

MEMORIA

DEL

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1916 - 1917

PRESENTADA AL HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN

POR EL MINISTRO DE MARINA

Ing. FEDERICO ALVAREZ DE TOLEDO



BUENOS AIRES

Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cía. — Belgrano 475

—
1917

HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN:

En cumplimiento a lo dispuesto en el art. 90 de la Constitución, tengo el honor de presentar a V. H. la memoria del departamento de marina, correspondiente al último ejercicio.

La circunstancia de que la actual administración de la armada data de pocos meses, ha permitido sólo el desarrollo de una acción limitada, y el hecho de que el ministro secretario que firma no es uno de sus miembros, ha impuesto un compás de espera para estudiar sus servicios, conocer los elementos que la constituyen, tanto en material como en personal y poder estar así en condiciones de iniciar el programa que el gobierno del país tiene formulado en relación a su poder naval.

Quiero ante todo declarar, que así como ha resultado deficiente este balance, en lo que a los servicios de la armada se refiere, es halagador constatar el alto nivel moral así como la buena preparación profesional de la gran mayoría de su personal. La revisión de leyes vetustas; los procedimientos arreglados a la más estricta justicia en la adjudicación de honores y de censuras; las garantías de ecuanimidad en el adelantamiento de la carrera; el reconocimiento de méritos y la eliminación de los elementos que no con-

venga conservar, son otros tantos propósitos de cuya realización el actual gobierno no ha de apartarse, contribuyendo así a cimentar el prestigio de la marina, vinculando más aún a ella todos sus miembros animados de entusiasmo y espíritu de cuerpo nunca más necesarios que en las instituciones armadas.

La honda crisis por que atraviesa el país, como consecuencia de la guerra europea, no ha sido propicia al desarrollo de la armada, y al salto dado en su camino de progreso con la incorporación de los dos grandes acorazados que hoy forman la base de nuestra potencia naval, ha sucedido un período de achatamiento y de inactividad que mal se aviene con las necesidades de la defensa nacional. La falta de combustible debido al no cumplimiento de la ley de presupuesto votada por V. H. en el año 1912, no ha permitido a la escuadra desarrollar en forma más eficaz sus programas e instrucción; el encarecimiento de los artículos de aprovisionamiento, vestuario y víveres, ha sido tal que las partidas afectadas a estos servicios estaban agotadas al iniciarse el cuarto trimestre.

Es aquí oportuno llamar la atención sobre la necesidad que hay para el futuro de que los poderes públicos se preocupen en los tiempos de abundancia, que no dudo pronto volverán para el país, de tomar todas aquellas medidas que las naciones bien organizadas no descuidan, tendientes a formar en la paz los stocks suficientes para satisfacer a todas aquellas exigencias impuestas por la guerra u otras circunstancias imprevistas. Y esto es tanto más evidente si se considera que todo el material bélico que usa la armada debe ser importado del extranjero y que toda reparación importante o repuestos de pertrechos, ma-

quinarias, etc., depende también de la industria extranjera.

Atribuyendo a las circunstancias que dejo apuntadas toda la importancia que ellas tienen, se llega a estas conclusiones: que no puede retardarse la instalación de talleres en el país para la fabricación del municionamiento para la escuadra y retubado de sus cañones, y en otras esferas de la actividad nacional, que debe sin pérdida de tiempo iniciarse la explotación de los muchos yacimientos de lignitas, que si bien no pueden competir con los mejores carbones podrían, en una crisis como la actual, salvar las industrias existentes, estimular las que la necesidad está creando y, sobre todo, independizarnos del extranjero en lo que se refiere a la capacidad para mover nuestra escuadra, asegurándole la eficiencia que de otro modo no tiene. El inicio de explotación de nuestro combustible líquido despertó, en lo que se refiere a la marina, esperanzas que todavía no han podido realizarse; por eso es que para nuestros buques no nos hemos adelantado como muchos industriales que, halagados con la perspectiva de las ventajas que el petróleo tiene bajo todo aspecto sobre el carbón, hicieron las transformaciones necesarias en sus hornos, con el único resultado de haberse sometido a los precios impuestos por el casi monopolio del combustible extranjero. Los acorazados y destructores son los únicos que en la escuadra pueden consumir petróleo, sin contar con algunos pequeños buques auxiliares.

Las reflexiones que sugieren los acontecimientos extraordinarios que se desarrollan en el mundo, conducen lógicamente a creer que las naciones, para su tranquilidad, necesitan algo más que una política sa-

bia, procederes generosos y elevados, tratados ventajosos con los demás países, riqueza y otras condiciones que les da rango en los congresos de la paz, de las industrias, de las ciencias: necesitan ser fuertes.

Hoy lo somos, dentro de nuestra acción exterior limitada, en lo que concierne a los buques con que cuenta nuestra armada y al personal que los tripula; sólo necesitamos complementar, como se deja dicho, nuestros recursos bélicos y dotar a los arsenales y apostaderos de todos aquellos elementos que necesitan; ésta es obra fácil, pues para realizarla sólo se requiere dinero y patriotismo.

PERSONAL

Una de las primeras medidas tomadas por la actual administración ha sido el nombramiento de una comisión encargada de estudiar la ley orgánica de la armada y proponer otra que la substituya, la que en breve será sometida en forma de proyecto a la consideración de V. H.

Urge que el honorable congreso sancione esta ley de modo que consulte los legítimos intereses del personal de la armada. En la actualidad las disposiciones vigentes, por lo que se refiere a sus derechos y garantías son deficientes, pues las leyes sólo han esbozado estos puntos cuya reglamentación ha obedecido casi siempre a circunstancias del momento. Entre el personal dirigente de la marina hay anarquía de opiniones sobre asuntos tan fundamentales como ascensos, retiros, pensiones, embarcos, etc., y fácil es comprender la perplejidad en que se encuentra aquel que debe orientarse con estas encontradas opiniones.

Ciertas medidas de emergencia que con el propósito de evitar males mayores, han sido tomadas, tal como la ley número 9651, que se propuso facilitar la salida honrosa del escalafón, a aquellos oficiales que tenían, por su edad y años de servicios, ganado su descanso, han sido de efectos contraproducentes, puesto que pocos son aquellos que se avienen a aceptar su retiro con el sueldo que gozan en la actividad, ya que la mencionada ley les brinda el correspondiente al grado inmediato superior, con sus honores, a la sola condición de tener paciencia, ocupar

cómodas posiciones para mantener bien su salud y dejar correr el tiempo hasta tener 35 años en la armada y tres veces el tiempo mínimo para el ascenso, o 40 años y el doble de este tiempo. Una ley de renovación de cuadros resulta, pues, conservadora en exceso y el mayor obstáculo a que el elemento joven llegue a los puestos directivos.

Otras leyes de excepción, como la 7850, establece principios que están reñidos con la disciplina y con todo espíritu de justicia, pues sólo consultan los intereses de unos pocos en perjuicio de los de la mayoría. En efecto, no es posible aceptar que aquellos oficiales que por su propia voluntad dejan temporalmente el servicio para entregarse al desempeño de funciones totalmente ajenas a la profesión, sean considerados por la ley como acreedores a las mismas ventajas que aquellos otros que dedican todo su tiempo y actividades a la carrera.

Las circunstancias que dejo enunciadas son un motivo más para procurar cuanto antes la sanción de una ley orgánica, no sólo más equitativa sino también más completa que la número 4856 actualmente en vigor. A ella deben ajustarse todas las reglamentaciones y adaptarse las ordenanzas para el gobierno de la armada, obra que todavía está por empezarse.

Lo expuesto mostrará a V. H. cómo a veces es más necesario a los oficiales de la armada discreción y buena voluntad que disciplina, puesto que frecuentemente falta la prescripción clara del cumplimiento de sus deberes.

Al ocuparme del personal subalterno, quiero señalar la odiosa diferencia que se hace en los beneficios que la ley acuerda a los miembros de la armada, sea que éstos pertenezcan al cuerpo de oficiales o al personal subalterno. Parece increíble que los deudos de un oficial en el retiro, cuyos sueldos son en general iguales a los del mismo grado en actividad, puedan a su fallecimiento heredar una pensión igual en general a la mitad de estos sueldos, mientras que el modesto suboficial, maestranza o individuo de tropa que fallece en el retiro, no deja a sus hijos otra herencia que una miseria mayor.

Al cerrar este capítulo, dejo constancia, como decía al principio de esta memoria, del nivel superior profesional de los señores jefes y oficiales de la armada, a lo que quiero agregar el entusiasmo en el desempeño de sus funciones, tanto más estimable si se tiene en cuenta la dura y monótona de continua enseñanza a que se ven obligados por el insuficiente número de personal de maestranza y la extraordinaria inestabilidad del personal subalterno.

CONSCRIPCION

Es satisfactorio constatar que en el año corriente el porcentaje de ciudadanos presentados al servicio de la armada ha superado en mucho al de los anteriores, habiendo llegado al 80 por ciento. Sobre los 5.000 sorteados sólo 1.000 han rehuído el servicio, habiendo este departamento gestionado ya los medios necesarios ante el de guerra para prenderlos de acuerdo con la ley, recargándoles el tiempo a servir en la forma que ella lo dispone. Como un castigo para los que no cumplen y una recompensa a los buenos ciudadanos, se ha sugerido la idea de ir substituyendo a los conscriptos que primero se han presentado con aquellos que van siendo aprehendidos.

Cabe una vez más insistir sobre las ventajas que la ley de conscripción presenta no sólo para las instituciones armadas donde es una necesidad imprescindible, sino para el país, pues coopera eficazmente a combatir el analfabetismo; pone en contacto a las más apartadas poblaciones del territorio, con evidentes ventajas para las menos adelantadas; contribuye a que un gran número de ciudadanos del interior conozcan nuestros grandes centros de civilización, asimilando sus costumbres; presenta a los que sirven en la armada el privilegio poco común entre los argentinos de conocer nuestro inmenso patrimonio territorial, que se extiende a lo largo de la dilatada costa atlántica, y, finalmente, en el cuartel como en el buque se crean hábitos de orden, de disciplina, de higiene, que perduran y trascienden después al hogar.

Afortunadamente, a pesar de lo violento que en un principio pareció la aplicación de esta ley, ella va resistiendo al tiempo, lo que prueba su bondad; podría quizá sin error ser llamada la más eficaz de las que el país se ha dado en los últimos 20 años, por estar directamente vinculada a su defensa y por los beneficios que de ella derivan. Los que la combatieron ya no tienen ningún ejemplo de que echar mano entre los países más adelantados, ya que el más conservador—Inglaterra—ha sancionado la ley de servicio obligatorio durante la actual guerra, y el más democrático—los Estados Unidos de la América del Norte—se ha valido del mismo recurso, apenas apareció el peligro de un conflicto internacional.

Para prestigiarla es, sin embargo, necesario de parte de los poderes públicos, tomar todas aquellas medidas tendientes a hacer lo menos duro posible el servicio. En la armada el conscripto es bien tratado por sus oficiales, cuya cultura es proverbial; pero desde que se inicia bajo banderas, la vida que se le ofrece abunda en incomodidades innecesarias. Los lugares de concentración son incómodos y poco higiénicos, al punto de que en el año corriente fué necesario emplear a este objeto el hotel de inmigrantes, por ser imposible usar más los viejos galpones de Martín García, y, al comparar los dos sitios nombrados, se resiste el espíritu a constatar cómo son de lujosamente servidos y tratados los que llegan al país en busca de trabajo, sin otro título que la esperanza de que su futuro bienestar refleje sobre el de la nación y cuántas dificultades hay para alojar malamente a los ciudadanos que en la flor de su edad abandonan todo para ofrecer dos años de su existencia al servicio de la patria.

Más tarde, cuando el conscripto embarca o inicia sus servicios en arsenales, tampoco encuentra abundancia de comodidades, a lo cual contribuye un criterio de economía en general mal aplicado y una preocupación de otras épocas, según la cual el buen militar ha de ser “sufrido” y soportar con estoicismo todas las inclemencias y todas las molestias materiales. El racionamiento puede ser mejorado; el vestuario, sin encarecer su precio, puede hacerse más cómodo; los alojamientos pueden ser calentados en el invierno; en una palabra, la vida puede hacerse más agradable, asegurando así el mejor cumplimiento de la ley.

