á los trabajos y estudios á que se hace referencia; es éste por otra parte el rol más simpá-

tico de la Marina en tiempo de paz, por su fin humanitario así como por su vinculación inmediata á los progresos del país y será necesario no economizar medios para seguir en el futuro determinando los peligros que nuestros mares ofrecen á la navegación, colocando faros y señales que sirvan á evitarlos, estudiando y balizando los puertos para hacer su entrada fácil y en una palabra haciendo todo aquello con que las naciones civilizadas contribuyen á facilitar la navegación y el intercambio comercial entre ellas.

Es creencia general que se puede, sin peligro de incurrir en error, juzgar de los progresos de un país por las cartas marítimas que representan sus costas y es un hecho que si de las que representan las del Atlántico Sur fuera á juzgarse los nuestros, nuestra civilización saldría mal parada; siempre ha habido la tendencia á economizar en las sumas que cada año se destinan á estos objetos y el resultado ha sido que todavía hoy la mayor parte de nuestra hidrografía es la estudiada por Fitz Roy hace más de ochenta años con las deficiencias naturales tratándose de representar regiones sujetas á cambios fundamentales dado las peculiaridades que las caracteriza. Si lo dicho es cierto sin duda alguna, es aún más cierto, que la instalación de faros, y la creación de obras artificiales, impone su cuidado y conservación con todo esmero, pues hay menos peligro cuando se sabe que no hay faros, balizas ú obras, que cuando se navega confiado en su existencia y buena situación y esta es falsa, descuidada ó engañosa.

La creación de un faro, el fondeo de una baliza ó la garantía de una determinada profundidad hechos por el Estado, encarna en el acto mismo de avisarla á los navegantes el formal compromiso de conservarlo.

Es pues indispensable que el Ministerio de Marina tenga el material y medios necesarios para mantener en su puesto el balizamiento que autorizadamente ha dado al servicio público, porque de lo contrario valdría más no hacer las obras enunciadas.

## COMBUSTIBLE

La guerra europea ha puesto sobre el tapete este problema de alta importancia, no sólo para la Marina sino para el país, puesto que él se vincula directamente á sus industrias y por ende á los progresos todos de la Nación.

En diversos proyectos de presupuestos presentados por este Departamento á la aprobación de V. H., se consignaban sumas de dinero para la adquisición de carbón á fin de mantener en el país un stock que nos permitiera ponernos á salvo de toda emergencia; siempre estas partidas fueron suprimidas por razones de economía, siendo interesante observar que si se hubiera conseguido almacenar en el país tan sólo el poco carbón indispensable para el consumo de la Escuadra durante estos dos años de guerra en Europa, se hubieran economizado al erario público alrededor de tres millones de pesos oro. Como se ve, la imprevisión en esta materia, es una dura lección recibida y las estrecheces por que se está pasando en la actualidad deben ser tenidas en cuenta para no caer en el futuro en iguales faltas y tan graves perjuicios.

Sin embargo, el problema del combustible no puede circunscribirse á la posibilidad de adquirir en el extranjero el carbón necesario para satisfacer en un período más ó menos largo los servicios del país; la independencia industrial de la Nación, que no de otra cosa se trata, no puede asegurarse con contratos para la provisión del combustible, ya que estos contratos no tienen valor alguno precisamente en circunstancias como las actuales, cuando más necesarios son; el asunto es menester considerarlo de un punto de vista más amplio y general y á poco que él se analice, se llega á la conclusión de que hay que explotar yacimientos propios de combustible que el país los tiene en abundancia y de una rara facilidad de explotación.

La existencia de combustible sólido y líquido en nuestro territorio, ocupa una superficie de las más importantes del mundo particularmente en yacimientos de petróleo, mineral que debemos explotar en cantidad tal que satisfaga á todas nuestras necesidades independizándonos en absoluto del combustible extranjero.

La producción de petróleo en Comodoro Rivadavia, por pozo y por día es superior á todo lo hasta ahora conocido y la producción total en la actualidad es de 8.000 toneladas por mes aproximadamente.

No hay duda tampoco que Comodoro Rivadavia encierra bajo su suelo cantidades considerables de combustible, hasta el punto de poder afirmar, sin riesgo de equivocarse, que por mucho que se gaste en la extracción y en las obras complementarias de embarque, puerto y transporte, las utilidades han de cubrir con creces las erogaciones naturales y aún las que pudieran producirse por inexperiencia ó mala administración. No es pues un problema la explotación del petróleo de Comodoro Rivadavia considerado económicamente, pero sí lo es y muy grave en cuanto se refiere á su seguridad en tiempo de guerra. La ubicación de esas minas en un lugar desamparado como el que ocupan, las harían buena presa apenas rotas las hostilidades ó en su defecto y según el enemigo, obligaría á las fuerzas de mar á constituirse en custodia desatendiendo en absoluto su fin primordial. Por otra parte, la guerra actual ha demostrado cuan frágiles son los derechos de los débiles y teniendo esto en cuenta será previsora poner en condiciones de explotación las fuentes petroleras que el país posee y que por su ubicación en el interior del país, están á salvo ó más garantizadas por lo menos contra golpes audaces y aún contra enemigos realmente superiores.

Una vez que se cuente con la cantidad de petróleo suficiente á satisfacer las necesidades de la Escuadra, será llegado el momento de proceder á la transformación de hornos, instalación de

quemadores, etc.; ésto redundaría no sólo en beneficio de nuestra riqueza, sino también en el del valor militar de nuestra flota que habrá mejorado notablemente sus condiciones tácticas con el empleo de un combustible de poder calorífico tan superior, que le permitirá aumentar su radio de acción en un 50 %, disminuyendo al mismo tiempo á menos de la mitad el personal encargado del manejo de las calderas.



## TIRO

Los ejercicios de tiro al blanco han sido objeto de preferente atención; el entusiasmo y dedicación con que el personal de los buques y las Secciones directivas del Ministerio han trabajado, tuvo una coronación feliz en el tiro de combate verificado en el mar en el mes de noviembre último.

Las grandes distancias á que se disparó, el alto porcentaje de impactos, el eficaz resultado del material y la ausencia de inconvenientes tan comunes en los tiros de guerra, que deben hacerse con precisión absoluta y disciplinada y en los que el menor descuido, lo mismo de un conscripto que de un oficial, puede dar origen á accidentes desgraciados, son manifestaciones palpables del excelente pie de instrucción en que se halla el personal de la Escuadra.

Aunque por su carácter mismo el resultado de estas ejercitaciones debe mantenerse en reserva, en lo que á sus detalles se refiere, debo manifestar á V. H. que el personal de la Escuadra, en la brusca transición que significa pasar del manejo del cañón antiguo de 10" al del modernísimo de 12", con las distancias de tiro aumentadas considerablemente y la Dirección del mismo llevada á la categoría de un arte delicado ó sistema matemáticamente coordinado, ha demostrado una vez más su preparación, refiriéndome al personal dirigente, y la extraordinaria adaptación del criollo y especialmente del conscripto.

Es satisfactorio poder afirmar que en la utilización de los grandes «dreadnoughts» modernos, como elementos de combate, podemos sufrir comparaciones con otros países, a pesar del poco tiempo que hace que hemos adquirido los nuestros

## EVOLUCIONES

Casi todo el mes de octubre lo dedicó la Escuadra de Mar á desarrollar un programa adecuado de evoluciones tácticas y simulaciones de combate, ejercitación fecunda en todo concepto, por cuanto en ella se hace el entrenamiento del alto Comando como en caso real de guerra.

El aprovechamiento adquirido merced á esta escuela experimental para el personal superior y subalterno de la escuadra, ha sido valiosísimo, por cuanto del terreno práctico surgen las verdaderas enseñanzas que han de levantar á la Marina al más alto nivel como elemento de combate.

Las Escuadrillas de Destrotores y Exploradores desarrollaron también cada una programa de evoluciones de acuerdo con el rol que han de desempeñar en la guerra, la primera en aguas del Río de la Plata y la segunda en el mar á lo largo del litoral marítimo de Buenos Aires hasta Necochea.

Es de deplorar que las economías en los gastos y la escasez de combustible, no hayan permitido dar mayor extensión aún á este programa, ya que en los nuevos acorazados y destructores tenemos las unidades tácticas más perfectas, al par que los elementos de instrucción más completos.

---

En las páginas que siguen se registra en detalle la labor de cada una de las dependencias de este Departamento.

Dios guarde á V. H.

J. P. SAENZ VALIENTE.

## HIDROGRAFÍA, FAROS Y BALIZAS

La necesidad de reconstituir y recopilar muchos elementos destruidos en el siniestro ocurrido á fines del año 1914, como la de iniciar y dar cima á una cantidad de construcciones y asuntos diversos, cuya solución era requerida con urgencia por la navegación general, ha hecho que la labor de la División correspondiente, durante el año transcurrido, haya sido singularmente intensa.

Se ha procedido á la rectificación de todo el instrumental de navegación y geodesia para el uso de los buques de la Armada y al desempeño de las comisiones hidrográficas y se espera reemplazar una parte de éste, tan pronto se reciba todo el material cuya adquisición se ha ordenado.

Ha quedado definitivamente instalada una cámara térmica, con el objeto de hacer el estudio de cronómetros, sometiéndolos á variaciones periódicas de temperatura. Esta instalación permitirá una clasificación consciente de los cronómetros en servicio y llenará una necesidad reclamada desde tiempo atrás, sobre todo por las comisiones hidrográficas, necesidad que aunque ha sido atenuada en nuestros días por la radiotelegrafía, es necesario darle aún una importancia fundamental.

En el Puerto de la Capital, se ha substituído la bola horaria por una señal luminosa y se cambió la hora de los tops radiográficos por otra más adecuada en la que el trabajo de las estaciones es menos intenso, lo que ofrece á bordo de los buques mayor comodidad para la recepción de los tops.

Se ha revisado y recorrido todo el material en uso en los

faros fijos y flotantes, renovándose aquel que por su mucho desgate se ha considerado inútil.

Se han practicado reparaciones generales á los pontones-faros de Punta Indio y Bahía Blanca y á los faros terrestres de Punta Médanos, Punta Mogotes, Segunda Barranca, Comodoro Rivadavia y Año Nuevo.

Se han continuado los trabajos hidrográficos y balizamiento de nuestro litoral marítimo, dando preferencia á lo más urgente, teniendo en cuenta las necesidades de la navegación, ya que los elementos y recursos, relativamente escasos, con que se cuenta, no permiten ejecutar con la rapidez que sería de desear, todos los trabajos necesarios en nuestras costas y puertos, para dejarlos en condiciones de completa seguridad.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expresado, se ha procedido al balizamiento del puerto Deseado; se han practicado en el canal de Beagle trabajos hidrográficos complementarios; se ha hecho un trabajo parcial en Bahía Blanca, en la región que comprende los bancos del canal comercial y paso de la Manuelita, con objeto de constatar las variaciones que se habían notado en esa zona, trabajo que ha dado por resultado el convencimiento de que es necesario clausurar definitivamente el primero de estos canales, habilitando para la navegación general el segundo, que tiene suficiente agua y hace suponer que no será necesario recurrir á su dragado.

Se han practicado numerosos sondajes de alta mar y costaneros, con objeto de ir rellenando los claros de la carta del Océano Atlántico.

Se están efectuando trabajos hidrográficos en las barras y puertos de San Julián y Río Gallegos, para proceder después á sus respectivos balizamientos y publicar más tarde las cartas correspondientes.

Se está balizando el puerto de Santa Cruz para que quede en condiciones de ser franqueable con seguridad, tanto de día como de noche.

Se han practicado reconocimientos en Isla Leones, Cabo Blanco, Cabo Buen Tiempo y Cabo San Diego, con objeto de determinar puntos para la erección de faros.

Se han publicado las cartas del Río de la Plata (segunda edición), Cabo Tres Puntas á Punta Pozos, Bahía Oso Marino, Río Deseado, Puerto San Blas, y se están imprimiendo las de Mar del Plata y bajos de Punta Mogotes, Mar Chiquita á Mar del Sud, Miramar, Puerto Militar (segunda edición), Mar Chiquita y un patrón de abreviaturas y signos para el dibujo de las cartas marinas; se están preparando las de Bahía Bustamante y Comodoro Rivadavia.

Se han levantado balizas en los siguientes puntos: Mar Chiquita, Chica, Caniú, Hermenegildo y San Andrés; más hacia el Sur en Isla Rasa, Isla Viana, Estación Alonso, Magallanes, Estorbo y Loyola, encontrándose en construcción las de Deseada en Puerto Gallegos, Entrada, Quilla, Cascajo, en Santa Cruz.

Está á punto de terminarse la construcción de un faro fijo en Cabo Blanco, el que tendrá 64 metros de altura sobre el nivel del mar, siendo su torre de mampostería de 21 metros de elevación. Se han transformado las luces de los faros de Punta Médanos y Río Negro.

Se ha dado principio á la construcción de un faro en Isla Leones, y tan pronto se reciba el material necesario, ya contratado se iniciará la de los faros de Cabo Buen Tiempo, Cabo San Francisco de Paula y Cabo San José así como de las farolas de Punta Ninfas, Isla Rasa, Isla Blanca, y puertos de Santa Cruz, Deseado y Santa Elena.

Se ha dado principio á la publicación de los Anales Hidrográficos y Derrotero Argentino.

Se ha contratado una máquina para predicciones de mareas, capaz de totalizar 16 ondas, de modo que el año próximo podrá publicarse el «Anuario de Mareas» de nuestros puertos, habiéndose además adquirido ocho mareógrafos para estaciones en la costa.

A medida que se disponga del material necesario, se irán organizando estaciones metereológicas en algunos faros; hasta ahora sólo ha sido posible crear cuatro, que son: Recalada, Segunda Barranca, Cabo Blanco y Punta Delgada.

Se han proseguido las plantaciones de tamariscos y álamos, tendientes á evitar el avance de la arena y á la consolidación de los médanos, en los faros de San Antonio, Punta Médanos, Recalada á Bahía Blanca, Segunda Barranca y Punta Villarino.

## FLOTA

Los viajes principales hechos por los buques de la Escuadra, han sido los siguientes:

La fragata *Presidente Sarmiento* realizó su décimo quinto viaje recorriendo el Pacífico, cruzando el canal de Panamá y regresando al país por el Atlántico. En ese viaje asistió á la Exposición de San Francisco de California. Actualmente ha emprendido un nuevo viaje de Instrucción saliendo también por el Pacífico. Son puertos de su itinerario los del Japón, China, Filipinas, Sud Africa y otros, regresando á Buenos Aires por el Atlántico.

El acorazado *Rivadavia*, después de haber permanecido en el Puerto de la Capital á objeto de que fuera visitado por el pueblo, siéndolo por más de 470.000 personas, zarpó para incorporarse á la División de Instrucción, como buque insignia, haciendo los viajes fijados para las maniobras y evoluciones que realizó la Escuadra de Mar.

El acorazado *Moreno*, incorporado á la División Naval de Entrenamiento, efectuó los mismos viajes que el anterior.

El crucero-acorazado *Garibaldi* regresó de Ushuaía con la escuela de aprendices artilleros y reemplazó al de igual clase *Pueyrredón* en la División de Entrenamiento, efectuando los viajes mencionados para esta División.

El crucero-acorazado *Belgrano*, después de las reparaciones efectuadas por los Talleres de Marina, se incorporó en junio á la División de Instrucción, efectuando con ello los viajes mencionados anteriormente.

El crucero *9 de Julio*, perteneciente á la División de Instrucción, á más de haber efectuado los viajes con la Escuadra de Mar, fué destacado á Río de Janeiro para asociarse á los festejos que se celebraban en conmemoración del aniversario de la República del Brasil, y formó parte más tarde de la División de Instrucción de aspirantes de la Escuela Naval, recalando en Maldonado, Mar del Plata y Puerto Militar.

El cañonero *Rosario*, que formó parte de la División de exploradores y destructores, efectuó además de los viajes de la División á que pertenecía, uno hasta Concepción del Uruguay con el fin de representar á la Marina en los festejos realizados con motivo del aniversario del histórico Colegio Nacional del Uruguay, y otro hasta el Puerto de Montevideo formando división con el *Jujuy* y *Misiones*, para asistir á la conmemoración de la Independencia Uruguaya. Realizó también otras varias comisiones en los ríos, habiendo sido últimamente destacado al puerto del Rosario de Santa Fe.

El crucero-torpedero *Patria* ha permanecido al servicio de la Comisión Hidrográfica del Litoral Marítimo de la Provincia de Buenos Aires.

El transporte *Pampa* ha efectuado tres viajes redondos á los Estados Unidos de Norte América, llevando carga particular y trayendo desde ahí carbón y carga general para la Armada.

Igual cosa ha realizado el transporte gemelo *Chaco*.

El transporte *Guardia Nacional* regresó de Europa en el mes de mayo y efectuó viajes á la costa Sur de la República, llevando carbón y víveres.

El crucero *Buenos Aires*, realizó en mayo de 1915, un viaje á Montevideo para traer á S. E. el Ministro de Relaciones de los Estados Unidos del Brasil, Dr. Lauro Müller.



Después de esto el buque citado se dirigió á Puerto Militar á incorporarse á la División de Instrucción.

El transporte *Vicente Fidel López* hace regularmente el servicio de los puertos de la Tierra del Fuego.

El transporte *Piedrabuena* es empleado en los trabajos hidrográficos del Litoral Marítimo de la provincia de Buenos Aires.

El *25 de Mayo*, buque escuela, estuvo afectado á la vigilancia de la rada de Buenos Aires, á los efectos de asegurar la neutralidad, habiendo efectuado últimamente un viaje al Rosario.

El guardacostas *Independencia*, adscripto á la División Naval de Instrucción, navegó en aguas de Puerto Militar y realizó viajes á Buenos Aires.

El guardacostas *Libertad*, con el crucero *9 de Julio*, formó la División de Instrucción de los Aspirantes de la Escuela Naval, habiendo hecho en sus viajes escala en los puertos de Sauce, Maldonado, Mar del Plata y Puerto Militar.

A más de las navegaciones efectuadas con la División de Instrucción, el explorador *Jujuy* y el destroyer *Misiones*, á que pertenecían efectuaron un viaje á Montevideo en División con el cañonero *Rosario* para asistir á la conmemoración de la independencia uruguaya.

El cañonero *Patagonia* estuvo afectado al servicio de vigilancia de la neutralidad en la rada de Buenos Aires, durante siete meses, efectuando varios viajes de Instrucción por el río con la escuela de aprendices de timoneles-señaleros.

## PERSONAL

El movimiento por ascensos, altas, bajas, etc., del personal superior y subalterno, ha sido durante el año el que se expresa en las planillas siguientes:

### ESCALAFÓN.—Personal superior

EMPLEOS	Total al 1.º Marzo 1915	Alta	Baja	Falleciment.	Retiro	Agregado por ascenso	Descontado por ascenso	Total al 1.º Marzo 1916
Almirante.....	1	—	—	—	—	—	—	1
Vicealmirante .....	1	—	—	—	—	1	—	2
Contralmirante .....	6	—	—	—	1	3	1	7
Capitanes de Navío .....	22	—	—	—	2	5	3	22
Capitanes de Fragata.....	39	—	—	—	3	12	5	43
Tenientes de Navío .....	56	—	—	1	2	21	12	62
Tenientes de Fragata .....	71	—	1	—	—	23	21	72
Alferez de Navío.....	42	—	—	—	—	19	23	38
Alferez de Fragata .....	54	—	—	—	—	18	19	53
Guardiamarinas.....	51	19	—	—	—	—	18	52
Ingeniero Naval Inspector....	1	—	—	—	—	—	—	1
Id.  íd. Subinspector	—	—	—	—	—	1	—	1
Id.  íd. Principal....	1	—	—	—	—	—	1	0
Id.  íd. de 2. <sup>a</sup> .....	1	—	—	—	—	2	—	3
Id.  íd. de 3. <sup>a</sup> .....	2	—	—	—	—	—	2	0
Id.  Maquinista Insp....	2	—	—	—	—	—	—	2
Id.  íd. Subins .	6	—	—	—	3	3	—	6
Id.  íd. Princ .	17	—	—	—	1	11	3	24
Id.  íd. de 1. <sup>a</sup> .	28	—	1	—	—	5	11	21
Id.  íd. de 2. <sup>a</sup> .	19	—	—	—	1	3	5	16
Id.  íd. de 3. <sup>a</sup> .	51	11	—	—	1	—	3	58
Id.  Electricista Subins .	1	—	—	—	—	2	—	3
Id.  íd. Princ .	4	—	—	—	—	—	2	2
Id.  íd. de 1. <sup>a</sup> .	1	—	—	—	—	2	—	3
Id.  íd. de 2. <sup>a</sup> .	7	—	—	—	—	4	2	9
Id.  íd. de 3. <sup>a</sup> .	12	1	—	—	—	—	4	9
Id.  Torpedista Princip .	1	—	—	—	—	—	—	1
Id.  íd. de 1. <sup>a</sup> ..	1	—	—	—	—	—	—	1