El estado se ha preocupado en dictar leyes previsoras de carácter social, que ponen al abrigo de la miseria al modesto trabajador que enferma o se inutiliza, así como a su familia cuando por accidentes de su profesión muere. No se ha preocupado hasta ahora de la suerte del conscripto, que en muchos casos es sostén de sus padres, los que a su desaparición quedan también en la miseria; nunca más justificada una legislación sobre esta materia que hoy ocupa la atención del departamento a mi cargo, pudiendo anunciar a V. H. que en breve se someterá a vuestra consideración el correspondiente proyecto de ley.

En el año corriente se hará por la primera vez un llamado a las reservas, de acuerdo con las reglamentaciones ya existentes, pero aún no puestas en ejecución. Es de buena administración, durante la paz, llevar a la práctica todas aquellas medidas de carácter necesario en la guerra, siempre que no sean muy onerosas ni interfieran con la marcha normal del país.

Como la ley de conscripción ha tenido por propósito principal conseguir que los ciudadanos de todas las clases sociales queden habilitados para defender la patria mediante la instrucción que se les imparte durante su servicio, en la forma en que aquélla hasta ahora se aplica, llena sólo en parte el referido propósito. En efecto, más de la mitad de los ciudadanos en edad de prestar servicio no lo hacen por eximirlos el sorteo y porque la marina y el ejército no pueden aceptarlos a todos; parece que así no hubiera justicia y que ella debiera buscarse gravando en alguna forma a aquellos que nada sacrifican al servicio del país. Un impuesto a ser satisfecho en forma discreta y destinado a sufragar gastos de las instituciones armadas, fuera quizá lo más conveniente.

Será también menester velar por que los ciudadanos que no han hecho servicio militar frecuenten los polígonos de tiro, a fin de familiarizarse con el uso de nuestra arma de guerra.

Los dos puntos que quedan esbozados serán materia de estudio en este departamento, el que oportunamente someterá a la consideración de V. H.

ARSENALES

El país, a pesar del tiempo que hace cuenta con buques de guerra de alguna importancia, no tiene todavía un arsenal en el cual puedan ellos repararse en épocas normales y mucho menos satisfacer a sus necesidades en caso de guerra. El Puerto Militar de Bahía Blanca, al cual se le da pomposamente el nombre de arsenal, está constituido por una modesta dársena y dos diques de carena; todo el resto de las cuantiosas sumas empleadas en estas obras está representado por plantaciones a objeto de fijar médanos, unas pocas calles macadamizadas, un taller de importancia secundaria, alojamientos insuficientes para el poco personal, algunas casas-habitaciones para oficiales y maestranza en número también limitado, y, como una excepción a todo esto, un número de polvorines modernos tampoco suficientes para almacenar el amunicionamiento de los buques. Como se ve, no se trata de un puerto militar sino de un puerto cualquiera de molesto acceso y donde está todo por hacerse, para que pueda satisfacer las exigencias de nuestra escuadra de mar.

El presupuesto del año corriente asigna fondos para construcción de algunos edificios complementarios de los talleres allí existentes, y si estas construcciones se llevan a cabo, pronto se podrá recorrer el material eléctrico de los buques nuevos, sus turbinas y hasta retubar los cañones que se desgasten por el uso, en el país, y sin necesidad, como ahora, de recurrir al extranjero para los trabajos más sencillos.

Será también menester preocuparse de la defensa si él ha de constituir en el futuro nuestra base naval más importante. Si bien su situación especial, en el fondo de una ría, cuya salida al mar está obstruída por numerosos bancos, representa una defensa natural importante, hay que completarla, tanto del lado del mar como del de tierra, substituyendo con fuertes modernos las baterías existentes, muy útiles por ahora como enseñanza de lo que nunca debió colocarse allí.

Las condiciones hidrográficas de la ría de Bahía Blanca exigen un continuo trabajo de mantenimiento de los canales artificiales, pues las alteraciones que sufren, obedeciendo a causas aún mal conocidas, son tales, que en el corto espacio de dos años quedó totalmente bloqueado para buques de calado el principal canal de acceso, obligando a habilitar otro que por fortuna existía.

Estos inconvenientes, unidos a la circunstancia de haber hecho tan poco todavía en este paraje para satisfacer las necesidades de la escuadra, hacen pensar que fuera quizá oportuno estudiar y resolver de una manera definitiva si la base naval del Atlántico ha de ser en Bahía Blanca, Mar del Plata o un punto más al sur de la costa. Es sabido que la elección del primero de estos parajes no obedeció a razones de orden estratégico, sino principalmente a consideraciones de carácter financiero y urgencia en la habilitación de un puerto que pudiera recibir a los buques del tipo "Garibaldi" en esa época adquiridos. La ubicación del puerto militar fué entonces muy discutida y se emitieron opiniones muy respetables de distinguidos jefes de la armada, según las cuales Bahía Blanca era el punto menos apropiado.

El apostadero naval de Río Santiago carece de todo lo necesario para satisfacer las necesidades que debiera atender. Tampoco convendrá invertir sumas considerables en su habilitación como arsenal de los buques de río, porque también en este caso está por resolverse si es en Río Santiago o más al interior donde debe ubicarse. No creo necesario insistir sobre este punto, que ha sido ya ampliamente ilustrado en memorias anteriores. Quiero sí dejar constancia de que tampoco en el Río de la Plata, y precisamente en el corazón del país y centro de su riqueza, cuenta la armada con un apostadero cómodo y seguro.

El taller de mayor capacidad para composturas y reparaciones de los buques de la armada, se encuentra en la dársena norte del puerto de la capital, donde, como es sabido, no tienen acceso normal los buques grandes que constituyen nuestro poder militar.

Por lo dicho se ve que en materia de arsenales puede aún trabajarse en terreno virgen; todo está por hacerse aunque mucho se ha gastado, pero desgraciadamente sin criterio. Puede, pues, trazarse un programa para llegar a tener lo mejor.

MATERIAL

Los buques que constituyen la escuadra y los destinados a sus servicios auxiliares, se mantienen en forma satisfactoria, aunque muchos de ellos datan de época tan antigua que debieran ser radiados, ya que los gastos que exige su utilización son superiores a los servicios que prestan. Con este criterio han sido suprimidos de la lista de nuestros barcos, habiéndose dispuesto su venta, los cruceros “25 de Mayo” y “Patagonia”, el “Espora” y dos torpederos tipo “Buchardo”.

Con el propósito de llevar a su máximo la utilización del material flotante, aquellas unidades que van perdiendo su valor militar por razones de edad, se destinan cuando es posible a servicios auxiliares, y así actualmente la “Uruguay” y el “Piedrabuena”, con 43 años de servicio, y el “Patria”, con 24, prestan todavía un importante concurso a la marina y al país en trabajos hidrográficos en nuestra costa.

Se impone, pues, que una vez pasada la crisis actual y cuando el país vuelva a su estado normal, se inicie una renovación completa de todo el material anticuado que actualmente presta servicios auxiliares, y se complete con todos aquellos elementos que fueren necesarios, el número reducido de unidades de combate con que actualmente cuenta la escuadra.

Las enseñanzas de la guerra europea serán a éste fin muy provechosas, porque si bien es cierto que la política naval de nuestro país debe subordinarse a sus

necesidades y conveniencias en relación a nuestros vecinos, se ve ya delinearse una revolución en el empleo de las armas ya conocidas y experimentadas y la creación de una nueva táctica en aquellas que la actual conflagración ha desarrollado a su máximo grado; me refiero principalmente al submarino. No debemos olvidar que todos los países sudamericanos que tienen escuadra, cuentan ya con esta clase de buques, lo que nos coloca en situación de relativa inferioridad, no tanto por el poder militar que estos elementos por su tipo y número representan, cuanto por el hecho de que nuestro personal no ha tenido todavía oportunidad de conocerlos ni estudiarlos.

Urge, pues, subsanar esta deficiencia, adquiriendo el número de submarinos necesarios para formar nuestra escuela, no importa que ellos no sean la última palabra en cuanto a los perfeccionamientos que la experiencia de la guerra haya introducido en los tipos ya conocidos.

Obedeciendo a estas ideas, el gobierno envió a los Estados Unidos de Norte América un grupo de oficiales, los que se han incorporado a la escuadra norteamericana, encontrando la mejor voluntad de parte de ese gobierno amigo.

Habrá que estudiar también el tipo de destróyers o torpederos que más convenga para acompañar a los acorazados; de este estudio hecho ahora resultarán quizá buques bien distintos en desplazamiento y demás condiciones de los que nuestros técnicos aconsejaron antes de la guerra. Por otra parte, los cuatro destructores adquiridos en cumplimiento de la ley de arma-

mentos, son ya bien conocidos por nuestros oficiales en todas sus buenas cualidades y defectos, lo que representa una valiosísima experiencia.

Estamos dando los primeros pasos para crear el cuerpo de aviación naval; en el presupuesto de este año, por la primera vez, figuran fondos destinados a este objeto. El material que posee la armada es insignificante y apenas dos o tres de sus oficiales tienen alguna práctica en vuelos.

No creo ser exagerado al afirmar a vuestra honorabilidad que de todas las deficiencias de que adolece la escuadra, la que más se ha puesto en evidencia en estos últimos tiempos ha sido la que se relaciona con los buques transportes. Hoy tenemos los mismos que teníamos hace 20 años, a pesar de que en este mismo período ha triplicado su tonelaje y centuplicado su valor militar. Es menester adquirir cuanto antes buques modernos de gran tonelaje que al par que sirvan para acompañar a la escuadra en operaciones, en tiempos normales se incorporen a la escasa marina mercante nacional, sirviendo de contralor en el mercado de los fletes, y constituyendo a la vez una fuente de recursos que sirva a amortizar el capital en ellos empleado. Los buques que tenemos apenas pueden, trabajando continuamente, traer al país la mitad de lo que la escuadra necesita, en combustible, para satisfacer sus más imprescindibles exigencias.

El gobierno ha agotado todos los recursos a su alcance para remediar el grave inconveniente que queda apuntado dirigiendo sus esfuerzos a la adquisición de buques mercantes refugiados en puertos neutrales, únicos en condiciones de venta, pues los de bandera neutral o pertenecientes a las potencias que tienen el dominio del mar, no pueden adquirirse a ningún precio.

COMBUSTIBLE

La situación creada por la guerra en lo que se refiere a nuestro aprovisionamiento de combustible, se ha agravado en los últimos tiempos por el encarecimiento aún mayor de los fletes y la suba de los precios del carbón de los Estados Unidos de N. A., donde la marina ha hecho sus contratos.

Para ponernos a salvo de una falta absoluta de carbón, por el cierre de los puertos americanos, o circunstancias de otro orden, el gobierno se ha preocupado de estudiar la posibilidad de importar desde Chile el combustible para la armada. Aunque las lignitas de dicho país tienen un rendimiento no mayor del 70 a 75 o/o comparadas con los carbones de mayor poder calorífico, pueden ser usadas en casos extremos, conforme ocurre en Chile, donde desde principios de la guerra, tanto sus buques como sus industrias las emplean con resultados satisfactorios.

El problema del combustible es quizá el más importante que tiene que resolver nuestro país; él se halla íntimamente vinculado a su progreso y a su seguridad; no es posible aceptar que seamos por mucho tiempo todavía tributarios del extranjero, para poder navegar nuestros barcos de guerra y funcionar nuestras usinas; no debe demorarse la explotación de nuestros riquísimos yacimientos petrolíferos que se presentan con facilidades para su utilización mayores aún que en aquellos países donde constituyen la mayor riqueza nacional.

Aunque en publicaciones de carácter oficial se haya afirmado que no tenemos carbón, es un hecho evidente que a diario en nuestros laboratorios, se analizan combustibles provenientes de todas las zonas del territorio, los que si bien no pueden compararse con el carbón de Cardiff, son quizá superiores o por lo menos iguales al chileno; y esas minas no se encuentran en parajes inaccesibles o tan alejados de los centros de consumo que los fletes encarezcan exageradamente el transporte, no; muchas de ellas se hallan sobre nuestras líneas férreas y otras sobre los ríos y costas, permitiendo el barato transporte marítimo. Puede afirmarse sin temor de errar que a haberse preocupado nuestros gobiernos hoy estaríamos ya independizados en materia de combustibles, del extranjero, con todos los beneficios que de ello derivan. Por lo que hace a la marina, es imprescindible iniciar la formación de un stock de carbón, cualquiera sea su procedencia, de la mejor calidad, para que pueda abastecerse la escuadra por un período prudencial, en operaciones de guerra. Y a este propósito, no sin cierta alarma, se constata que nuestros buques, durante un año de hostilidades, necesitarían, agregando el consumo de arsenales, entre un minimum de 500.000 y un maximum de 1.000.000 de toneladas.