EMPL EOS	Total al 1. <sup>o</sup> Marzo 1915	Alta	Baja	Fallecimient.	Retiro	Agregado por ascenso	Descontado por ascenso	Total al 1. <sup>o</sup> Marzo 1916
Cirujano Inspector .....	3	—	—	—	2	2	—	3
Id. Subinspector .....	5	—	—	1	—	4	2	6
Id. de 1. <sup>a</sup> .....	23	2	—	—	—	—	1	24
Id. Dentista.....	5	—	—	—	—	—	—	5
Farmacéutico Subinspector ...	1	—	—	—	—	—	—	1
Id. de 1. <sup>a</sup> .....	1	—	—	—	—	—	—	1
Id. de 2. <sup>a</sup> .....	4	2	—	—	—	—	—	6
Idóneo en Farmacia .....	5	—	—	1	—	—	—	4
Contador Inspector .....	0	—	—	—	—	1	—	1
Id. Subinspector .....	4	—	—	—	—	2	1	5
Id. Principal.....	7	—	—	—	—	1	2	—
Id. de 1. <sup>a</sup> .....	14	—	—	—	1	4	1	16
Id. de 2. <sup>a</sup> .....	12	—	—	—	—	6	4	14
Id. de 3. <sup>a</sup> .....	16	—	—	—	—	11	6	21
Auxiliar Contador .....	33	2	3	—	—	—	11	21
Totales.....	640	37	5	3	17	167	167	652

### Retirados Fallecidos

Teniente de Fragata .....	2
Ingeniero Maquinista de primera .....	1
Id. íd. de segunda.....	1
Contador Inspector .....	1
Id. de primera .....	1
Total .....	6

## PERSONAL SUBALTERNO

Situación al 1.<sup>o</sup> de Marzo de 1916

### Categoría Prácticos.—

Prácticos patrones de 1. <sup>a</sup> .....	6
Id. ....	10
Patrones .....	3

**Categoría Timonería.—**

Suboficiales de timonería de 1. <sup>a</sup> clase.....	4
Id.            íd.    de 2. <sup>a</sup> clase.....	7
Contramaestres principales .....	10
Id.          de 1. <sup>a</sup> clase.....	28
Id.          de 2. <sup>a</sup> clase.....	52
Cabos timoneles señaleros de 1. <sup>a</sup> clase.....	84
Id.    íd.    íd.    de 2. <sup>a</sup> clase.....	94
Marineros timoneles señaleros .....	140
Id. ....	255
Conscriptos timoneles señaleros (clase 94) .....	28
Id.    marineros (clase 94).....	1533

**Categoría Artillería.—\***

Suboficiales artilleros de 1. <sup>a</sup> clase.....	7
Id.          íd.    de 2. <sup>a</sup> clase.....	11
Condestables instructores principales .....	12
Id.          íd.    de 1. <sup>a</sup> clase.....	27
Id.          íd.    de 2. <sup>a</sup> clase.....	27
Cabos de cañón instructores de 1. <sup>a</sup> clase .....	58
Id.          íd.    de 2. <sup>a</sup> clase.....	65
Id.          íd.    de 3. <sup>a</sup> clase.....	109
Conscriptos apuntadores (clase 94) .....	13
Id.    artilleros (clase 94) .....	170

**Categoría Mecánicos Artilleros.—**

Suboficiales mecánicos artilleros de 1. <sup>a</sup> clase.....	1
Id.          íd.    íd.    de 2. <sup>a</sup> clase.....	1
Mecánicos artilleros principales .....	1
Id.          íd.    de 1. <sup>a</sup> clase.....	9
Id.          íd.    de 2. <sup>a</sup> clase.....	11
Ayudantes mecánicos artilleros.....	22

**Categoría Torpedos y Minas.—**

Suboficiales torpedistas mineros de 1. <sup>a</sup> clase.....	2
Id.          íd.    íd.    de 2. <sup>a</sup> clase.....	1

Condestables torpedistas mineros principales . . . . .	5
Id.            íd.            íd. de 1. <sup>a</sup> clase. . . . .	10
Id.            íd.            íd. de 2. <sup>a</sup> clase. . . . .	13
Cabos torpedistas mineros de 1. <sup>a</sup> clase. . . . .	18
Id.    íd.        íd. de 2. <sup>a</sup> clase. . . . .	36
Marineros torpedistas mineros. . . . .	82
Conscriptos torpedistas mineros (clase 94). . . . .	9

**Categoría Mecánicos Torpedistas Mineros.—**

Suboficiales mecánicos torped. mineros 1. <sup>a</sup> clase. . . . .	1
Id.            íd.            íd. 2. <sup>a</sup> clase. . . . .	1
Mecánicos torpedistas mineros de 1. <sup>a</sup> clase. . . . .	10
Id.            íd.            íd. de 2. <sup>a</sup> clase. . . . .	9

**Categoría Máquinas y calderas.—**

Suboficiales maquinistas de 1. <sup>a</sup> clase. . . . .	41
Id.            íd. de 2. <sup>a</sup> clase. . . . .	69
Mecánicos maquinistas principales . . . . .	97
Id.            íd. de 1. <sup>a</sup> clase. . . . .	171
Id.            íd. de 2. <sup>a</sup> clase. . . . .	125
Ayudantes mecánicos maquinistas . . . . .	38
Cabos foguistas de 1. <sup>a</sup> clase. . . . .	144
Id.            íd. de 2. <sup>a</sup> clase. . . . .	190
Foguistas. . . . .	479
Conscriptos foguistas (clase 94) . . . . .	133
Id.            carboneros (clase 94) . . . . .	75

**Categoría Electricidad.—**

Suboficiales electricistas de 1. <sup>a</sup> clase. . . . .	7
Id.            íd. de 2. <sup>a</sup> clase. . . . .	13
Mecánicos electricistas principales . . . . .	30
Id.            íd. de 1. <sup>a</sup> clase. . . . .	75
Id.            íd. de 2. <sup>a</sup> clase. . . . .	50
Ayudantes mecánicos electricistas . . . . .	26
Cabos electricistas de 1. <sup>a</sup> clase. . . . .	16
Id.            íd. de 2. <sup>a</sup> clase. . . . .	9

Marineros electricistas .....	27
Conscriptos electricistas (clase 94) .....	83

**Categoría Radiotelegrafía.—**

Suboficiales radiotelegrafistas de 1. <sup>a</sup> clase.....	2
Id.            íd.            de 2. <sup>a</sup> clase.....	2
Mecánicos radiotelegrafistas principales .....	5
Id.            íd.            de 1. <sup>a</sup> clase.....	13
Id.            íd.            de 2. <sup>a</sup> clase.....	3
Cabos radiotelegrafistas de 1. <sup>a</sup> clase.....	7
Id.            íd.            de 2. <sup>a</sup> clase.....	9
Marineros radiotelegrafistas .....	25
Conscriptos radiotelegrafistas (clase 94) .....	20

**Categoría Maestros de Armas.—**

Suboficiales de armas de 1. <sup>a</sup> clase .....	1
Id.            íd.            de 2. <sup>a</sup> clase .....	4
Maestros de armas principales .....	10
Id.            íd.            de 1. <sup>a</sup> clase.....	17
Id.            íd.            de 2. <sup>a</sup> clase.....	29

**Categoría escribientes.—**

Escribientes de 2. <sup>a</sup> clase.....	36
Id.            de 3. <sup>a</sup> clase.....	26

**Categoría Sanidad.—**

Suboficial preparador de 2. <sup>a</sup> clase.....	1
Preparadores enfermeros principales .....	4
Id.            íd.            de 1. <sup>a</sup> clase.....	6
Id.            íd.            de 2. <sup>a</sup> clase.....	13
Cabos enfermeros de 1. <sup>a</sup> clase.....	17
Id.            de 2. <sup>a</sup> clase.....	25
Enfermeros .....	2
Conscriptos enfermeros (clase 94).....	9

**Categoría Maestranza.—**

Carpinteros de 1. <sup>a</sup> clase.....	14
Id.    de 2. <sup>a</sup> clase.....	20
Id.    de 3. <sup>a</sup> clase.....	5
Herreros de 1. <sup>a</sup> clase.....	10
Id.    de 2. <sup>a</sup> clase.....	21
Id.    de 3. <sup>a</sup> clase.....	2
Buzos de 1. <sup>a</sup> clase.....	2
Id.    de 2. <sup>a</sup> clase.....	2
Ayudantes buzos .....	5

**Categoría músicos.—**

Maestros de banda principales .....	1
Id.    íd.    de 1. <sup>a</sup> clase.....	1
Id.    íd.    de 2. <sup>a</sup> clase.....	2
Músicos primeras partes.....	12
Id. segundas partes .....	24
Id. de 1. <sup>a</sup> clase.....	20
Id. de 2. <sup>a</sup> clase.....	10

**Categoría Banda Lisa.—**

Cabos tambores de 1. <sup>a</sup> clase.....	1
Id. trompas de 1. <sup>a</sup> clase.....	1
Tambores .....	7
Trompas .....	13
Conscriptos trompas (clase 94).....	3

**Categoría Víveres.—**

Maestros de víveres de 1. <sup>a</sup> clase.....	12
Id.    íd.    de 2. <sup>a</sup> clase.....	22
Cabos despenseros de 1. <sup>a</sup> clase.....	8
Id.    de 2. <sup>a</sup> clase.....	14
Despenseros .....	13
Panaderos .....	2
Cocineros de equipaje.....	70
Ayudantes de cocina.....	66

**Categoría Agregados.—**

Sastres .....	19
Peluqueros .....	31

**Categoría servidumbre.—**

Mayordomos de 1. <sup>a</sup> clase .....	24
Id. de 2. <sup>a</sup> clase.....	62
Id. de 3. <sup>a</sup> clase.....	15
Mozos de cámara .....	178
Cocineros de 1. <sup>a</sup> clase.....	17
Id. de 2. <sup>a</sup> clase.....	46

**Escuelas.—**

Grumetes .....	156
Aprendices timoneles señaleros.....	75
Id. artilleros .....	256
Id. mecánicos artilleros.....	12
Id. torpedistas mineros .....	35
Id. mecánicos .....	250
Id. foguistas .....	142
Id. radiotelegrafistas.....	26
<b>Total</b>	<b>6906</b>

**Conscriptos (clase del 95).—**

Aptos para el servicio.....	1685
-----------------------------	------

**Retirados fallecidos**

Práctico Patrón .....	1
Contramaestre de 2. <sup>a</sup> .....	1
Herrero de 2. <sup>a</sup> .....	2
Cabo de Mar de 1. <sup>a</sup> .....	1
Cabo de cañón de 2. <sup>a</sup> .....	1
<b>Total</b> .....	<b>6</b>



## JUSTICIA

La disciplina del personal de la Armada continúa siendo satisfactoria.

Las causas que han sido elevadas á plenario y tenido resolución definitiva son las siguientes:

SENTENCIAS	Prisión mayor	Prisión menor	Recargo servicio	Calabozo	Arrestos	Plantones	Absolutorias	Suma total
Personal Superior.....							1	1
Personal Subalterno....	4	18	2	2	10	1	1	38
Sumas parciales ...	4	18	2	2	10	1	2	39

NOTA: El número de procesos elevados á plenario ha sido 25 y la diferencia que existe entre esa suma y los castigos impuestos es debido á que algunos de ellos comprendía á más de un procesado.

Con el objeto de uniformar la aplicación de castigos en los casos de deserción y diversas faltas disciplinarias se han establecido escalas de penalidades á las que deben ajustarse al imponerse los castigos.

## SANIDAD

La salud de todo el personal de la Armada ha sido muy buena y las diferentes vacunaciones y procedimientos profiláticos empleados por la Sanidad han dado excelentes resultados pudiendo afirmarse que se sigue un buen camino hacia el perfeccionamiento, no sólo en los procedimientos preventivos y curativos, sino también en los económicos para poder llevarlos á cabo.

La morbilidad de la Armada durante el año 1915 se detalla en el siguiente cuadro.

	Total Morbilidad por mil	Enfermedades inf. por mil	Enfermedades venereas por mil	Enfermedades comunes por mil	Bajas por mil	Retirados por mil	Fallecidos por mil	Total enfermos	Total recetas
En buques . . . . .	123.35	14.90	25.42	83.03	1.29	0 61	0.24	8.116	30 552
En reparticiones.	116.19	22.41	7.42	86.26	11.22	—	1.75	2.852	18 539
En hospitales . . .	101.78	29.47	17.19	55.12	57.46	1.33	7.57	2.245	31.172

## ARSENAL PUERTO MILITAR

Este Arsenal ha tenido durante el año un activo movimiento después de la incorporación de los nuevos acorazados y especialmente con la constitución de la Escuadra de Mar, que ha tenido su apostadero en las aguas de ese Arsenal.

En sus talleres se han llevado á cabo las reparaciones generales del crucero *9 de Julio*, transporte *Azopardo*, y pontón faro *Bahía Blanca* y diversos trabajos para los buques y embarcaciones menores como también para las diversas dependencias del Arsenal y casas de la zona.

Han quedado terminadas las siguientes construcciones: 4 edificios para depósitos de cargas y proyectiles, un laboratorio para análisis de pólvoras, 4 casas para alojamiento de oficiales, cuatro grupos compuestos de 4 casas cada uno destinados para Oficiales de Mar y Maestranza, ampliación del casino para tropa, un local para acumuladores en el polígono y reconstrucción de 20 w. c. para personal subalterno en la zona de las Baterías.

Actualmente están en construcción dos edificios para las calderas y bombas de los tanques de petróleo; se ha dado comienzo á la construcción de una pequeña casa, anexa á la batería de saludos destinada para el almacenaje de accesorios y alojamientos del personal de guardia y en breve quedará terminado un galpón para aglomerados.

La incorporación de los nuevos acorazados ha puesto en evidencia la necesidad de ampliar el actual hospital naval de esa zona con un pabellón para las enfermedades infecto contagiosas y una nueva sala para enfermedades comunes, pero la falta de recursos no ha permitido realizar estas ampliaciones.

La Empresa encargada de hacer los trabajos de ampliación del Puerto ha concluído el relleno de los muelles A. y B. y el malecón Oeste, como también la construcción de este malecón en los extremos N. O. La terminación de estos trabajos ha permitido habilitar los costados N. y S. de los muelles mencionados y 250 metros del malecón Oeste de la Dársena.

Se ha dragado las partes comprendidas entre los muelles B. y C. y dársena interior á las cotas 10 m. 20 bajo el cero del Puerto y todo el canal de acceso desde la rada hasta la escollera de entrada á la cota 9 m. 75 bajo el mismo cero. Actualmente se trabaja en el antepuerto y frente al muelle norte de la Dársena.

En diversas ocasiones se ha recorrido el balizamiento de los canales y se han reemplazado las boyas comunes del canal de entrada al puerto por otras luminosas.

En el nuevo dique de carena destinado para los acorazados y que estaba á punto de ser recibido por el Gobierno, se notó una filtración en la platea del mismo, pero me es satisfactorio dejar constancia que siendo ella una deficiencia de escasa importancia y reparable en breve término, no sufrirán por la demora las nuevas naves, pues sus cascos se encuentran en buen estado.

Con los recursos asignados en el Presupuesto se ha renovado una parte de las maquinarias de los talleres por otras de tipo moderno y de mayor rendimiento.

Ha quedado definitivamente habilitada la nueva sección carpintería y ampliado el de herrería. Se considera indispensable la construcción de nuevos locales para las secciones mecánica y cordería pues la capacidad de los actuales no es suficiente y su instalación es defectuosa.

Las instalaciones del Cuerpo de Artillería de Costas, donde están ubicadas las baterías, se encuentran en buen estado de con-

servación y á medida que los recursos lo permiten se introducen mejoras en los edificios, cuartel, etc.

Se mantienen en buen estado los caminos, calles, etc.; se prosigue las plantaciones de eucaliptus y álamos así como la de tamariscos que tan buenos resultados ha dado para prevenir el avance de las arenas.

En el Puerto Comercial cuya administración está á cargo del Arsenal, se ha recaudado durante el año 1915, en concepto de servicios é impuestos, las sumas que en detalle se expresan á continuación, sumas que han sido ingresadas á rentas generales.

CLASE DE SERVICIOS O IMPUESTOS	PRODUCIDO \$ m/n.
Entrada al Puerto.....	8.762.97
Permanencia y muelle.....	11.829.68
Entrada, permanencia, etc., en dique seco.....	11.470.02
Visita de Sanidad.....	311.26
Faros y Balizas.....	2.178.91
Servicio de prácticos.....	643.74
id. de remolques.....	6.417.04
id. de tracción y conducción obreros.....	8.823.27
id. de guinche hidráulico.....	1.700.16
Suministro de corriente eléctrica.....	3.434.23
id. de agua dulce..	3.609.65
Trabajos y alquiler herramientas taller.....	872.00
id. del buzo.....	355.00
id. extraordinarios en el dique.....	99.45
Reparos.....	845.10
Total \$ m/n.....	61.352.48

En el año 1914 se recaudó por iguales conceptos la suma de \$ 124.591.12. La diferencia en menos que resulta para 1915 está justificada por la disminución del movimiento de buques mercantes.

## ARSENAL RÍO DE LA PLATA

Durante el año entraron á los diques flotantes para diversos trabajos el crucero *Patria*, cañonero *Paraná*, corbeta *Uruguay*, exploradores *Catamarca*, *Córdoba* y *La Plata* y torpederas y otras embarcaciones menores. Fueron puestos en varadero y salieron listas para el servicio cuarenta embarcaciones pertenecientes á diferentes buques y reparticiones del Arsenal.

Se efectuaron reparaciones generales á la fragata *Presidente Sarmiento*, crucero *Patria*, exploradores *Jujuy* y *Catamarca* y se le hicieron reparaciones parciales al crucero *Buenos Aires*, cañonero *Rosario* y *Paraná*, exploradores *Córdoba* y *La Plata* y á la mayor parte de los destructores, torpederos y material flotante auxiliar del Arsenal.

Las mismas consideraciones consignadas con respecto al de Puerto Militar, pueden hacerse en lo que concierne á los servicios prestados por este Arsenal.

En lo que respecta á construcciones realizadas por los Talleres del Arsenal, merecen citarse, la de una chata para petróleo con capacidad de 350 toneladas; la de un buque cisterna de 570 toneladas, la de una embarcación automóvil para el servicio de limpieza y la de dos muelles de hierro para las operaciones de embarque y desembarque de petróleo.

Se continúa la construcción de una chata cisterna para 250 toneladas de agua y se trabaja en el montaje de dos estanques para petróleo de 2.000 toneladas cada uno con sus cañerías y accesorios. La construcción del lavadero está muy adelantada.

## TALLER DE MARINA

Aparte de la labor que corresponde a esta repartición, como taller de Marina para la Escuadra, realiza importantes trabajos en los buques mercantes argentinos y de otras nacionalidades cuyos armadores lo solicitan.

Sus diques de carena han estado ocupados, casi permanentemente por vapores, los cuales han abonado los derechos correspondientes por los trabajos que se les ha hecho, cuyo importe ingresa, como es sabido, a rentas generales.

Han entrado durante el año, 74 buques con un tonelaje total de 104.397 toneladas y han producido la cantidad de \$ 70.344.99 oro sellado.

Comparado este rendimiento con el del año anterior, se nota un apreciable aumento de la renta, y hubiera sido de resultados aún mejores si se hubiera reformado la tarifa vigente de los diques de carena, en forma que consultase mejor los intereses del Estado.

Es de lamentar que los grandes transatlánticos que vienen al país no puedan entrar á los diques de carena del Taller de Marina, por lo cual se hace imprescindible la más rápida construcción de los grandes diques proyectados en el puerto de la Capital. En los casos que esos grandes buques llegaran con serias averías, tendrían que ser remolcados hasta Bahía Blanca entrando al dique de carena de Puerto Militar, con los inconvenientes que esa travesía en tales condiciones implica y la demora correspondiente.



Existen en el taller de referencia, cuatro estanques de petróleo, que llenan las necesidades actuales como depósito de ese combustible.

Se utiliza, pues, en substitución del carbón, de precio tan elevado en la actualidad, el petróleo de Comodoro Rivadavia, consiguiéndose con ello una notable economía.

## PARQUE ARTILLERÍA DE MARINA

Esta es otra de las importantes dependencias; durante el año transcurrido la labor ha sido constante en cuanto á construcción, reforma de mecanismos de artillería y otros múltiples trabajos.

Se han construído proyectiles de bronce para ejercicios, alzas y aparatos de centraje para corrección de las mismas, buscador de animas, manómetros, estrellas móviles para impresiones de ánimas de cañones, máquina desconectadora de tiro Morris, construcción de bombas y motores hidráulicos, pescantes para artillería, carros para levantar pesos, cabriadas, engranajes, percutores, puntos de mira y muchos otros artículos que sería largo enumerar, destinados á la Escuadra. Se han efectuado reparaciones de locomotoras para tracción.

En el Parque se han llevado á cabo los trabajos de transformación del acorazado *Almirante Brown*, al que se le ha dotado de instalaciones adecuadas para que funcione la Escuela de Aprendices artilleros.

En el futuro, cuando los recursos lo permitan, teniendo en cuenta el aumento progresivo de los trabajos que realiza esta repartición, se harán las ampliaciones necesarias.

Funciona allí la escuela de Mecánicos Artilleros, con los mejores resultados.

Los depósitos de artillería y de proyectiles, así como los polvorines son atendidos preferentemente.