La guerra moderna se ha caracterizado por la eficacia de los medios empleados para aislar al enemigo del resto del mundo, de suerte que en un conflicto exterior, debemos solamente contar con el combustible existente en el país, al iniciarse las hostilidades. Ahora bien: la reserva con que contaban las compañías ferroviarias, de navegación o industriales, serán en el futuro menores de las que tenían antes de iniciada esta guerra, por el uso amplio que se ha hecho de la leña en substitución del carbón, lo que continuará en gran par-

te ocurriendo aún después de pasada la conflagración europea; no queda, pues, a la marina el recurso de que antes podía echar mano, utilizando en caso de necesidad estas reservas. Urge, por lo tanto, conjurar el posible peligro de la falta de combustible en un momento de necesidad.

Al tratar este delicado asunto, quiero dejar constancia de lo que ya en ocasión anterior informara a vuestra honorabilidad; me refiero a la cantidad exigua de 10.000 toneladas con que contaban los depósitos de la armada al iniciar su gestión administrativa el actual gobierno. En la imposibilidad de mejorar la situación en estas circunstancias se ha impuesto un sistema de extraordinaria economía, llevada a su límite en el consumo de carbón de los buques y reparticiones de la armada; si bien esto es un recurso obligado, él es en grado sumo perjudicial a la eficiencia de nuestra escuadra, pues se han debido suprimir casi en su totalidad una cantidad de faenas que son indispensables para la preparación del personal.

HIDROGRAFIA, FAROS Y BALIZAS

La marina continúa activamente los trabajos hidrográficos y de balizamiento de la costa atlántica, habiendo en la actualidad no menos de ocho buques auxiliares empleados en ellos. Va así mejorando el conocimiento de nuestros mares territoriales y habilitándonos para hacer cómodamente accesibles los puertos principales de la costa.

En cuanto a faros, punto al cual se da la importancia que tiene como exponente de civilización de un país, los de la costa van aumentando en número y mejorando en importancia; en el plan general que se sigue se ha procedido de modo tal a ir garantizando la seguridad en la navegación de los puntos salientes que lo son al propio tiempo de recalada para la navegación mundial, y multiplicándolos en las cercanías de los grandes centros comerciales, tales como Buenos Aires y Bahía Blanca.

Previo un estudio detenido de la importancia comercial de los puertos patagónicos y de la zona a que ellos sirven, se ha iniciado la iluminación del más importante — Puerto Gallegos — con lo cual tendrán fácil acceso a él los buques de máximo tonelaje que permitan sus canales. Esto contribuirá directamente a intensificar nuestro comercio con la Tierra del Fuego en su parte argentina, el que hasta ahora por razones obvias, era desviado hacia puertos extranjeros.

Las actividades de la armada en estos trabajos, no solamente contribuyen al aumento de la riqueza públi-

ca, sino que también constituyen obra patriótica haciendo conocer el país y completando en esta forma la posesión que antes ella le diera de su rica y extensa costa.

Todas las sumas, por hoy bien limitadas, que se empleen en estas operaciones son reproductivas de inmediato, no solamente por el incremento de la navegación que facilitan, sino también porque estimulan la población y las industrias. Hay que tener presente que ese inmenso territorio que baña el Atlántico, es en gran parte desconocido todavía y no hay por qué suponer que la aparición del petróleo sea la última de las manifestaciones de sus inmensas riquezas.

Además, no sólo debe buscarse retribución en esta forma a nuestros gastos; el extremo austral del país, y a pesar del canal de Panamá, es todavía una importantísima ruta de navegación comercial, a la cual como país civilizado debemos cuidar y dotar de las mayores seguridades. A esto responden los faros de Vírgenes y Año Nuevo y los otros de igual o mayor poder que en breve han de erigirse en la Tierra del Fuego.

Desde hace un cierto tiempo nuestra hidrografía no se limita solamente al conocimiento de los fondos de las costas; las últimas comisiones que se han destacado a la costa sur, han tenido encargo de estudiar también la fauna marina, y los buques que en ellas se emplean llevan a su bordo expertos con este objeto, habiéndose ya conseguido resultados apreciables.

Bajo otros aspectos, todo induce a intensificar los trabajos que la marina hace hoy en sus costas y puer-

tos; nada más útil para el joven oficial que su desempeño en comisiones de esta índole, pues en buques pequeños y en toda clase de tiempos corre todos los riesgos profesionales, adquiriendo una experiencia bien útil para su futuro; nada como la dirección de estas comisiones desarrolla en el joven comandante el sentimiento de la responsabilidad, pues falto de recursos y a gran distancia de donde puede procurárselos, debe suplirlos muchas veces con su criterio y energía, preparándolo así para las rudas tareas futuras del comando y finalmente comandantes y subordinados persiguiendo iguales fines, corriendo iguales peligros. aspirando a idénticas recompensas, se unen en un único propósito: servir al país, dando brillo a la profesión a la cual dedican todos sus esfuerzos.

V. H. hará bien al país y a la marina no escatimando medios para que aquél ocupe un lugar honroso entre las naciones jóvenes, algunas de las cuales pueden servirnos de modelo, en lo que al estudio y balizamiento de las costas se refiere.

GOBERNACIONES MARITIMAS

Refiriéndome a nuestro litoral atlántico, tan poco conocido todavía, ocurre considerar si no sería el caso de dividirlo todo o parte de él en gobernaciones marítimas, a semejanza de lo que ocurre en otros países. No hay duda alguna que esta medida se impone en lo que a la Tierra del Fuego se refiere: su escasa población actual, las probabilidades aún remotas de que ésta aumente en grado apreciable; su poca extensión y, finalmente, las peculiaridades topográficas e hidrográficas que la caracterizan, harán que por mucho tiempo todavía no se le pueda atribuir otra importancia que la militar, constituída por sus amplios y tranquilos puertos, tan útiles para fondeaderos eventuales o permanentes, y sus tortuosos y profundos canales que dan acceso del Atlántico al Pacífico y al estrecho de Magallanes; nada, pues, más oportuno que ir preparando con tiempo la posible utilización de las ventajas que en un caso dado pueden ofrecer esas regiones, a cuyo efecto sería lo indicado que el funcionario que las gobierne fuera un oficial de marina, quien se hallaría profesionalmente capacitado para atender a todas las necesidades de la navegación, completando los estudios ya hechos, señalando a la superioridad los balizamientos más convenientes, y preparando con amplitud de tiempo y de elementos el programa a desarrollar en relación a la escuadra en el caso de posibles eventualidades. Este funcionario tendría bajo su directo contralor las cárceles establecidas en el territorio y el personal de artillería de costas que se designara para proveer a su seguridad.

Por lo que hace al resto de la costa patagónica, sus pocos malos puertos son un modelo de nuestra imprevisi-

sión administrativa, pues se caracterizan por una falta absoluta de elementos que los pudiera habilitar para ser utilizados por la escuadra en el desgraciado caso de que ella, como antes lo hiciera, tuviera que dejar su único apostadero relativamente cómodo, para defender en el lejano sur nuestros derechos. No se cuenta en ellos con un muelle ni con un remolcador ni una chata, ni nada que pueda servir para que los buques de la escuadra renueven su provisión de combustible o de agua; y si a esto se agrega nuestra pobreza en materia de transportes, se explica el caso al parecer inconcebible de que nuestra escuadra, dejando el Puerto Militar, ha de tener que regresar a él para reaprovisionarse, a pesar de que nuestra extensión de costa hacia el sur es alrededor de 1200 millas.

Si a lo dicho se agrega que la población de la Patagonia es en su casi totalidad extranjera; que su alejamiento del poder central hace difícil el contralor de los funcionarios allí destacados; que los intereses ya vinculados a esa zona y las riquezas que en su suelo van apareciendo, imponen al gobierno el empleo de todos los medios conducentes a su definitiva nacionalización, se llega a considerar que lo más conveniente fuera confiar su administración, por algún tiempo por lo menos, a funcionarios navales, destinando tropas nacionales para el servicio de seguridad de esas regiones. Estos funcionarios iniciarían desde ya la construcción de muelles, depósitos, etc., y la adquisición de los materiales necesarios para que los puertos principales pudieran servir como punto de aprovisionamiento y de refugio a los buques de la escuadra en operaciones.

JUSTICIA

Es una necesidad sentida en la armada el mejoramiento de la justicia, y a ello tiende el proyecto de ley que V. H. tiene a su estudio desde el año 1914. Su sanción no debe demorarse más, pues en él se han obviado todos los inconvenientes notados en la práctica ya larga de la aplicación de nuestro código; él modifica ventajosamente la constitución de los consejos de guerra permanentes, consultando el escaso número de jefes y oficiales que el servicio puede distraer para funciones de justicia, y se introducen en los procedimientos todas aquellas reformas aconsejadas por la experiencia.

Una vez sancionada esta ley, pasará la anomalía hoy legal de que los oficiales de la armada sean juzgados por los consejos constituídos con mayoría de miembros del ejército; se reducirá a un minimum el número de los sumarios por causas nimias, dando en cambio al comando el maximum de autoridad para juzgar y castigar todas aquellas faltas que no sean de suma gravedad. En la actualidad y quizá por la falta de una clara reglamentación que se está preparando, los casos más sencillos se resuelven en frondosos expedientes que terminan muchas veces en la absolución del presunto culpable, con el agravante de que el tiempo empleado para escribir tanto papel es muy superior al del castigo que le hubiere correspondido.

EJERCICIOS

Por segunda vez han tomado parte en los ejercicios de tiro de la escuadra los “dreadnoughts” con excelentes resultados, marcando un progreso sensible sobre los del año anterior. Aunque no es posible entrar en detalle sobre asuntos de este orden, puedo asegurar a V. H. de que en la utilización de nuestros grandes buques en el simulacro de combate, que no otra cosa es el tiro en la forma en que se lleva a cabo, el personal se ha mostrado a la altura del material, contándose ya más de un centenar de jefes y oficiales que han servido un año en ellos; aunque en estas operaciones se ha puesto en evidencia la inmensa superioridad de nuestros elementos de combate modernos sobre los antiguos, es satisfactorio llevar a conocimiento de V. H. que el comportamiento de los cruceros tipo “San Martín” ha superado a las expectativas, a pesar del número de años que hace están en servicio.

Las evoluciones y navegaciones hechas por la escuadra en el último año, por las razones anteriormente dadas, han sido bien limitadas, habiendo la escuadra de mar llegado solamente hasta Golfo Nuevo. En este año se aprovechará mejor el tiempo destinado a evoluciones, pues está ya dispuesto distribuir las unidades en grupos homogéneos que permitan el entrenamiento del personal de comando en toda clase de maniobras tácticas.

Señores Senadores:

Señores Diputados:

La lectura de las páginas precedentes habrá llevado al ánimo de V. H. el convencimiento de la justicia con que aprecia el ministro que firma el estado poco satisfactorio de la eficiencia de la armada. No es el caso de juzgar si ello es consecuencia de criterios equivocados, de presupuestos insuficientes o de ambas cosas a la vez; no. Esto no modificaría nuestra situación; hay que construir, sobre la excelente base del eximio personal con que se cuenta y los pocos elementos recientemente incorporados a la escuadra, nuestro futuro poder naval. Pese a los pacifistas *à outrance*, en el porvenir de las naciones su capacidad militar jugará siempre rol preponderante, y la situación política y geográfica de nuestro país exigirá a los poderes públicos una preocupación constante sobre la eficiencia de su escuadra.

Si ha de tomarse como cartabón de la importancia de la marina de guerra de un país, la riqueza nacional, de quien ella es su mejor guardián, a la República Argentina correspondería el primer rango como poder naval en la América del Sur. Lejos de mi ánimo toda idea imperialista, sólo aspiro a que nuestro país cuente con el poder necesario para defender su inmenso litoral marítimo y el generoso patrimonio territorial que debemos tutelar y utilizar para bien de la humanidad.

Toca pues a V. H. dictar sabias leyes, satisfaciendo los propósitos enunciados, a lo cual tendrá alta honra en cooperar con todo patriotismo.

Dios guarde a V. H.

F. Alvarez de Toledo.

PREFECTURA

En el año 1916 sufrió el presupuesto de la prefectura y sus dependencias una reducción considerable.

Para ello fueron suprimidas algunas subprefecturas y numerosas ayudantías y destacamentos; suprimióse asimismo parte del personal administrativo y del de policía en aquellas dependencias que subsistieron al decreto de economías que con fecha 11 de febrero de 1916 fijó el presupuesto de dicha repartición en 1.749.940 pesos moneda nacional.

Durante el año fenecido la mayoría del personal para el servicio de vigilancia en los destacamentos Dársena sud, Norte, Boca y Riachuelo y Dock Sur, fué constituída por conscriptos de la armada, los que en verdad defraudaron legítimas esperanzas, inspiradas en la presunción de que sus servicios serían más eficaces que los de los contratados, por tratarse de ciudadanos incorporados a las filas del ejército, con cultura y conceptos morales en más alto grado de desarrollo, que los reclutados entre esa clase social que, sin poseer oficio alguno, buscan en los empleos inferiores una aplicación más o menos cómoda a sus actividades.

Conscriptos

En todos los casos se han manifestado poco empeñosos en el cumplimiento de sus obligaciones, habiendo sido necesario imponer la mayor severidad en el mando y una constante e inmediata vigilancia.

**Marina
mercante.**

Durante el año próximo pasado varios han sido los proyectos presentados al honorable congreso, relativos unos a la creación de la marina mercante y otros al fomento del cabotaje.

Numerosas han sido las iniciativas habidas con el propósito, si no de desenvolver, por lo menos de aliviar la situación angustiosa de nuestra marina mercante nacional, casi toda ella o en su gran mayoría dedicada al comercio y navegación de cabotaje.

Es de vital importancia, y de ello nos da inequívoca prueba la guerra europea actual, para nuestros intereses, la cuestión referente a los transportes por agua, marítimos y fluviales.

La marina mercante no ha recibido de los poderes públicos—especialmente en estos últimos tiempos, el impulso que le era menester. Ni la propia ley 7049, llamada a tener efectos sensiblemente favorables para nuestro cabotaje, ha producido los resultados deseados debido a causas múltiples, entre las que no son ajenas las de orden político internacional, la competencia que los ferrocarriles efectúan con sus tarifas diferenciales contrarias a la ley de la materia y a los intereses del país, y, finalmente, la situación financiera y económica que desde hace varios años pesa sobre la República.

**Movimiento
en los puertos
de la República.**

Los cuadros que siguen indican detalladamente el movimiento que hubo en 1916, en cada uno de los puertos de la República, que se han agrupado por categorías y por orden de importancia, y el decrecimiento ocurrido con relación al año anterior y al que precedió a la actual guerra europea.

PUERTOS ULTRAMARINOS CUYO MOVIMIENTO FUE MAYOR DE 1.000.000 DE TONELADAS

| PUERTOS | ULTRAMAR | | CABOTAJE | | TOTALES | | |
|------------------------|---------------|--------------------|---------------|--------------------|---------------|---------------|---------------|
| | N.º de buques | Porte en toneladas | N.º de buques | Porte en toneladas | 1916 | 1915 | 1913 |
| | | | | | | | |
| Buenos Aires | 4.399 | 7.107.413.76 | 22.507 | 4.430.569.02 | 11.537.982.78 | 15.699.690.04 | 20.113.725.70 |
| Rosario | 1.153 | 1.938.780.— | 4.071 | 1.080.903.39 | 3.019.683.39 | 4.358.500.56 | 5.384.815.72 |
| La Plata | 501 | 1.917.763.40 | 1.868 | 318.114.32 | 2.235.878.22 | 2.324.371.68 | 3.490.010.16 |
| Bahía Blanca | 568 | 1.366.869.— | 371 | 74.253.03 | 1.441.122.03 | 1.581.135.69 | 1.953.154.57 |
| | | | | | 18.234.666.42 | 23.963.697.97 | 30.941.706.09 |

PUERTOS DE ULTRAMAR CUYO MOVIMIENTO FUE MENOR DE 1.000.000 DE TONELADAS

| PUERTOS | ULTRAMAR | | CABOTAJE | | TOTALES | | |
|--------------------------|---------------|------------|---------------|------------|--------------|--------------|--------------|
| | N.º de buques | Tonelaje | N.º de buques | Tonelaje | 1916 | 1915 | 1913 |
| | | | | | | | |
| Campana | 189 | 570.361.— | 3.387 | 351.853.47 | 922.214.47 | 677.803.97 | 608.789.45 |
| C. del Uruguay | 10 | 11.069.— | 2.189 | 771.658.08 | 782.727.08 | 811.145.25 | 1.087.365.67 |
| Colón | 31 | 36.819.— | 1.329 | 728.762.98 | 765.581.98 | 841.279.48 | 1.043.724.52 |
| Zárate. | 135 | 395.547.— | 3.044 | 308.171.66 | 703.718.66 | 370.173.70 | 2.646.805.55 |
| Santa Fe. | 37 | 62.806.— | 4.105 | 490.774.29 | 553.580.29 | 773.163.19 | 1.193.178.62 |
| San Nicolás. | 102 | 182.527.— | 395 | 45.710.46 | 228.237.46 | 595.318.69 | 1.205.515.09 |
| V. Constitución. | 111 | 202.074.62 | 180 | 11.711.75 | 213.786.37 | 333.120.16 | 502.025.30 |
| San Pedro. | 52 | 91.625.— | 644 | 53.228.99 | 144.853.99 | 131.089.79 | 188.455.56 |
| Bajada Grande. | 10 | 7.428.72 | 928 | 127.131.69 | 134.560.41 | 125.055.65 | 187.988.— |
| Puerto Brugo. | 4 | 321.06 | 969 | 122.995.60 | 123.316.66 | 127.288.— | 153.487.— |
| Ibicuy. | 30 | 38.491.— | 320 | 36.590.04 | 75.081.04 | 50.361.42 | 198.861.86 |
| Ramallo. | 12 | 21.310.— | 142 | 24.341.71 | 45.651.71 | 98.410.17 | 144.939.60 |
| | | | | | 4.693.300.12 | 4.934.209.47 | 9.161.136.22 |

PUERTOS DE LA COSTA SUR

| PUERTOS | ULTRAMAR | | CABOTAJE | | T O T A L E S | | |
|------------------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|--------------|--------------|
| | N.º de buques | Toneladas | N.º de buques | Toneladas | 1916 | 1915 | 1913 |
| | | | | | | | |
| Madryn | 32 | 82.972.— | 185 | 266.721.46 | 349.693.46 | 470.854.— | 571.179.— |
| C. Rivadavia. | — | — | 250 | 338.972.38 | 338.973.38 | 359.529.44 | 331.222.— |
| Río Gallegos. | 144 | 53.158.— | 150 | 213.353.30 | 266.511.30 | 292.836.36 | 233.404.— |
| Santa Cruz. | 202 | 250.327.12 | 315 | 11.109.14 | 261.436.26 | 297.997.94 | 316.991.— |
| San Julián. | 53 | 23.785.— | 131 | 230.088.84 | 253.873.84 | 131.501.— | 30.121.— |
| Deseado. | 17 | 4.682.— | 137 | 232.879.36 | 237.561.36 | 307.543.84 | 293.694.76 |
| San Antonio O. | — | — | 98 | 56.563.34 | 56.563.34 | 81.808.58 | 215.649.96 |
| Mar del Plata. | 5 | 614.73 | 55 | 16.329.14 | 16.943.87 | 10.907.80 | 49.686.63 |
| Quequén. | — | — | 70 | 15.155.13 | 15.155.13 | 8.654.73 | No hay datos |
| Patagones. | — | — | 47 | 13.794.68 | 13.794.68 | 23.414.50 | 28.317.89 |
| Ushuaia. | 63 | 10.855.44 | 8 | 2.700.69 | 13.556.13 | 109.580.56 | 50.420.28 |
| San Blas. | — | — | 20 | 484.48 | 484.48 | 108.046.08 | 226.725.09 |
| | | | | | 1.824.546.23 | 2.202.674.83 | 2.347.411.61 |

PUERTOS DE CABOTAJE EXCLUSIVAMENTE

TOTALES

| PUERTOS | CABOTAJE | | 1916 | 1915 | 1913 |
|------------------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------|
| | Nacional | Internacional | | | |
| Corrientes | 1.029.901.59 | 19.549.32 | 1.049.450.91 | 1.092.281.27 | 1.143.634.55 |
| Paraná | 927.956.— | — | 927.956.— | 864.770.— | 1.016.483.— |
| Barranqueras | 890.895.72 | 8.915.41 | 899.811.13 | 917.796.67 | 909.130.92 |
| Diamante | 825.680.70 | — | 825.680.70 | 879.320.03 | 1.008.124.68 |
| Concordia | 719.457.79 | 32.750.91 | 752.208.70 | 803.580.63 | 967.230.39 |
| Goya | 749.095.22 | — | 749.095.22 | 801.792.65 | 846.312.48 |
| Empedrado | 729.942.73 | — | 729.942.73 | 795.871.65 | 868.357.47 |
| Bella Vista | 721.667.58 | — | 721.667.58 | 787.648.78 | 872.930.36 |
| Lavalle | 701.156.20 | — | 701.156.20 | 812.948.24 | 871.509.14 |
| Formosa | 669.832.51 | 52.— | 669.884.51 | 715.970.34 | 726.016.60 |
| Esquina | 633.925.22 | — | 633.925.22 | 719.323.86 | 754.746.54 |
| Bermejo | 600.070.14 | 7.340.28 | 607.410.42 | 652.072.07 | 738.172.50 |
| La Paz | 534.885.55 | 372.41 | 535.257.96 | 852.156.45 | 940.593.18 |
| Pilcomayo | 486.291.50 | — | 486.291.50 | 586.079.— | 695.905.78 |
| Gualeguaychú | 220.232.18 | 40.468.97 | 224.701.15 | 243.019.44 | 219.021.13 |
| San Fernando | 155.446.64 | — | 155.446.64 | 114.093.10 | 20.049.22 |
| Posadas | 123.979.20 | 13.738.85 | 137.718.05 | 147.190.13 | 95.006.36 |
| Curtiembre | 109.153.51 | — | 109.153.51 | 116.839.— | 127.813.— |

| | | | | | |
|-----------------------------|------------|---------|------------|------------|--------------|
| Ituzaingó. | 106.942.04 | — | 106.942.04 | 108.223.01 | 108.690.01 |
| Itá Ibaté. | 101.031.90 | — | 101.031.90 | 106.601.58 | No hay datos |
| P. de la Patria. | 90.117.44 | — | 90.117.44 | 97.545.82 | No hay datos |
| Itadif. | 89.155.08 | — | 89.155.08 | 101.402.74 | 79.625.49 |
| Guaileguay. | 35.117.78 | — | 35.117.78 | 37.751.89 | 51.374.97 |
| Victoria. | 34.306.57 | — | 34.306.57 | 43.172.84 | 38.951.06 |
| Reconquista. | 32.012.32 | — | 32.012.32 | 26.174.55 | 38.387.62 |
| Baradero. | 28.985.01 | — | 28.985.01 | 26.288.23 | 23.808.16 |
| Paso de los Libres. | 6.730.13 | 4.460.— | 11.190.13 | 9.226.20 | 18.526.— |
| Tigre. | 6.487.28 | — | 6.487.28 | 8.066.64 | 8.736.46 |
| Santo Tomé. | 2.158.28 | 2.966.— | 5.124.28 | 17.359.09 | 16.932.12 |
| La Cruz. | 2.669.— | 1.432.— | 4.101.— | 4.416.— | 7.310.— |
| Río de Oro. | 3.049.70 | — | 3.049.70 | 3.147.51 | No hay datos |
| Ajó. | 2.983.10 | — | 2.983.10 | 3.379.52 | 4.428.14 |
| Alvear. | 300.— | 438.— | 738.— | 8.156.— | 36.047.— |
| Monte Caseros. | 328.98 | — | 328.98 | 6.234.78 | 25.937.81 |

ADMINISTRATIVA

**Transportes
Nacionales.**

El producido líquido de los transportes nacionales ha sido de \$ 731.634.92.