Se presta también atención á los ejercicios de tiro del per-

sonal afectado. Para ello existe un polígono, el que se utiliza además para experiencias de tiro de cañón de pequeño calibre.

El Taller y Laboratorio de estopines y espoletas, ha progresado notablemente; sus delicadas tareas han sido atendidas con regularidad por un reducido personal experimentado. Es un renglón de apreciable economía para la Marina desde el momento en que se fabrican en dicho Parque esos elementos, que antes había necesidad de importarlos.

## ISLA DE MARTÍN GARCÍA

La Isla de Martín García, como lugar de concentración de las conscripciones de Marina, al incorporarse, continúa dando los mejores resultados. Los conscriptos son sometidos allí á un período de instrucción preliminar que dura dos meses, después de cuyo término son distribuídos en los buques y reparticiones de la escuadra.

Se han hecho diversas construcciones de gran utilidad entre las que merece citarse la de una cámara aséptica y obras sanitarias para el servicio del campo de concentración.

Se ha terminado la reconstrucción del muelle, mejorándose con ello notablemente las facilidades para carga y descarga y comodidades para los viajeros.

El agua potable para los concentrados, población y demás servicios de la Isla es provista por dos bombas que la toman directamente del río. Se ha hecho durante el año una instalación para agua filtrada para lo que se ha construído un pabellón de material con estanque de seis toneladas y cañerías de distribución.

Se ha construído también un edificio destinado á cocinas para alimentar hasta el número de 2500 hombres.

Se ha atendido á la conservación del armamento y se han efectuado las reparaciones necesarias para mantener los polvorines en buen estado.

## **HOSPITAL NAVAL**

Se están construyendo los cuatro pabellones autorizados y en breve se empezará la construcción de la chimenea y estanque para agua. Para esta obra, como es sabido, ha provisto los fondos una Ley especial, la que se llevará á cabo sin tropiezos de ningún género.

## **RADIOTELEGRAFÍA**

Se han dictado una serie de disposiciones para organizar en forma sencilla y práctica el servicio de radiotelegrafía.

En lo que se refiere al servicio público se ha buscado un temperamento conciliador y práctico con la Dirección General de Correos y Telégrafos, lo que se ha traducido en beneficio general y simplificado los trámites.

## **ELECTRICIDAD**

La considerable reducción de los recursos asignados á este Departamento en el Presupuesto, ha influído grandemente en la labor que se debía desarrollar en esta rama, postergando hasta mejor oportunidad la ejecución de proyectos cuya realización hubiera constituido una mejora apreciable en el servicio.

Por otra parte, la actual guerra europea ha contribuído también á limitar la acción de las oficinas técnicas respectivas, en el sentido de impedirle estudiar, con vistas á su aplicación en la Armada, aquellas innovaciones útiles que la industria y armadas extranjeras ofrecían diariamente, en épocas normales.

## ADMINISTRACIÓN

Las alternativas de precios en los artículos que comprenden el racionamiento general de la Armada, observadas durante el año, dan una idea precisa del creciente aumento del conjunto, habiéndose notado flojedad en la cotización de algunos y baja en un reducido número de los mismos.

Desde hace varios años, como es notorio, el valor de los artículos alimenticios se mantiene en un nivel que siempre tiende á elevarse. Por esto la partida para racionamiento que fija el Presupuesto, para atender el mantenimiento del personal, se ha cerrado año tras año con débitos de importancia.

En lo que respecta á vestuario y telas de confección, debido á causas conocidas, debo manifestar que el valor de éstas se ha duplicado, pues de \$ 2.40 el metro de paño cheviot que se pagaba antes ha subido en la actualidad á \$ 4.85.

En cuanto á los medicamentos y drogas, ha sucedido cosa análoga; su precio es un 50 % mayor.

•

El precio del combustible, dadas las dificultades que he expresado anteriormente, debido á los fletes y á la carencia de exportación por parte de Inglaterra, ha subido enormemente.

La siguiente planilla expresa la inversión de las partidas que el presupuesto asigna al Departamento de Marina:

# Ministerio de Marina.—Ejercicio de 1915.—Gastos Generales al 31 de Enero de 1916

Partida	Inciso	Item	REPARTICIONES	Presupuesto	ECONOMÍAS del 10 % desde el 1.º de Abril	Imputado	Imputaciones previas	SALDOS
		1	Ministerio de Marina.....	160.380.00	..	160.185.06		194.94
		1	2 Secretaría Naval de Guerra.....	437.300.00	307.50	376.685.20		60.307.30
		1	3 Dirección General del Material.....	74.040.00	..	73.900.25		139.75
		1	4 Dirección General del Personal.....	181.440.00	5.400.00	175.899.83		140.17
		2	1 Consejo de Guerra para Clases y Tropa.....	23.700.00	..	23.672.75		27.25
		2	2 Gastos de los dos Consejos.....	2.400.00	180.00	2.220.00		..
		3	1 Arsenal Río de la Plata.....	299.340.00	540.00	275.201.69		23.598.31
		3	2 Id. id. id. «Gastos».....	24.000.00	1.800.00	22.200.00		..
		3	3 Arsenal del Puerto Militar.....	353.940.00	3.150.00	340.206.93		10.583.07
		3	4 Id. id. id. (Contaduría Principal).....	169.200.00	7.290.00	141.446.95		20.463.05
		3	5 Id. id. id. id. id.....	30.120.00	..	27.498.16		2.621.84
		3	6 Zona Militar—Dárdena Norte—Taller de Marina.....	206.100.00	315.00	193.566.94		12.218.06
		3	7 Arsenal Artillería de Marina, Zárate.....	101.700.00	..	101.197.76		502.24
		3	8 Médico adscripto al Parque de Zárate.....	3.600.00	..	2.985.00		615.00
		3	9 Depósito de Artillería «Tigre».....	2.880.00	..	2.880.00		..
1			Jornales, peones, seguros, etc. Arsenales.....	1.500.000.00	112.500.00	1.372.854.40		14.645.60
2	3	10	Fletes, acarreo, etc. Arsenales y Taller.....	15.600.00	1.170.00	14.430.00		..
3			Rascado y pintado fondo de buques.....	120.000.00	9.000.00	104.788.63		6.211.37
	4	1	Isla de Martín García.....	31.200.00	..	30.734.50		465.50
	5	1	Escuelas: Naval, de Aplicación, Pilotos.....	276.840.00	3.285.00	273.372.31		182.69
	5	2	Id. de Aprendices de la Armada.....	554.252.00	1.620.00	436.786.83		115.845.17
	5	3	Museo Naval.....	10.560.00	..	10.560.00		..
	5	4	Id. (Biblioteca).....	7.740.00	..	7.290.49		449.51
	6	1	Cuerpo General de la Armada (P. P.).....	3.018.600.00	..	2.883.130.73		135.469.27
	6	2	Id. id. id. (Gratificaciones).....	936.240.00	180.00	917.883.56		18.176.44
1			Suplemento 10 % de antigüedad.....	36.000.00	..	36.000.00		..
2	6	3	Id. Retirados en actividad.....	84.000.00	..	73.841.94		10.158.06
3			Id. Médicos, dentistas y farmacéuticos.....	72.000.00	..	70.503.95		1.496.05
	6	4	Cuerpo de Marinería, Artillería de Costas.....	6.548.220.00	90.00	5.923.094.68		625.035.32
165	6	4	Repres, Función mando, Especialistas de servicio.....	138.000.00	..	122.077.10		15.922.90
	7	1	Dirección General Administrativa.....	459.780.00	2.700.00	433.133.63		23.946.37
1			Artículos navales, maquinarias, etc.....	1.399.000.00	..	1.353.214.57		45.785.43
2			Vestuario, confección, aseo, etc.....	910.000.00	..	897.141.50		12.858.50
3			Racionamiento del personal, de la Armada.....	2.280.000.00	..	2.280.000.00		..
4			Medicamentos, útiles de enfermería.....	100.000.00	..	99.992.08		7.92
5			Muebles, eventuales de los buques, etc.....	40.000.00	3.000.00	33.999.99		3.000.01
6			Gastos de eventuales.....	60.000.00	4.500.00	55.500.00		..
7			Jornales, operarios, seguros, etc.....	96.000.00	7.200.00	88.800.00		..
8			Acarreo y lanchajes.....	60.000.00	4.500.00	39.919.46		15.580.54
9			Fletes.....	36.000.00	2.700.00	9.762.70		23.537.30
10			Patrones, maquinistas, marineros, foguistas.....	54.000.00	..	53.532.61		467.39
11			Peones al servicio de carga y descarga.....	18.000.00	1.350.00	15.997.83		652.17
12			Sostenimiento nuevas estaciones radiotelegráficas.....	12.000.00	..	12.000.00		..
13			Compra de carbón para la Escuadra.....	1.500.000.00	112.500.00	1.379.336.80	8.163.20	..
	8	1	Personal de Transportes.....	124.260.00	..	97.238.86	..	27.021.14
	9	1	Personal contratado á oro.....	33.818.18	..	26.261.09	..	7.557.09
	10	1	Reparación, conservación edificio, etc.....	36.000.00	2.700.00	30.680.88	2.619.12	..
	10	2	Pasajes, fletes, remolques, telegramas, etc.....	204.000.00	15.300.00	139.727.67	48.972.33	..
	10	3	Evoluciones, instrucciones, comisiones, balizamiento.....	450.000.00	33.750.00	381.522.87	34.727.13	..
	10	4	Munición para ejercicio de tiro.....	160.000.00	12.000.00	69.668.91	..	78.331.09
	10	5	Ampliación Arsenales, Reparticiones, reparaciones.....	195.000.00	14.625.00	179.904.25	370.00	100.75
	10	6	Reparación de buques, cambio de calderas.....	170.000.00	12.750.00	156.562.19	..	687.81
	10	7	Para gastos de entierro y lutos.....	18.000.00	1.350.00	16.650.00	..	..
	10	8	Balizamiento Costa Sud, construcción y reparación de faros, alumbrado, etc.....	150.000.00	11.250.00	129.042.57	..	9.707.43
				<b>\$ 23.985.250.18</b>	<b>\$ 389.002.50</b>	<b>\$ 22.176.686.10</b>	<b>\$ 94.851.78</b>	<b>\$ 1.324.709.80</b>
<b>Anexo L. - Inciso 1. Item 5</b>								
1			Cumplimiento de la Ley 9127. Estaciones radiotelegráficas...	70.000.00	5.250.00	..	..	64.750.00
2			Adquisición material rodante A. P. M.....	50.000.00	3.750.00	..	43.530.45	2.719.55
3			Terminación de tanques de petróleo.....	40.000.00	..	1.148.50	27.739.50	11.112.00
				<b>\$ 160.000.00</b>	<b>\$ 9.000.00</b>	<b>\$ 1.148.50</b>	<b>\$ 71.269.95</b>	<b>\$ 78.581.55</b>
<b>Anexo K. - Inciso Unico. - Item 2.</b>								
			Contratos en ejecución, con vencimiento en el año de 1915.....	\$ 989.190.24	..	\$ 296.921.00	\$ 692.268.59	..