Sueldos

Ha habido durante el año el siguiente movimiento de sueldos:

Recibido de la Tesorería General para pagos de sueldos:

| | | |
|---|----|----------------------|
| Correspondiente al ejercicio 1915. | \$ | 1.095.219.43 |
| .. " " " 1916. | " | 14.614.304.67 |
| | \$ | <u>15.709.524.10</u> |
| De estas sumas se han pagado. | " | 14.719.620.46 |
| Se han devuelto a Tesorería General. | " | 125.170.15 |
| Y han pasado a depósito de haberes. | " | 864.724.49 |
| | | <u>15.709.524.10</u> |
| La suma retenida para pago de haberes ha sido de. | \$ | 864.724.49 |
| Lo pagado. | " | 668.705.24 |
| Devuelto a Tesorería General. | " | 135.515.61 |
| Saldo pendiente. | " | 60.503.64 |

**Rendición
de cuentas**

Las rendiciones de cuentas se han hecho con toda regularidad.

| | | |
|--|-----------|----------------------|
| El saldo a rendirse el 31 de Diciembre de 1915, importaba la suma de. | \$ | 4.774.921.33 |
| Se han recibido de Tesorería General durante el año para sueldos y gastos. | " | 21.698.327.26 |
| Retenido en depósito de haberes. | " | 864.724.49 |
| Recibido por varios conceptos. | " | 113.127.39 |
| | | <u>27.451.100.52</u> |
| Total a rendirse. | \$ | 27.451.100.52 |

Se han remitido a la Contaduría General

85 rendiciones por valor de " 22.097.148.51

Quedando un saldo a rendirse de \$ 5.353.952.01

Se han celebrado durante el año, 48 contratos para la provisión de artículos por un valor de 1.851.810.17 moneda nacional, en garantía de los cuales se han efectuado depósitos por valor de \$ 79.485.48 m/n; dichos contratos han sido por los siguientes artículos:

Contratos

| | | | | |
|---------------|-------------|-----------|----|--------------|
| Carne | 8 contratos | — importa | \$ | 836.262.47 |
| Pan y galleta | 10 | " — " | " | 139.655.77 |
| Vestuario | 19 | " — " | " | 621.741.— |
| Combustible | 9 | " — " | " | 85.200.— |
| Viveres | 2 | " — " | " | 67.610.93 |
| Locación | 1 | " — " | " | 2.400.— |
| Varios | 2 | " — " | " | 98.940.— |
| | | | \$ | 1.851.810.17 |

Durante el año se han adquirido 62.289 toneladas de carbón.

Carbón

Al 31 de Diciembre de 1915 existían en los almacenes de esta Dirección General

Existencias en los almacenes.

mercaderías por valor de \$ 3.407.143.77

Han ingresado durante el año por valor de \$ 3.968.337.18

Total. \$ 7.375.480.95

Y han salido por provisiones efectuadas a los diversos buques y reparticiones de la armada por valor de \$ 4.240.465.98

Quedando en existencia por valor de \$ 3.135.014.97

Deficits del presupuesto.

Como el presupuesto del año 1916, ha sido el mismo del año 1915, han debido producirse algunos déficits en varias partidas debido al aumento de precio de algunos artículos.

Estos déficits son :

| | | |
|---|----|------------|
| Inciso 3 item 3 — Arsenal de Puerto Militar. | \$ | 7.000.— |
| Inciso 6 item 3 — Gratificación para jefes y oficiales. | " | 37.230.26 |
| Inciso 6 item 3 — Suplemento 10 o/o antigüedad. | " | 8.686.66 |
| Inciso 7 item 2 — Vestuario personal de la armada. | " | 249.364.16 |
| Inciso 7 tem 3 -- Racionamiento personal de la armada. | " | 121.469.17 |
| Inc. 10 item 2 — Pasajes, fletes, remolques, etc. | " | 150.000.— |
| Inc. 10 item 7 — Gastos de entierros y lutos. | | 5.500.— |
| | | <hr/> |
| Total del déficit. | \$ | 597.250.25 |

Sigue un cuadro de imputaciones correspondientes a los gastos generales del ejercicio de 1916.

Valor de los artículos en depósito.

El valor de las existencias en los depósitos que se mencionan anteriormente, corresponde al antiguo inventario y teniendo en cuenta los precios a que fueron adquiridos los materiales, lo que seguramente será necesario modificar una vez que se valoricen las existencias con arreglo al nuevo inventario reducido al 12 de octubre ppdo.:

MATERIAL

Han sido radiados por ser anticuado material y no reunir ya las condiciones necesarias para prestar servicios como buques de combate, los siguientes buques:

Buques radiados.

Cruceros "Patagonia" y "25 de Mayo". Ariete "Maipú". Cazatorpedero "Espora" y torpederos "Pinedo" y "King".

Han sido incorporados el 5 de diciembre del año pasado el buque higrógrafo "Ingeniero Iribas" y el aviso "Pampero".

Buques incorporados.

En Europa la grúa "Toba" y un buque de salvamento. A pesar de que los plazos para la entrega de este material han vencido, no ha sido posible todavía recibirlo por las circunstancias anormales existentes.

Construcciones.

Se hizo un contrato con la Bethlehem Steel Co. para la adquisición de máquinas, materiales y útiles destinados a la fabricación de proyectiles de 1 libra, para ejercicio: este material que tanto se usa en la instrucción del personal, puede ya fabricarse en el país.

Artillería

Se han puesto en vigor provisionalmente 6 reglamentos sobre servicios de electricidad.

Electricidad

En el arsenal del Río de la Plata quedó terminada y presta servicios la nueva usina eléctrica, obteniéndose las ventajas de carácter económico y técnico que motivaron su construcción.

Nueva usina

**Usinas en
Puerto Militar**

En el arsenal de Puerto Militar se efectuó la unión eléctrica de la usina de Puerto Militar con la de Puerto Francés. Se han transformado dos de las tres usinas existentes para el uso exclusivo de petróleo de Comodoro Rivadavia: se está actualmente haciendo igual transformación en la tercera.

**Producción de
energía eléctrica.**

De acuerdo con el resultado de las estadísticas, se han producido en total, durante el año próximo pasado, 6.431.919 kilowats—horas 132.245 de funcionamiento de los dinamos 1.751.314 KWH. corresponden a las usinas en las reparticiones de tierra y 4.688.605 KWH. a las plantas eléctricas de los buques.

Admitiendo un consumo de carbón de 2 kilogramos por unidad, resulta un gasto de combustible de 12.803 toneladas de carbón.

**Consumo de
materiales**

Durante el año se han utilizado los siguientes artículos de consumo en la producción de esta corriente:

| | | |
|-----------------------------------|--------|------|
| Aceite de máquina. | 20.299 | Kgs. |
| Valvolina | 8.159 | „ |
| Kerosene. | 2.528 | „ |
| Estopa de algodón | 4.835 | „ |
| Lámparas incandescentes | 34.007 | „ |

El consumo relativo a la unidad de energía eléctrica producida tomando como base los 6.431.919 K. W. T. H. es de:

| | | | | |
|---------------------|------|-------|-----|----------|
| Aceite para máquina | 3.16 | gramo | por | K. W. H. |
| Valvolina | 1.26 | „ | „ | „ |
| Kerosene | 0.39 | „ | „ | „ |
| Estopa | 0.75 | „ | „ | „ |

ARSENAL DE PUERTO MILITAR

Se ha mantenido en buen estado el balizamiento, recorriéndose las boyas tres veces por mes para verificar su posición, funcionamiento y estado de conservación.

Balizamiento

Al habilitar para la navegación general el canal de 'La Manuelita' se cambió de numeración a las que de ese canal van hacia Ingeniero White.

Los canales de acceso se han dragado a 31'.

Dragado

Existe una draga pequeña que sólo puede trabajar en marea baja, lo que hace esta operación muy costosa, y cuatro chatas, material con el cual se trata de mantener el dragado de la dársena a 30'.

Se ha construído un tinglado para la reparación de embarcaciones menores, anexo a la carpintería de Rivera.

Tinglado para embarcaciones

Se han instalado fraguas alrededor del taller de herrería.

Fraguas

En breve serán trasladados a este Arsenal para las reparaciones de las turbinas de los acorazados tipo 'Rivadavia', los tornos y la grúa que están depositados en los Talleres de Marina, con los cuales los talleres recibirán un importante refuerzo en su outillage.

Nuevas maquinarias

Durante el año se han adquirido varias máquinas por valor de 28.459.81 pesos m|n. y se han introducido mejoras en todos los talleres, entre los que merecen mencionarse la calefacción del de mecánicos.

Polvorines

Los once polvorines están totalmente llenos de material, habiéndose preferido mantener en los buques un mínimum de amunicionamiento.

Servicio ferroviario

En breve se iniciarán los trabajos necesarios para independizar el servicio ferroviario interno de las compañías privadas, lo que presenta grandes inconvenientes, especialmente en lo relacionado con el servicio de los polvorines.

Servicio de incendio

También se estudia la forma más económica y eficiente de instalar un servicio completo de incendio que nos ponga a salvo de accidentes, desgraciadamente ya ocurridos.

Instalaciones eléctricas

Las instalaciones eléctricas internas y externas dejan mucho que desear. Las canalizaciones aéreas se hallan muy usadas, produciéndose frecuentes cortos circuitos en los días de lluvia y viento. En el año 1917 se produjeron 739.683.879 K. W. H.

Taller de cobretería

El taller de cobretería no responde a las necesidades actuales, especialmente en los casos de tener que

hacer o reparar tubos o válvulas para los acorazados tipo "Rivadavia"; se hace indispensable su ampliación.

Se construyó una vía para el portamarco del polígono de tiro en las baterías; un cuartel para tropa, de 15,60 de ancho, por 30,60 de largo, por 5 de alto; una casilla anexa a la batería de saludos para alojar el cuerpo de guardia; casa de bombas, y la chimenea y conducto de humo de las obras de los tanques de petróleo.

Obras en el polígono y Arsenal.

Es necesario ampliar la casa de oficiales o construir un nuevo edificio.

Alojamientos

Debe agrandarse la casa No. 62, agregándole un edificio destinado a comedor, cocina y anexos.

Hay que continuar mejorando la pavimentación de las calles y caminos de la zona militar.

Pavimentación

Hay 26 hectáreas todas regables con plantaciones y viveros en las que se han desarrollado los trabajos de acuerdo con las necesidades que esta repartición exige. Existe además una superficie de alfalfares de corte de 98 hectáreas y una superficie de potreros de 42 hectáreas y media, y la de los potreros naturales de 679 hectáreas.

Plantaciones

Es evidente la conveniencia de perforar un pozo de diez pulgadas de diámetro que por el momento sería

Pozo

de suficiente capacidad para surtir el Arsenal, desde que se ha comprobado que el agua que proviene de los 750 metros es buena para calderas. El costo de la perforación y artefactos sería de \$ 110.000 moneda nacional.

Horno

El horno de ladrillos ha producido un beneficio de 3.217.29 pesos.

**Habitaciones
para operarios**

La regular marcha de los talleres se habrá asegurado el día que los operarios en su mayoría absoluta se hallen radicados en la zona, en donde a manera del personal militar podrían adquirir los artículos de primera necesidad a precios menores que en Punta Alta, donde la vida es apreciablemente más cara que en la zona militar.

El dinero a invertirse en casas será elevado, ciertamente, pero los beneficios que se obtendrán no serán despreciables.

El plantel de obreros, que podría seleccionarse entre los más aptos, sería una ventaja que se pondría de manifiesto en determinadas circunstancias.

Las casas, si no se pagara alquiler, determinarían un abaratamiento proporcional de los jornales y los talleres y los servicios cubiertos por especialidades obreras quedarían totalmente asegurados en cualquier eventualidad.

La no existencia en el Arsenal de talleres especiales para reparaciones del material de artillería y su existencia en el lejano arsenal de Zárate, ocasiona interrupciones en el servicio y gastos que podrían ponerse de relieve en su magnitud con la confección de una estadística en que constare el tiempo y el dinero perdidos.