## PREFECTURA GENERAL DE PUERTOS

Todas las disposiciones dictadas por el P. E. para que la República observe la más absoluta neutralidad en la actual contienda, se han cumplido estrictamente por la Prefectura General de Puertos.

Los buques cuya internación se decretó, como así también los refugiados en nuestros puertos, han continuado en sus respectivos apostaderos, sin que haya ocurrido con ellos novedad alguna.

La autoridad marítima, de acuerdo con lo dispuesto, oportunamente por el P. E. recibió de las autoridades inglesas el paquete nacional *Presidente Mitre* cuando fué devuelto, entregándolo inmediatamente á sus armadores.

El servicio de policía tanto en las costas marítimas como en las fluviales, se ha hecho con regularidad, no obstante la sensible reducción del personal que se ha hecho respondiendo á las medidas económicas adoptadas por el Gobierno, y los pocos elementos de movilidad de que se dispone y que no ha sido posible aumentar por los mismos motivos.

Se ha practicado una vigilancia especial en aquellos buques que cargan alcohol en grandes cantidades, por los peligros que ofrece dicha operación dentro del puerto, habiéndose destinado para ello una sección aislada de la Dársena Norte, como medida eficaz contra esos peligros.

## SUBPREFECTURAS

Estas dependencias de la Prefectura General de Puertos, se han desempeñado en la mejor forma posible, teniendo en



cuenta el escaso personal de que disponen así como los pocos elementos de movilidad con que cuentan y deficientes alojamientos en que la mayoría de ellas están instaladas.

Debe además observarse que sus tareas se han aumentado notablemente con la reducción por razones de economía, de algunas subprefecturas y ayudantías que en el litoral desempeñaban funciones de vigilancia.

## **MOVIMIENTO PORTUARIO**

Las siguientes planillas darán una idea clara del movimiento portuario habido durante el ejercicio transcurrido:

**I.—Puertos de ultramar cuyo movimiento fué mayor de 1.000.000 de toneladas**

PUERTOS	ULTRAMAR		CABOTAJE				TOTALES	
	Vapores	Veleros	NACIONAL		INTERNACIONAL		1915	1914
			Vapores	Veleros	Vapores	Veleros		
Buenos Aires .....	9.615.360.58	311.050.61	4.056.219.54	1.717.059.31	..	..	15.699.690.04	18.587.176.55
Rosario .....	3.227.810.00	60.874.00	935.742.82	128.494.91	5.115.04	463.79	4.358.500.56	4.992.700.01
La Plata .....	1.955.503.00	27.908.00	128.847.05	209.140.46	2.459.17	514.—	2.324.371.68	3.016.586.63
Bahía Blanca.....	1.411.815.52	74.456.88	88.837.83	6.025.46	..	..	1.581.135.69	1.113.204.20

**II.—Puertos de ultramar de un movimiento mayor de 500.000 toneladas**

Diamante .....	21.408.00	....	840.334.65	17.577.38	..	..	879.320.03	926.159.67
Colón .....	38.094.00	6.205.70	691.842.20	105.137.58	..	..	841.279.48	859.813.00
Concepción del Uruguay ..	9.844.00	10.821.00	737.024.42	42.398.64	7.251.54	3.805.63	811.145.25	873.022.92
Santa Fe .....	323.306.00	23.198.00	247.670.58	178.988.61	..	..	773.163.19	939.944.38
Campana .....	383.895.00	....	177.216.50	116.692.47	..	..	677.803.97	690.365.20
San Nicolás .....	582.479.00	....	357.64	12.398.05	..	84.—	595.318.69	744.824.12

**III.—Puertos de ultramar cuyo movimiento fué menor de 500.000 toneladas**

Zárate .....	158.145.00	....	113.105.54	98.923.16	..	..	370.173.70	459.243.23
Villa Constitución .....	329.517.00	....	36.00	3.567.16	..	..	333.120.16	480.423.52
San Pedro .....	103.502.00	....	9.357.54	18.230.25	..	..	131.089.79	156.482.37
Bajada Grande .....	75.304.00	....	16.548.33	33.203.32	..	..	125.055.65	178.185.09
Ramallo .....	83.134.00	4.596.00	1.860.07	8.820.10	..	..	98.410.17	125.633.98
Ibicuy .....	42.662.00	....	872.48	6.826.94	..	..	50.361.42	184.630.84
Vuelta San Antonio .....	20.796.00	....	6.382.10	6.818.08	..	..	33.996.18	163.309.77

**IV.—Puertos de la Costa Sur**

Madryn .....	174.871.00	2.393.00	293.590.00	....	..	..	470.854.00	593.100.24
C. Rivadavia .....	528.00	....	359.001.44	....	..	..	359.529.44	417.062.00
Deseado .....	9.066.00	....	298.477.84	....	..	..	307.543.84	400.587.66
Santa Cruz .....	139.993.00	706.00	152.073.90	5.225.04	..	..	297.997.94	391.135.00
Río Gallegos .....	59.128.00	234.00	232.136.36	1.338.00	..	..	292.836.36	347.664.00
San Julián.....	11.270.00	....	120.231.00	....	..	..	131.501.00	....
Ushuaía .....	4.516.56	....	99.560.00	5.504.00	..	..	109.580.56	73.399.48
San Blas .....	....	....	2.590.08	105.456.00	..	..	108.046.08	75.603.86
San Antonio.....	4.847.00	....	76.961.58	....	..	..	81.808.58	140.096.52
Puerto Belgrano.....	27.953.00	....	259.84	179.00	..	..	28.391.84	211.657.08
Patagones .....	....	....	23.318.50	96.00	..	..	23.414.50	23.803.54
Mar del Plata .....	....	....	10.907.80	....	..	..	10.907.80	21.811.15
Quequén .....	....	....	8.654.73	....	..	..	8.654.73	....

**Puertos en los cuales operó exclusivamente el cabotaje**

N.º	PUERTOS	NACIONAL		INTERNACIONAL		TOTALES	
		Vapores	Veleros	Vapores	Veleros	1915	1914
1	Corrientes .....	989.941.43	100.621.76	1.336.10	381.98	1.092.281.27	1.101.121.49
2	Barranqueras .....	825.908.99	91.887.68	...	...	917.796.67	978.022.58
3	Paraná .....	773.028.00	29.182.00	61.524.—	1.036.00	864.770.00	988.949.00
4	La Paz.....	801.561.50	39.160.59	...	1.434.36	852.156.45	861.437.12
5	Lavalle.....	762.819.86	50.128.38	...	...	812.948.24	864.972.84
6	Concordia.....	721.666.77	52.396.39	24.661.46	4.856.01	803.580.63	715.478.55
7	Goya.....	796.754.03	5.038.62	...	...	801.792.65	859.644.67
8	Empedrado.....	791.802.86	4.068.79	...	...	795.871.65	806.121.84
9	Bella Vista .....	763.515.77	24.040.01	...	93.00	787.648.78	842.300.33
10	Esquina.....	708.818.56	10.505.30	...	...	719.323.86	743.610.49
11	Formosa.....	696.742.49	19.227.85	...	...	715.970.34	776.249.09
12	Bermejo .....	646.481.36	907.70	2.256.96	2.426.05	652.072.07	732.624.33
13	Pilcomayo.....	585.192.92	...	259.16	626.92	586.079.00	674.233.42
14	Gualeduaychú .....	168.482.51	63.585.07	10.502.12	449.74	243.019.44	205.173.16
15	Posadas .....	125.933.29	...	11.256.84	...	147.190.13	100.476.72
16	Brujo .....	121.619.00	5.669.00	...	...	127.288.00	132.225.00
17	Curtiembre .....	109.072.00	7.767.00	...	...	116.839.00	116.382.00
18	San Fernando.....	50.291.90	63.769.18	...	32.02	114.093.10	149.790.52
19	Ituzaingó .....	108.223.01	...	...	...	108.223.01	97.310.29
20	Itá Ibaté .....	104.073.36	2.528.22	...	...	106.601.58	...
21	Itatí .....	98.110.34	3.292.40	...	...	101.402.74	70.949.95
22	Paso de la Patria.....	94.206.16	3.339.66	...	...	97.545.82	71.414.31
23	Candelaria .....	50.978.25	3.037.11	...	...	54.015.36	61.734.29
24	Santa Ana.....	51.064.82	1.105.82	...	...	52.170.64	82.674.61
25	Victoria .....	42.358.00	814.84	...	...	43.172.84	28.679.91
26	Gualeduay .....	15.523.81	22.228.08	...	...	37.751.89	33.913.21
27	Baradero .....	1.813.19	24.475.04	...	...	26.288.23	31.170.37
28	Reconquista .....	23.588.79	2.585.76	...	...	26.174.55	27.441.47
29	Santo Tomé .....	5.694.08	9.558.13	1.004.88	1.102.00	17.359.09	13.527.40
30	Paso de los Libres .....	3.588.29	3.815.91	1.002.00	820.00	9.226.20	19.609.80
31	Alvear .....	...	...	1.766.00	6.390.00	8.156.00	13.580.00
32	Tigre.....	...	8.066.64	...	...	8.066.64	20.355.84
33	Monte Caseros .....	2.859.79	3.374.99	...	...	6.234.78	25.286.31
34	La Cruz .....	1.424.00	1.768.00	504.00	720.00	4.416.00	5.710.00
35	Ajó.....	...	3.379.52	...	...	3.379.52	3.899.38
36	Río de Oro .....	...	3.147.51	...	...	3.147.51	...
37	Colastiné .....	...	84.72	...	...	84.72	21.981.19

## INVENTARIO GENERAL DE LOS BIENES INMUEBLES DEPENDIENTES DE ESTE MINISTERIO

---

### **Zona Militar de la Dársena Norte (Taller de Marina)**

En la Memoria anterior se manifestó que considerando como de necesidad inmediata ensanchar las instalaciones destinadas á reparaciones de buques de guerra, mercantes y otras dependencias de la Armada, se habían iniciado gestiones ante los Ministerios de Hacienda y Obras Públicas, á fin de que, de los terrenos ganados al río con motivo de las obras de ensanche del Puerto de la Capital, se reservara una fracción de 17.400 m<sup>2</sup> con lo cual sería posible llevar á la práctica ese propósito y se obtendría la independencia requerida para esa importante repartición donde se efectúan trabajos valiosos tanto a buques de guerra nacionales y extranjeros, como á los mercantes, lo cual produce un apreciable ingreso de fondos al tesoro de la Nación.