**Taller de
Artillería**

A simple vista parece ilógico que estando los buques con sus cañones en Puerto Militar, las máquinas y el personal se encuentren a cientos y cientos de kilómetros. Esto ha inducido a trasladar los talleres de Zárate al Puerto Militar, lo que se hará tan pronto como se convenga con el ejército, a quien se entregará el Parque de Marina, la forma cómo ha de almacenarse el material de artillería y de explosivos allí existentes.

Las deficiencias notadas durante la ejecución de las obras estriban en el constante atraso en emprender los trabajos (aun en casos de urgencia) por falta total de un stock de materiales del ramo, debiendo para cada una adquirir en plaza, y exclusivamente, para los diferentes trabajos, artículos que, adquiridos en pequeñas cantidades, traen como consecuencia la elevación del precio en perjuicio del costo real de las obras.

Electricidad

Es muy sentida la necesidad de mantener constantemente un stock de artículos de electricidad en general a los fines de evitar demoras perjudiciales en los trabajos y el elevado precio del artículo adquirido al por menor.

**Stock de
materiales**

HOSPITAL NAVAL

Capacidad

El máximo de enfermos que pueden contener las salas, sin hacinamiento, es de cincuenta cada una; la afluencia de enfermos guarda estrecha relación con el aumento de tripulaciones en los buques surtos en el Arsenal.

Tuberculosos

Es indispensable una sala para tuberculosos. La existencia de tuberculosos en la sala de enfermos comunes se hace con grave peligro de contaminación, en especial de los que llegan con afecciones no bacilosas del aparato respiratorio.

Alojamiento para cirujanos

El alojamiento de los cirujanos es completamente inadecuado, pues ocupa locales que fueron construídos para oficinas, consultorios, laboratorios, etc.

Ampliaciones

El hospital necesita ampliaciones que no han podido hacerse por falta de recursos.

Enfermos contagiosos

Los alojamientos destinados para la asistencia de enfermos contagiosos son las cuadras de las baterías VI y VII, que resultan de todo punto inadecuadas, no sólo por la distancia a que se encuentran con relación al sitio donde se producen los casos, llevando, por consiguiente, aparejado los inconvenientes propios de un viaje y largo estacionamiento antes de estar bajo la inmediata observación del médico, con afecciones donde las horas son preciosas para su curación, sino también, por las deficiencias propias del local.

En resumen, las necesidades actuales del hospital **Resumen**
son :

1o. Construir una pequeña sala de cirugía de 20 camas, por lo menos, para los casos asépticos con su correspondiente sala de operaciones.

2o. Construir, sobre el anexo, alojamientos para cirujanos.

3o. Construir un pabellón para aislamiento con capacidad para 150 enfermos, con subdivisiones en compartimentos para las diferentes afecciones infecciosas, para enfermos en observación y convalecientes.

4o. Construir un pabellón especial de 12 camas para tuberculosos.

5o. Construir alojamiento para el personal subalterno.

ARSENAL DEL RIO DE LA PLATA ..

Obras realizadas

Durante el año transcurrido se terminaron e iniciaron obras de importancia en este Arsenal.

Se hicieron en una extensión de 200 metros defensas provisionales del terreno en la margen E. del Arsenal, sobre el canal intermedio.

Rellenos

Se inició el relleno en gran escala del terreno de la zona actualmente ocupada, al O. del canal intermedio, hasta alcanzar la cota oficial de nivelación (4 metros sobre cero) utilizando al efecto un refouleur facilitado por el ministerio de Obras Públicas y el material extraído por la draga del mismo ministerio, que profundiza el canal de entrada del puerto de La Plata.

Este trabajo inicióse el 11 de agosto de 1916, habiéndose vaciado hasta fin de año 85.000 metros cúbicos en una superficie de 44.028 m².

Canal

Con otra draga cedida por dicho ministerio, inicióse la apertura de un canal de 30 metros de ancho y de 17 pies de profundidad bajo cero, al oeste de la misma zona rellena, y con salida al canal intermedio en su límite norte, para dar circulación a las aguas, utilizando el material extraído para rellenar el antiguo zanjón del mismo costado, ensanchando en unos 23 metros el terreno del Arsenal con grandes ventajas para su higienización. Este trabajo fué empezado el 23 de octubre de 1916, habiéndose casi terminado el primer tramo entre Río Santiago y arroyo La Multa.

La jefatura del arsenal de Río Santiago ha elevado a la superioridad diversos proyectos relacionados con sus servicios, no habiendo sido posible llevar a la práctica ninguno de ellos por falta de recursos.

**Diversos
proyectos**

Sería necesario un polvorín para almacenar tiros completos de varios calibres correspondientes a las torpederas y depositar pólvoras de los buques que entran al dique flotante.

Polvorines

Se ha inaugurado una destilería de petróleo que permite preparar el combustible destinado al consumo de los exploradores.

**Destilería
de petróleo**

Las casas, tanto de los jefes como las de oficiales, son por su incapacidad insuficientes para dar alojamiento a los destinados a ocuparlas y así se explica que en la de oficiales se alojan más de la mitad de los jefes por insuficiencia de alojamientos en la casa destinada a éstos, y los oficiales están obligados a dormir de a dos en la mayor parte de las piezas.

Alojamientos

La capacidad de alojamientos de tropa lo constituyen dos galpones continuados, en los que pueden alojarse con amplitud 420 hombres, uno de los cuales también es utilizable para comedor.

Estos galpones, durante el año, fueron sometidos a reparaciones en los techos, evitándose el que ocurriera lo que en el año 1915, que en los días de lluvia se hacía imposible habitarlos a causa del agua que caía en los mismos.

El alojamiento de suboficiales, oficiales de mar y maestranza, lo constituye otro galpón seguido del de tropa, con capacidad para 130, distribuidos en camarotes, donde, cuando el personal es excesivo, son habilitados con dos camas dobles.

Ampliaciones

Se terminó la construcción de galpones de las secciones herrería y motores a explosión de metros 800 y 100 respectivamente, de superficie.

Varadero

Entraron durante el año 47 embarcaciones.

**Diques
flotantes**

Entraron a dique, los siguientes buques: Corrientes, Paraná, Bathurts, Córdoba, Uruguay, Misiones, Entre Ríos, Catamarca, Mackinlay, Iribas, Mero y Rosario.

Perforación

Se continuó la perforación hasta 347 metros de profundidad, de los que se han entubado 240 metros.

TALLER DE MARINA

En memorias anteriores se ha hecho mención de que con motivo de los trabajos de ampliación del puerto, debiera habilitarse la parte del actual murallón exterior para amarradero de buques en reparaciones. **Dique de Carena**

Los diques de carena han estado en todo el transcurso del año, continuamente ocupados por buques mercantes, siempre que no fué necesario ocuparlos con los buques de guerra.

Este servicio ha rendido un beneficio mayor que el correspondiente al año 1915 y hubiera sido de resultados aún mejores si se hubiese reformado la tarifa en forma que consultase más ampliamente los intereses del estado, por ser las en vigor sumamente reducidas. A este respecto, se ha presentado ya un proyecto a la honorable cámara de diputados.

Los dos diques de que se dispone son insuficientes en la actualidad, insuficiencia que se salvaría en algo con un dique flotante para las embarcaciones de menor porte.

El producido de los diques fué de pesos oro sellado 95.662.54.

Los diques actuales no permiten la entrada a los grandes trasatlánticos que vienen al país cuya manga **Nuevo Dique**

es mayor de 20 metros, razón que hace sugerir la conveniencia de la pronta construcción de uno de los ya proyectados de mayores dimensiones.

Es este un asunto de tal transcendencia para el desarrollo del comercio marítimo, tanto nacional como extranjero, que merece se le dedique especial atención.

ISLA DE MARTIN GARCIA

En esta isla existe actualmente el campo de concentración de los marinos alemanes internados con motivo de la guerra; no es el sitio más indicado a este objeto, dado que allí mismo la marina conserva todavía depósitos importantes de inflamables y munición para algunos de nuestros buques.

Internados

Martín García no debiera tampoco, por razones elementales de orden estratégico, tener otra aplicación que la de una fortaleza y a ello se llegaría si se pretendiera ponerla al abrigo de sorpresas posibles. En todo caso, no es aparente para mantener depósitos de material bélico una isla indefensa y expuesta a ataques y bombardeos imposibles de evitar.

**Carácter de
la Isla**

Todos los edificios existentes son de construcción antigua y requieren urgentes reparaciones para ponerlos en condiciones de seguridad e higiene.

Edificios

Los galpones de concentración pertenecientes al antiguo Lazareto, son muy viejos y de madera; deben substituirse por otros de construcción moderna.

Convendría construir casas para obreros, porque las existentes son inapropiadas, siendo en general ranchos con paredes de adobe y techos de paja.

Se necesita colocar en el muelle una grúa de mayor poder que la actual.

Grúa

**Alumbrado
y aguas
corrientes**

Es urgente establecer alumbrado eléctrico y proveer a la isla de agua potable.

•

Levantamiento topográfico

Se ha hecho el levantamiento topográfico y altimétrico de la isla, cuya carta se está confeccionando actualmente. Para completar este trabajo sería de mucho provecho que se hiciera el estudio hidrográfico para resolver varios asuntos, como ser la ubicación de la toma de agua potable.

HIDROGRAFIA, FAROS Y BALIZAS

La necesidad imperiosa de iniciar y terminar una cantidad de construcciones y asuntos diversos, cuya solución era requerida con urgencia por la navegación general de nuestras costas, ha hecho que la labor de la división que tiene a su cargo estos servicios, fuera especialmente intensa durante el año transcurrido.

Ella se ha desarrollado paulatina y cuidadosamente y su acción se menciona a continuación:

Se ha rectificado la longitud del observatorio de la isla de Año Nuevo para dar tops radiográficos a la navegación con más exactitud.

**Observatorio
de Año Nuevo**

Efectuada esta rectificación, ese observatorio estuvo en condiciones de poder dar también la hora, y desde el 1.º de enero del corriente año lo hace con toda regularidad, no quedando en la costa un solo punto donde no pueda tenerse, con auxilio de un simple réceptor radiográfico, y a diario, hora exacta del primer meridiano.

Se ha recibido de Europa y Norte América, todo el pedido de instrumentos, hecho en 1915, quedando pendiente únicamente un pedido de junio de 1916, que consiste en artículos de repuesto.

Instrumentos

Entre los instrumentos llegados, la división hidro-

grafía ha recibido 8 mareógrafos, tipo Keuffel, para escala de 1 a 15.

Levantamientos hidrográficos

Se han hecho los siguientes levantamientos:

Río Gallegos, San Julián, Golfo Nuevo, Costa Oceánica del Chubut, Caleta Raso, Fondeadero Campana, Fondeadero Leones, Barra del Río Negro, y los siguientes reconocimientos de canales y bajíos:

Bajíos al E. del Pontón Faro, Canal norte y Sur de Santa Cruz, Canal Beagle, canal de acceso a Puerto Militar.

Balizas

Se han erigido 15 balizas terrestres y cinco marítimas, y dos señales de niebla.

Varios

Está casi concluída la impresión del Derrotero Argentino, el que será en breve entregado al público.

Se ha impreso la lista de faros y balizas en correspondencia con el Derrotero Argentino.

Se ha impreso el folleto "Instrucciones Meteorológicas".

Balizamiento

Se sigue con los proyectos de balizamiento de la costa y con la recopilación de instrucciones a las comisiones hidrográficas.

Durante el año 1916 el servicio de iluminación **Faros** de las costas ha sido atendido con toda regularidad.

De las inspecciones generales llevadas a cabo en los faros fijos y flotantes, se ha podido constatar que las casas habitaciones, torres, anexos y pontones se hallan bien tenidos, habiéndose iniciado las reparaciones y ampliaciones que se juzgaron más necesarias.

Se ha emprendido la modernización de las luces de San Antonio, Punta Médanos, Isla Pengüín y Año Nuevo.

Los faros de Cabo Blanco e Isla Leones, tienen su construcción principal lista; ha llegado también el aparato luminoso para el primero de estos y actualmente se trabaja en su instalación.

Se han librado al servicio:

Punta Ninfas, Golfo Nuevo, Muelle Madryn, Isla las Blancas, muelle petrolero de Comodoro Rivadavia.

Se modificaron:

Martín García, Río Negro.

Se han publicado trece cartas nuevas; se han re- **Cartas** imprimido dos y se encuentran en prensa tres.

COMISION HIDROGRAFICA DEL LITORAL MARITIMO DE BUENOS AIRES

Cartas publicadas

Tramo desde Mar Chiquita hasta Faro Médanos.

Cuarterón, proximidades del Quequén.

Trabajos

Debido a los fuertes vientos de las regiones en que se sondea, que obliga a los buques a capear o tomar puerto, y a las nieblas en invierno, se ha tenido que proceder con lentitud en estos trabajos.

Triángulación

De la parte norte del litoral, habiéndose adoptado la triangulación de lados de 15 kilómetros. El último gran triángulo fué “Medaland”, “Macedo”, “Barrancosa”. Actualmente la comisión se encuentra en Victoria.

Durante el año, la triangulación ha avanzado 789 kilómetros cuadrados.

Poligonal

Se efectúa la de la costa desde desembocadura del Quequén hasta Médano Miércoles. Además 12 kilómetros en el río Quequén.

Mareógrafos

Hay establecidos:

Uno en Mar del Plata, en el muelle Luro. Faja de un día de duración.

Uno en Necochea, muelle Gardella. Faja de dos días, fué retirado en diciembre de 1916.

Uno en Ostende, en un trozo de muelle.

En Faro San Antonio se instalará un mareógrafo.

Se hizo el reconocimiento de la bahía San Cle- **Bahía**
mente. **San Clemente**

LABORATORIOS

Se han hecho durante el año, 21.457 análisis para la armada.

En adelante esta repartición podrá prestar servicios importantes al público, debiendo en breve completarse los aparatos de control y medida con el gran dinamómetro que se encargó a una casa suiza y que a causa de la guerra no ha sido aún entregado.

DIVISION SERVICIO RADIOTELEGRAFICO

Esta División ha estado constantemente atenta a los progresos del ramo interesándose por el mejoramiento de los aparatos hasta en los detalles a fin de obtener mayores seguridades en los servicios y ampliación en los radios útiles.

En lo que se refiere al servicio público, se ha buscado la manera de simplificar trámites y estar de acuerdo con el Telégrafo Nacional en todo lo que pudiera rozar con esta repartición directa o indirectamente.

**Servicio
Público**

Se ha buscado la forma de mejorar el servicio de las estaciones de la costa sur y al efecto se procede a la erección de una en San Julián y otra en Punta Delgada que sirva de intermediaria entre Vírgenes y Puerto Militar.

**Nuevas
Estaciones**

Como la red del Sur está compuesta por estaciones de poco poder, la repetición de los radios se presenta con muchos inconvenientes perdiéndose tiempo y a veces tergiversándose frases enteras.

**Estaciones
de gran poder**

Para evitar aquéllos no existe otro camino que la construcción de estaciones de gran poder que se ubicarían en forma tal a establecer una comunicación directa en las circunstancias buenas y una segura por repetición en el menor tiempo cuando el estado atmosférico no lo permita hacer directamente.

Se estudia la manera de uniformar y simplificar el material de manera que pueda ser adquirido en cualquier parte y no como se hacía hasta ahora solamente a ciertas y determinadas casas especialistas.

**Estación
ultrapoderosa**

Los últimos informes sobre la estación ultrapotente a establecerse próximamente permiten esperar mejor resultado de lo que se anticipó, pues la Compañía parece dispuesta a aumentar el poder de la antena y asegurar más eficientemente las comunicaciones. Construirá una torre de 300 metros.

ESCUELA NAVAL MILITAR

RESUMEN DE LAS ASPIRANTES EN EL AÑO 1911

Se impone la construcción del gran edificio para **Edificio**
esta escuela; no es posible continuar indefinidamente
con este Instituto instalado en forma provisoria y poco
en armonía con su importancia.

En esta Escuela hay:

**Número de
Alumnos**

| | | |
|----|-----------------------|-------------------------------|
| 19 | Aspirantes de 4o. año | Cuerpo General |
| 17 | id. | de 3o. id. id. id. |
| 42 | id. | de 2o. id. id. id. |
| 32 | id. | de 1o. id. id. id. |
| 23 | id. | de Curso Preparatorio General |
| 11 | id. | de 2o. id. Cuerpo Ingeniería |
| 11 | id. | de 1o. id. id. id. |

Total 155 Aspirantes.

| AÑOS | MUY BUENOS | | BUENOS | | REPROBADOS | TOTAL |
|----------------|------------|----------|-----------|-----------|------------|------------|
| | Aprob. | Aplaz. | Aprob. | Aplaz. | | |
| 4o. año C. G. | 7 | 2 | 1 | 9 | — | 19 |
| 3o. año C. G. | 5 | 1 | 2 | 8 | — | 16 |
| 2o. año C. G. | 10 | 2 | 9 | 21 | 4 | 46 |
| 1o. año C. G. | 11 | 1 | 2 | 18 | 1 | 33 |
| 2o. año C. I. | 5 | — | 6 | — | — | 11 |
| 1o. año C. I. | 2 | — | 6 | 4 | — | 12 |
| Totales | 40 | 6 | 26 | 60 | 5 | 137 |

**Examen de
fin de curso**

Se han editado los siguientes textos:

Textos

Inglés — Electricidad — Artillería — Hidrografía
— Explosivos — Submarinos y Tablas balísticas.

НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ

ESCUELAS DE APLICACIÓN PARA OFICIALES

En esta Escuela han hecho los cursos de Aplicación 12 Tenientes de Fragata. La Escuela empezó a funcionar el día 13 de Junio y terminó el 16 de Noviembre.

Estos cursos terminaron con la práctica reglamentaria de tiro de polígono, dirección de tiro a bordo, con lo que se dió por terminado el curso.

ESCUELA DE APRENDICES SEÑALEROS

Empezaron las clases el 4 de junio de 1916.

| | EMPEZO CON: | ALTAS | BAJAS | Alumnos |
|-----------------------|-------------|-------|-------|---------|
| Preparatorio. | 55 | -- | 20 | 35 |
| 1er. Curso. | 16 | 20 | 9 | 27 |
| 2o. Curso | 17 | 9 | 1 | 25 |

Fueron patentados: 21.

Se han apuntado como:

| | |
|--|----|
| Aprendices timoneles señaleros | 39 |
| id artilleros | 27 |
| id torpedistas | 4 |
| id radiotelegrafistas | 1 |
| id foguistas | 54 |

Total: 125

**Escuela de
grumetes**

APRENDICES RADIOTELEGRAFISTAS

| | EMPEZO CON: | ALTAS | BAJAS | Alumno |
|----------------------|-------------|-------|-------|--------|
| Preparatorio | 7 | 13 | 8 | 12 |
| 1er. Curso | 6 | — | 2 | 4 |
| 2o. Curso | 8 | — | 1 | 7 |

NOTA — En la Escuela de Aprendices Timoneles Señaleros se han patentado: 21 Marineros — 2 Foguistas — 2 Radiotelegrafistas y han pasado al 2o. Curso a bordo de la Sarmiento 32 Aprendices.

En la Escuela de Radiotelegrafistas se han patentado 6 marineros radiotelegrafistas.

BUQUES DE GUERRA

| NOMBRE | Fechas de Comienzo de construcción, Lanzamiento y Recepción | ASTILLERO | Costo cada uno £ | Desplazamiento Tons. | Dimensiones principales | | | MÁQUINAS | | | | | ARTILLERIA EN m/m | | | TUBOS | ESPESOR DE CORAZA EN m/m | | | | | Tripulación sin ofic. | |
|-----------------------------------|---|-------------|---------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------|------------------|----------------------|---------------------|-----------------------|--|---------------------------|-------------------|---|--|-------|--------------------------|------------|------------|--------|------------------|-----------------------|----|
| | | | | | Calado Metros | Manga Metros | Eslora Metros | Potencia 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 | 170 | 29,1 | 8,5 | 35.100 | 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 | 20 | 2 | 1137 | 5920 | 4 203 A L/40 | 10 152 A L/40 6 120 A L/40 | 2 55 V L/13 6 57 H L/40 2 76 N L/42 4 57 H L/40 2 55 Desemb. | 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 | » | 4 | » | » | » | » | » | 425 | |
| » «Pueyrredón» | 1895-7-8 | Ansaldó | 782.000 | » | » | » | » | » | » | » | 1000 | 4732 | » | 10 152 A L/40 5 120 A L/40 1 101 B L/50 | 2 55 » 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 | 128,1 | 18,4 | 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 | 14.550 | 22,7 | » | 770 | 5530 | — | 4 152 A L/40 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 | 18,5 | 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» | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | — | » | » | — | » | — | » | — | » | » | |
| P. Sarmiento (6. marinas y cabes) | 1898 | Laird | 105.000 | 2.850 | 80,8 | 18,2 | 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 1 120 A L/45 | 8 57 N L/45 4 47 H L/40 | — | 37 | — | 228 | — | 203 | 290 | |
| * Uruguay (Anexo Esc. Grumetes) | 1874 | Laird | 32.000 | 550 | 48,5 | 7,6 | 3,6 | 475 | 10 | 1 | 90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 37 | |
| * Monitor «El Plata» | 1874 | Laird | 85.600 | 1.535 | 56,7 | 18,4 | 2,9 | 750 | 9 | 2 | 120 | 1440 | 2 203 ATL | 1 120 A L/45 | 1 76 N L/42 2 57 N L/5 2 47 N L/45 1 76 N L/42 2 47 N L/45 | — | — | 152 | — | 152 | — | 91 | |
| * » «Los Andes» | 1875 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | — | — | » | — | 152 | — | 91 | |
| Cruc.-torp. «Patria» | 1893 | Laird | 87.000 | 1.070 | 74,7 | 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 | 8,8 | 2,6 | 20.000 Turb. | 32 | 2 | 250 C 110 P | 3000 a 15 n | — | 4 101 B L/50 | — | 4/53 | — | — | — | — | — | — | 99 |
| » «Catamaras» | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | — | — | — | — | — | 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 | 26 | » | 80 | 2800 | — | — | 1 76 N L/42 3 07 N L/50 2 37 M L/50 | 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 |
| » «Thorne» | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | — | — | » | » | — | — | — | — | — | » | |
| » «Pinedo» | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | — | — | » | » | — | — | — | — | — | » | |
| » «Bathurst» | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | — | — | » | » | — | — | — | — | — | » | |

(*) Sin valor militar.