Las gestiones en ese sentido han tenido el éxito que era dado esperar y sólo resta que los terrenos de referencia se encuentren en condiciones de habilitarse para que ellos sean cedidos á este Ministerio.

### **Arsenal del Puerto Militar**

Me es satisfactorio consignar que la Justicia Federal ha fallado en definitiva el juicio promovido por el Fisco Nacional contra los propietarios de 99 hectáreas de terreno en Puerto Militar que este Ministerio expropió en el año 1904 para el Arsenal de ese punto y cuyo precio se estipuló en aquel entonces en pesos 25 m/nacional la hectárea.

La sentencia de referencia declara que el Gobierno Nacional sólo debe abonar la suma de \$ 4.272.36 m/nacional, con más los intereses desde la fecha de la ocupación y las costas, en lugar de la suma de \$ 979.331 m/nacional, que por dichos terrenos se cobraba

En consecuencia, se han iniciado los trámites del caso para llevar á cabo la escrituración á favor del Gobierno Nacional de los terrenos de referencia.

Aun la H. Legislatura de la Provincia de Buenos Aires no ha sancionado la Ley á que me refería en mi Memoria anterior, relacionada con los terrenos que por Leyes Nacionales 3450 y 3743 (reservadas) fueron ocupados para el Arsenal de este punto y los cuales fueron entregados á la Nación por el Gobierno de la citada Provincia.

### **Arsenal del Río de La Plata**

Varios de los juicios que por reivindicación de tierras en la Isla Santiago, se seguían por este Departamento ante la Justicia Federal contra detentores de fracciones de terrenos en la misma, han sido fallados en primera instancia en el sentido de que los bienes requeridos deben ser devueltos por los ocupantes, previo pago de las mejoras introducidas é indemnizaciones y costas en el orden causado.

Estas sentencias han sido recurridas y aun no falladas por la Excma. Cámara Federal de Apelaciones de La Plata.

Asimismo fué apelada la sentencia recaída en el juicio caratulado «Gobierno Nacional contra Duncan M. Munro», también por reivindicación de 700.422 m<sup>2</sup> en la misma isla, por cuanto ésta no hacía lugar á la reivindicación y se condenaba en costas al Gobierno Nacional.

Los fundamentos de esa sentencia, entre otros, son el derecho que adujo el demandado de posesión treintenaria y que entiendo el juzgado no fué interrumpida por la mensura que se llevó á efecto en 1892 por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

### **Parque artillería de Marina**

Aún se encuentra en tramitación la escrituración á favor del Gobierno Nacional de los terrenos que ocupa este Arsenal y que fueron donados por la Municipalidad de Zárate en 1874.

Esta diligencia quedará terminada posiblemente en el transcurso del corriente año.

Se espera asimismo que el Excmo. Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, atendiendo las razones que expuse en la Memoria anterior, resuelva en sentido favorable el pedido de sanción de una Ley que establezca una zona de seguridad alrededor de este Arsenal y que prohíba se instalen en las adyacencias del mismo, usinas, depósitos, etc., que por su índole ofrezcan peligro para el valioso material de guerra allí depositado.

### **Isla de Martín García**

Este Ministerio, atendiendo á un pedido del Consejo Nacional de Educación ha cedido al mismo, por decreto de fecha noviembre 16 de 1915, un edificio en la Isla de Martín García para la Escuela Elemental Mixta de esa Isla.

Esta donación se ha acordado á título precario dado que dentro de aquella Isla no debe reconocerse título alguno de propiedad que no sea del Gobierno Nacional.

## **Terrenos para dependencias de la Armada en la costa Sud**

Como ya tuve ocasión de manifestar en la Memoria de 1914-1915, este Ministerio continúa las gestiones del caso ante el Departamento de Agricultura á fin de obtener se reserven para la Armada, en los puntos más convenientes de la costa sud, pequeñas fracciones de terrenos para ubicar en ellos, cuando los recursos lo permitan, Faros, Depósitos de carbón, Subprefecturas, etc., con lo que se llenarán sentidas necesidades en aquellos lejanos parajes.

A más de los indicados en la Memoria anterior, se han solicitado terrenos para el objeto que dejo mencionado, en los siguientes puntos:

Bahía Egg, Punta Reparó, Leones, Valdez, Tova, Villarino, Comodoro Rivadavia, San Sebastián, San Francisco de Paula, Deseado, Santa Cruz y San Antonio Este.

En el corriente año se solicitará la misma medida de previsión, en otros puntos.

## **Estación radiotelegráfica en Puerto Madryn**

Las gestiones que este Ministerio realizara ante la Empresa del Ferrocarril Central del Chubut, propietaria de una gran extensión de tierra en Madryn, han tenido el éxito que se deseaba por cuanto esa Empresa ha hecho donación gratuita al Gobierno de la Nación de una fracción de terreno de 10.000 m<sup>2</sup> frente á la playa de ese punto.

En el terreno de referencia, que ya ha sido escriturado á favor del Gobierno Nacional, se tiene proyectado levantar una estación radiotelegráfica.

## **Parque y Escuela de aviación**

Debido á gestiones iniciadas por este Ministerio en el año ppdo., se obtuvo del Excmo. Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, la donación de un terreno situado en el Municipio de la ciudad de La Plata (Chacras Nos. 45 y 46) donde se encuentra el histórico fuerte de la Ensenada.

En este terreno se instalará la Escuela de Aviación de la Armada conjuntamente con el Parque de Aerostación y Aviación.



# Valuación parcial de los terrenos y edificios ocupados por reparticiones de la Armada

DEPENDENCIAS	UBICACIÓN	Superficie ocupada m <sup>2</sup>	Fecha de la adquisición	VALUACIÓN		Valuación total \$ m/n
				del terreno \$ m/n	de los edificios \$ m/n	
<b>Dirección General Administrativa</b>						
Carboneras de la Armada....	Cap. Fed.	6.500	1882	1.560.000	(1)	1.560.000
—	Dárs. Sud	12.200	1896	1.464.000	—	1.464.000
<b>Zona Militar (Dársena Norte)</b>						
Taller de Marina (incluido dos diques de carena).....					5.053.660	
Escuela de Mecánicos.....					333.000	
Oficina Hidrográfica y Sala Meridiana.....	Dárs. Norte	78.090	1906	9.370.800	106.000	14.880.710
Otras construcciones.....					17.250	
<b>Arsenal Puerto Militar</b>						
Sus dependencias.....					2.857.358	
Diques de Carena, Dársena y Servicio Sanitario.....					11.130.000	
Obras de Ampliación.....					17.822.000	
Tanque de petróleo.....					106.000	
Zona de las baterías y F. C. estratégico.....	B. Blanca	29.665.904	1896	6.678.952,61	868.000	39.467.634
Terrenos Obras de Defensa en las islas Verde, Trinidad, Bermejo y Embudo.....						
Otras construcciones (10).....				2.400 (9)		52.518

## Arsenal Río de la Plata

Sus dependencias .....				1.068.187	
Escuela de Grumetes .....				126.000	
» Torpedistas .....	Prov. de Bs. Aires	1902	535.270 (3)	8.000	2.071.520
» Naval .....				391.000	
Depósito de Carbón (fuera de la zona del Arsenal) .....				250	
<b>Hospital Naval</b>	Prov. de Bs. Aires	1913	272.265	958.858 (4)	1.231.123
<b>Parque de Artillería de Marina</b>	Zárate	1874	392.858,77	890.830	1.283.688
<b>Isla Martín García</b>				139.500	
Comandancia .....				68.850	527.517
Propiedades ocupadas por particulares .....			(5)	270.000	
Polvorines y depósitos .....		1886		43.167	
Muelles .....				6.000	
Filtros agua .....					
<b>Depósito de Materiales</b>	Tigre	1882	213.200	256.089	469.289
<b>Estaciones Radiotelegráficas</b>				159.000 (12)	160.000
<b>Subprefecturas, Destacamentos y Ayudantías</b>				586.565	1.021.321
<b>Faros</b>				2.990.000 (11)	3.001.700
<b>Laboratorios de la Armada</b>	Cap. Fed.	1912	174.000	149.008	323.008
			21.111.201	46.517.190	
			TOTAL GENERAL (8) \$ M/N.		67.628.391

(1) La valuación del edificio está englobada en la cifra de \$ 1.560.000 m/n. En 1915 se autorizó el gasto de \$ 50.400 m/n, para reconstrucción de depósitos destruidos en el incendio de 1914.

(2) Para futuras ampliaciones del Arsenal del Río de la Plata, se han reservado 4.377,46 metros cuadrados de terreno en la isla Santiago.

(3) No está comprendido el valor de los terrenos de la isla Santiago, por estar en litigio.

(4) La construcción dió comienzo en 1915.

(5) Por no efectuarse transacciones de tierras en la isla, no se han valorado los terrenos.

(6) Valuación del terreno de la estación en La Paz (Entre Ríos). La valuación de los terrenos de las estaciones ubicadas en las zonas militares o faros, está comprendida en el valor asignado a los terrenos de las mismas.

(7) La diferencia en más que existe entre los totales dados en la Memoria anterior, se debe a haberse incluido en esta planilla el importe de las construcciones, etc., levantadas en el período 1915-1916.

(8) Valuación únicamente de los terrenos ocupados para obras de defensa del Arsenal de Puerto Militar en las islas Verde, Trinidad, Bermejo y Embudo.

(9) Construcciones realizadas en 1915 (Carbonera, Usina eléctrica, Tanques petróleo y edificio aglomerados de carbón).

(10) No figura incluida la suma de \$ 119.000 m/n autorizada a invertir en la iniciación de los trabajos de construcción de los siguientes faros proyectados en: Isla Raza, Punta Ninfas, Isla Leones, Cabo Blanco, Cabo San Francisco de Paula y Cabo Buen Tiempo.

(11) Includa la cifra de \$ 15.000 m/n para la construcción de dos casillas para instalar dos estaciones radiotelegráficas en la costa sud.

(12) Includa la cifra de \$ 15.000 m/n para la construcción de dos casillas para instalar dos estaciones radiotelegráficas en la costa sud.

# BUQUES DE GUERRA

NOMBRE	Fechas de Comienzo de construcción, Lanzamiento y Recepción	ASTILLERO	Costo cada uno — £	Desplazamiento — Tons.	Dimensiones principales			MÁQUINAS					ARTILLERÍA EN <sup>m</sup> / <sub>m</sub>			TUBOS	ESPESOR DE CORAZA EN <sup>m</sup> / <sub>m</sub>					Tripulación sin ofic.	
					Eslora — Metros	Manga — Metros	Calado — Metros	Poder — Caballos	Velocidad — Millas	Número de propulsores	Capacidad Carbón (C) y Petróleo (P) — Tons.	Radio de acción — Millas	Grueso calibre	Mediano calibre	Pequeño calibre		Cubierta protegida	Cintura	Batería	Torres	Torre de combate		
Acorazado «Rivadavia» .....	1910-1-14	Fore River	2.214.000	27.940	176	29,1	8,5	35.100 T. Curtiss	22,5	3	4000 C 600 P	7000	12 305 B L/50	12 152 B L/50 16 101 B L/50	4 76 Desemb. 4 47 » 6 Ametrallad.	2/53	76	305 254	236 157	305	305	1130	
» «Moreno» .....	1910-1-15	N. Y. Shipb	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1130	
Cruc.-acor. «G. San Martín» ..	1896-6-8	Orlando	668.200	6.840	100	18,2	7,1	13.000 M. Comunes	20	2	1137	5920	4 203 A L/40	10 152 A L/40 6 120 A L/40	2 75 V L/13 6 57 H L/40	4/45	37	150	150	150	150	431	
» «Gral. Belgrano» ..	1896-7-8	»	696.700	»	»	»	»	»	»	»	1150	6072	2 254 A L/40	14 152 A L/40	2 78 N L/42 4 57 H L/40	4	»	»	»	»	»	425	
» «Pueyrredón» .....	1895-7-8	Ansaldo	782.000	»	»	»	»	»	»	»	1000	4732	»	10 152 A L/40 5 120 A L/40 1 101 B L/50	2 75 » 4 57 H L/40	4	»	»	»	»	»	427	
» «Garibaldi» .....	1893-5-7	»	752.000	»	»	»	»	»	»	»	1137	5930	»	»	»	—	»	»	»	»	»	414	
Crucero «Buenos Aires» .....	1893-5-5	Armstrong	383.000	4.780	123,1	13,4	5,8	17.000	23	2	1000	7200	2 203 A L/45	4 152 A L/45 6 120 A L/45	12 47 A L/40	5	126	—	—	—	150	375	
» «9 de Julio» .....	1891-2-2	»	293.000	3.540	107,9	»	5,9	14.350	22,7	»	770	5530	—	4 152 A L/45 8 120 A L/40	10 47 H L/40	3	114	—	—	—	76	315	
Gda. costa «Libertad» .....	1890-0-2	Laird	176.000	2.300	70,1	13,5	4	3.000	22,7	2	356	4280	2 240 K L/35	4 120 A L/40	6 47 N L/45	—	50	—	203	203	102	196	
» «Independencia» ..	1890-1-3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4580	»	»	»	—	50	—	203	203	102	196	
Cañonero «Rosario» .....	1908	Armstrong	81.445	1.055	73,1	10	2,3	1.600	15	2	100	1000	—	2 152 A (obús)	6 76 A L/50 2 V Desemb. 8 Ametrallad.	—	25	—	76	—	76	142	
» «Paraná» .....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—	»	»	—	»	—	»	—	»	»	
Buques Escuelas	P. Sarmiento (6. marinas y cabos)	1898	Laird	105.000	2.850	80,3	13,2	7,1	2.800	15	1	330	4944	—	2 120 A L/45 2 101 B L/50	2 57 N L/50 2 57 H L/40 2 47 H L/40	3	—	—	—	—	—	294
	* Alm. Brown (Artilleros) .....	1890	Samuda	270.000	4.200	73,2	15,2	6,2	4.500	14	2	622	3610	—	10 150 S L/50 4 120 A L/40	8 57 N L/45	—	37	—	228	—	203	290
	* 25 Mayo (Foguitas) .....	1889-0-1	»	260.000	3.300	99,1	13,1	4,9	13.800	22,5	»	640	4838	—	8 120 A L/40	10 47 H L/40	1	»	—	—	—	100	298
	* Patagonia (Timoneros Señaleros)	1885	St. T. Triest	100.000	1.530	76,1	10	3,0	2.400	14	»	260	3460	—	1 152 A L/45 1 120 A L/45	4 47 N L/45 4 47 H L/40	—	38	—	—	—	—	125
	* Uruguay (Anexo Esc. Grumetes)	1874	Laird	32.000	550	43,5	7,6	3,6	475	10	1	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
* Monitor «El Plata» .....	1874	Laird	85.600	1.535	56,7	13,4	2,9	750	9	2	120	1440	2 203 A T L	1 120 A L/45	1 76 N L/42 2 57 N L/50 2 47 N L/45	—	—	152	—	152	—	91	
* » «Los Andes» .....	1875	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 76 N L/42 2 47 N L/45	—	—	»	—	152	—	91	
Cruc.-torp. «Patria» .....	1893	Laird	87.000	1.070	76,7	9,4	3,5	4.500	20,5	2	260	4567	—	2 120 A L/40	4 57 N L/50 2 47 N L/45	3	—	—	—	—	100	156	
Destr. de mar «Jujuy» .....	1910-1-2	Germania	124.360	950	88	8,3	2,6	20.000 Turb.	32	2	250 C 110 P	3000 a 15 n.	—	4 101 B L/50	—	4/53	—	—	—	—	—	99	
» «Catamarca» ..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—	»	—	»	—	—	—	—	—	99	
» «Córdoba» .....	1910-0-2	Schichau	»	»	90	9	2,4	»	»	»	290 C 50 P	»	—	»	—	»	—	—	—	—	—	99	
» «La Plata» .....	1910-1-2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—	»	—	»	—	—	—	—	—	99	
Destroyer «Entre Ríos» .....	1896	Yarrow	35.570	340	58	6	2,5	4.000 M. Comunes	26	»	80	2800	—	—	1 76 N L/42 3 07 N L/50 2 37 M L/30	3/45	—	25	—	—	—	66	
» «Corrientes» .....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—	—	»	»	—	25	—	—	—	66	
» «Misiones» .....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—	—	»	»	—	25	—	—	—	66	
Torp. de mar «Murature» .....	1891	Thornicroft	18.000	110	46	4,6	1,5	1.700	24	2	24	1850	—	—	2 47 N L/45 1 25 Ametr.	3	—	—	—	—	—	43	
» «Comodoro Py» ..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—	—	»	»	—	—	—	—	—	»	
Torpedero «Buchardo» .....	1890	Yarrow	12.600	85	40	4	1,6	1.100	23	1	22	1600	—	—	2 47 N L/45 1 25 Ametr.	3	—	—	—	—	—	28	
» «Jorge» .....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—	—	»	»	—	—	—	—	—	»	
» «Thorne» .....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—	—	»	»	—	—	—	—	—	»	
» «Pinedo» .....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—	—	»	»	—	—	—	—	—	»	
» «Bathurst» .....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—	—	»	»	—	—	—	—	—	»	
» «Kings» .....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—	—	»	»	—	—	—	—	—	»	

**Costo total: 10.258.740 £. Desplazamiento total: 120.390 toneladas. Total de cañones 454.**

\* Sin valor militar

# BUQUES AUXILIARES

NOMBRE	COSTO — £	ASTILLEROS	Año de construcción	Desplazamiento — Tons.	DIMENSIONES PRINCIPALES			Calado — Metros	Velocidad — Nudos	Poder de máquinas — Cab.	Capacidad Carbón- — Tons.	Radio de acción — Millas	Tripulac. s/sofc.
					Eslora — Metros	Manga — Metros	Puntal — Metros						
<b>TRANSPORTES</b>													
Pampa .....	47.000	Connel-Inglaterra	1895	8700	119.70	14.03	9.60	8.70	14.5	3500	1460	10944	85
Chaco .....													
Guardia Nacional .....	30.000	Backlay-Inglaterra	1890	6500	111.60	12.70	7.30	7.05	14	1850	700	6720	81
Ministro Ezcurra .....	50.424	Grangemouth-Inglat.	1914	2600	76.19	12.19	6.32	5.71	10.5	1243	350 ó 250 P.	3000	—
1.º de Mayo .....	18.000	Howaldt-Alemania	1890	1050	60	9	4.60	4.30	11	650	120	—	62
Vicente Fidel López .....	7.600	Earle's Hull-Inglat.	1906	725	50.30	7.93	5.63	3.50	9.3	480	65	1998	40
Maipú .....	35.000	Elder-Inglaterra	1880	1063	82.36	8	4.50	2.75	11.5	1700	300	—	60
Piedrabuena .....	32.000	Laird Inglaterra	1874	550	43.50	7.62	5.40	3.58	10	475	90	—	46
Constitución .....	13.678	»	1875	560	42	9	3.20	2.41	10	320	24	—	12
República .....				416	33	9	3.20	2.45	9	420	39	—	11
<b>AVISOS</b>													
Azopardo .....	19.000	Stab. Tecn.-Austria	1884	400	48	8	3.20	2.70	10	600	90	—	44
Gaviota .....	8.000	Howaldt-Alemania	1888	120	30	5.43	3.89	2.45	8	230	20	—	14
Golondrina .....	8.000	»	1888	95	30	5.43	4.20	3.15	8	170	24	—	13
Bahía Blanca .....													
Resguardo .....	5.000	Laird-Inglaterra	1874	100	30	5.50	3	1.20	8	168	16	—	13
Vigilante .....													
<b>BUQUES VARIOS</b>													
Alf. Mackinlay (balizador)..	20.306	Smit-Zoon-Holanda	1914	783	56	8.60	4.05	3.96	10	520	105	1593	—
Pilcomayo (grúa) .....	13.678	Laird-Inglaterra	1875	416	33	9	3.20	2.45	9	420	62	—	13
Fulton (minador) .....	—	»	1897	79	24.08	4.58	2.60	1.82	9	100	14	1143	—
Sayhueque (policía fluvial)..	8.015	Forrest Inglaterra	1901	145	38.12	7.62	1.83	0.84	9	185	20	—	16
Inacayal ( » ) ..													
Namuncurá( » ) ..	6.000	»	1901	120	38.55	6.10	1.53	0.84	9	140	15	—	16
Teuco ( » ) ..	—	—	1884	120	36.30	6.70	2.20	0.75	8	—	17	960	7
<b>REMOLCADORES</b>													
Ona .....	22.200	Thornycroft-Inglat.	1913	615	41.75	8.53	4.24	3.37	11	1200	95	2000	—
Querandí .....			1914										
Tehuelche .....	7.875	Summer Day-Inglat.	1900	310	30.50	6.10	3.65	3.05	11.5	520	60	—	9
Fueguino .....													
Delfín .....	1.600	Arsenal de Marina	1900	38	14.75	3.35	1.98	1.22	8	80	7	—	5
Pengüín .....													
Cormorán .....	1.700	»	1900	44	16.55	3.35	1.98	1.22	7.5	80	9	—	4
Petrel .....	2.800	»	1901	66	18.30	4.27	2.44	1.50	8.5	130	10	—	4
Albatros .....													

Costo total aproximado: 473.000 £. — Desplazamiento aproximado: 35.600 toneladas