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

BUQUES AUXILIARES

| NOMBRE | COSTO — £ | ASTILLEROS | Año de construcción | Desplazamiento — Tons. | Dimensiones Principales | | | Calado — Metros | Velocidad — Nudos | Poder de máquinas — Cab. | Capacidad Carbónicas — Tons. | Radio de acción — Millas | Tripulac. s/sof. |
|-------------------------------|-----------------|--------------------------------|---------------------|------------------------------|-------------------------|-------------|-------------|-----------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|------------------|
| | | | | | Esloza | Manga | Puntal | | | | | | |
| | | | | | — Metros | — Metros | — Metros | | | | | | |
| TRANSPORTES | | | | | | | | | | | | | |
| 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 P.) | 3000 | — |
| * Ing. Luis A. Huergo..... | 114.000 | Fore River, E. U. A. | 1917 | 7200 | 104.54 | 14.02 | 8.23 | 6.55 | 10 | 1550 | 375 | 3000 | 72 |
| * Aristóbulo del Valle..... | 88.000 | Great Lakes, E. U. A. | 1917 | 5400 | 79.54 | 13.10 | 7.77 | 6.55 | 10 | 1450 | 320 | 2900 | 54 |
| 1º. 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 | 82.38 | 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..... | | » | | 560 | 42 | 9 | 3.20 | 2.41 | 10 | 320 | 24 | — | 12 |
| República..... | 13.678 | » | 1875 | 416 | 33 | 9 | 3.20 | 2.45 | 9 | 420 | 39 | — | 11 |
| AVISOS | | | | | | | | | | | | | |
| 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..... | | » | | | | | | | | | | | |
| Bahía Blanca..... | 8.000 | » | 1888 | 95 | 30 | 5.43 | 4.20 | 3.15 | 8 | 170 | 24 | — | 13 |
| Resguardo..... | | | | | | | | | | | | | |
| Vigilante..... | 5.000 | Laird - Inglaterra | 1874 | 100 | 30 | 5.50 | 3 | 1.20 | 8 | 168 | 16 | — | 13 |
| Pampero..... | 11.227 | Forges et Chantiers Francia | 1900 | 240 | 42.35 | 5.20 | 3.00 | 2.25 | 13.5 | 470 | 24 | 910 | 25 |
| BUQUES VARIOS | | | | | | | | | | | | | |
| Alf. Mackinlay (balizador)... | 20.306 | Smit-Zoon-Holanda | 1914 | 783 | 56 | 8.60 | 4.05 | 3.96 | 10 | 520 | 105 | 1593 | — |
| Ingeniero Iribas..... | 7.860 | Forges et Chantiers | 1891 | 360 | 40 | 6.40 | 3.00 | 2.50 | 10 | 300 | 80 | 2742 | 36 |
| 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 (policia fluvial).. | | | | | | | | | | | | | |
| Inacayal » » .. | 8.015 | Forrest - Inglaterra | 1901 | 145 | 38.12 | 7.62 | 1.83 | 0.84 | 9 | 185 | 20 | — | 16 |
| Teuco » » .. | | — | 1884 | 120 | 36.30 | 6.70 | 2.20 | 0.75 | 8 | — | 17 | 960 | 7 |
| Namuncurá » » .. | 6.000 | » | 1901 | 120 | 38.55 | 6.10 | 1.53 | 0.84 | 9 | 140 | 15 | — | 16 |
| REMOLCADORES | | | | | | | | | | | | | |
| Ona..... | | | | | | | | | | | | | |
| Querandi..... | 22.200 | Thornycroft-Inglat. | 1913 | | | | | | | | | | |
| Tehuelche..... | | | 1914 | 615 | 41.75 | 8.53 | 4.24 | 3.37 | 11 | 1200 | 95 | 2000 | — |
| Fueguino..... | 7.875 | Summer Day-Inglat. | 1900 | 310 | 30.50 | 6.10 | 3.65 | 3.05 | 11.5 | 520 | 60 | — | 9 |
| Delfin..... | | | | | | | | | | | | | |
| Pengüin..... | 1.600 | Arsenal de Marina | 1900 | 38 | 14.75 | 3.35 | 1.98 | 1.22 | 8 | 80 | 7 | — | 5 |
| Cormorán..... | | | | | | | | | | | | | |
| Petrel..... | 1.700 | » » » | 1900 | 44 | 16.55 | 3.35 | 1.98 | 1.22 | 7.5 | 80 | 9 | — | 4 |
| Albatros..... | 2.800 | » » » | 1901 | 66 | 18.30 | 4.27 | 2.44 | 1.50 | 8.5 | 130 | 10 | — | 4 |
| 202 B —..... | 3.000 | R. H. Green, Liverp. | 1881 | 75 | 18.51 | 4.25 | 2.44 | 1.75 | 11.2 | 110 | 16 | 1600 | 7 |
| Rawson..... | 3.000 | Taller de Marina, B. A. | 1906 | 95 | 22.86 | 4.88 | 2.58 | 2.10 | 8 | 80 | 15 | 1200 | 9 |

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

* Pertenecen al Ministerio de Agricultura.

MINISTERIO DE MARINA - Balance General al 28 de Febrero de 1917 - (Ejercicio de 1916)

| PARTIDA | INCISO | ITEM | REPARTICIONES | PRESUPUESTO SUMAS A GASTAR | ECONOMIAS ACD. 1. FEBRERO | SUMAS GASTADAS | SUMAS COMPROMETIDAS | SALDOS SUMAS SIN GASTAR |
|--|--------|------|--|-------------------------------|------------------------------|----------------|------------------------|----------------------------|
| 1 | 1 | | Ministerio | 160.380 | 1.200.— | 157.668.38 | | 1.511.62 |
| 1 | 2 | | Secretaría naval de guerra. | 437.300 | 410.— | 384.716.40 | | 52.173.60 |
| 1 | 3 | | Dirección general de material. | 74.040 | | 72.691.50 | | 1.348.50 |
| 1 | 4 | | Dirección general del personal. | 181.440 | 4.700.— | 175.700.81 | | 1.039.19 |
| 2 | 1 | | Consejo de guerra para clases y tropa. | 23.700 | | 23.570.— | | 130.— |
| 2 | 2 | | Gastos de los dos consejos. | 2.400 | 240.— | 2.160.— | | |
| 3 | 1 | | Arsenal del Río de la Plata. | 299.340 | 720.— | 287.274.38 | | 11.345.62 |
| 3 | 2 | | Id id Gastos | 24.000 | 2.400.— | 21.600.— | | |
| 3 | 3 | | Arsenal de Puerto Militar | 353.940 | 4.536.— | 345.815.78 | | 3.588.22 |
| 3 | 4 | | Id id Gastos | 169.200 | 12.120.— | 155.900.17 | | 1.179.83 |
| 3 | 5 | | Id id Contaduría principal | 30.120 | | 29.048.29 | | 1.071.71 |
| 3 | 6 | | Zona militar, dársena norte. Taller de marina. | 206.100 | 420.— | 204.083.10 | | 1.596.90 |
| 3 | 7 | | Arsenal artillería de marina: Zárate | 101.700 | | 100.768.65 | | 931.35 |
| 3 | 8 | | Id id médico adscripto. | 3.600 | | 3.600.— | | |
| 3 | 9 | | Depósito de artillería: Tigre | 2.880 | | 2.880.— | | |
| 1 | | | Jornales; peones, seguros, etc. Arsenales. | 1.500.000 | 301.200.— | 1.174.589.34 | | 24.210.66 |
| 2 | 3 | 10. | Fletes, acarreos, etc. Arsenales y T. Marina | 15.600 | 1.560.— | 14.040.— | | |
| 3 | | | Rascado y pintado de fondos de buques. | 120.000 | 22.800.— | 92.287.40 | | 4.912.60 |
| 4 | 1 | | Isla de Martín García. | 31.200 | 2.400.— | 28.762.49 | | 37.51 |
| 5 | 1 | | Escuelas: Naval, aplicación, pilotos | 276.840 | 4.380.— | 267.937.99 | | 4.522.01 |
| 5 | 2 | | Id Aprendices de la armada. | 554.252 | 116.720.— | 327.758.24 | | 109.773.76 |
| 5 | 3 | | Museo naval. | 10.560 | | 10.559.99 | | 0.01 |
| 5 | 4 | | Id Biblioteca | 7.740 | | 7.740.— | | |
| 6 | 1 | | Cuerpo general y auxiliar de la armada. | 3.018.600 | | 2.868.183.47 | | 150.416.53 |
| 6 | 2 | | Id id gratificaciones. | 936.240 | 240.— | 931.651.70 | | 4.348.30 |
| 1 | | | Suplementos: 10 o/o de antigüedad | 36.000 | | 36.000.— | | |
| 2 | 6 | 3 | Id Retirados en actividad. | 84.000 | | 72.898.75 | | 11.101.25 |
| 3 | | | Id Médicos, farmacéuticos, dentistas | 72.000 | 36.000.— | 32.071.68 | | 31.928.32 |
| 6 | 4 | | Cuerpo de marinería, artillería de costas. | 6.548.220 | 154.320.— | 5.845.047.28 | | 548.852.72 |
| 165 | 6 | 4 | Repres mando; especialización de servicios. | 138.000 | 13.800.— | 108.556.61 | | 15.643.39 |
| 7 | 1 | | Dirección general administrativa | 459.780 | | 436.887.57 | | 22.892.43 |
| 1 | | | Artículos navales, maquinarias, etc. | 1.399.000 | | 1.399.000.— | | |
| 2 | | | Vestuario, telas, confección, aseo, etc. | 910.000 | | 910.000.— | | |
| 3 | | | Racionamiento del personal de la armada. | 2.280.000 | | 2.280.000.— | | |
| 4 | | | Medicamentos, útiles de enfermería, etc. | 100.000 | | 100.000.— | | |
| 5 | | | Muebles, eventuales de los buques. | 40.000 | 4.000.— | 36.000.— | | |
| 6 | | | Gastos de eventuales | 60.000 | 4.636.38 | 54.054.54 | 1.309.08 | |
| 7 | 7 | 2 | Jornales, operarios, seguros, etc. | 96.000 | 15.000.— | 81.000.— | | |
| 8 | | | Acarreos, lanchajes. | 60.000 | 8.250.— | 51.750.— | | |
| 9 | | | Fletes | 36.000 | 9.000.— | 27.000.— | | |
| 10 | | | Patrones, maquinistas, marineros, foguistas. | 54.000 | 5.400.— | 48.600.— | | |
| 11 | | | Peones al servicio de carga y descarga. | 18.000 | 1.800.— | 16.200.— | | |
| 12 | | | Sostenimiento de estaciones radiotelegráficas | 12.000 | 1.200.— | 10.800.— | | |
| 13 | | | Compra de carbón para la escuadra. | 1.500.000 | | 1.446.565.67 | 53.434.33 | |
| 8 | 1 | | Personal civil de transportes. | 124.260.— | | 116.153.— | | 8.107.— |
| 9 | 1 | | Personal contratado a oro. | 53.818.18 | 11.454.54 | 17.136.47 | | 5.227.17.— |
| 10 | 1 | | Reparación, alquileres, conservación de edificios. | 36.000.— | 3.600.— | 25.000.— | | 7.400.— |
| 10 | 2 | | Pasajes, fletes, remolques, telegramas, etc. | 204.000.— | 20.400.— | 172.448.66 | | 11.151.34 |
| 10 | 3 | | Evoluciones, instruc., comisión, balizamientos. | 450.000.— | 108.000.— | 277.433.14 | 16.750.13 | 47.816.73 |
| 10 | 4 | | Munición para ejercicios de tiro. | 160.000.— | 44.059.58 | 115.940.42 | | |
| 10 | 5 | | Ampliación, reparación, arsenales, reparticiones. | 195.000.— | 962.44 | 191.906.23 | | 2.131.33 |
| 10 | 6 | | Reparación de buques, cambio de calderas. | 170.000.— | 4.500.— | 164.499.78 | | 1.000.22 |
| 10 | 7 | | Gastos de entierro y lutos. | 18.000.— | 1.800.— | 16.200.— | | |
| 10 | 8 | | Balizamiento de la costa sud, construcción y re- paración de faros, alumbrado, etc. | 150.000.— | 42.000.— | 106.921.63 | | 1.078.37 |
| | | | | 23.985.250.18 | 966.228.94 | 21.887.059.51 | 71.493.54 | 1.060.468.19 |
| ANEXO L. Inciso 1. Item 5. Partida 2 | | | | | | | | |
| Material rodante, Arsenal puerto militar. | | | | 50.000.— | 50.000.— | | | |
| Partida 3 | | | | | | | | |
| Conservación y terminac. tanques petróleo arsen. | | | | 25.000.— | | 24.378.90 | | 621.10 |
| ANEXO K. Inciso 1. Item 2 | | | | | | | | |
| Obras del hospital naval. | | | | 212.300.— | | 78.621.19 | | 133.678.81 |
| ANEXO J. Inciso único | | | | | | | | |
| Retirados y pensionistas | | | | 2.373.290.65 | | 2.373.290.65 | | |
| ANEXO Policía aduanera | | | | | | | | |
| | | | | 1.749.940.— | | 1.548.806.62 | | 201.133.38 |
| | | | | 28.395.780.83 | 1.016.228.94 | 25.912.156.87 | 71.493.54 | 1.395.901.48 |
| Acuerdos de gobierno | | | | | | | | |
| Enero 31 de 1911 (provisión estampillas). | | | | 15.500.— | | 15.500.— | | |
| Diciembre 22 de 1916. (Policía aduanera). | | | | 131.665.29 | | 131.665.29 | | |
| Id 23 id (Anexo J). | | | | 5.178.18 | | 5.178.18 | | |
| Leyes especiales | | | | | | | | |
| 2219 Noviembre 15 de 1887. | | | | 3.270.— | | 3.270.— | | |
| | | | | 28.551.394.30 | 1.016.228.94 | 26.067.770.34 | 71.493.54 | 1.395.901.48 |

RESUMEN GENERAL

| | | |
|---|---------------|--|
| Sumas autorizadas a gastar por ley de presupto. | 28.395.780.83 | |
| Id id id por acuerdos de Gno. | 152.343.47 | |
| Id id id por leyes especiales. | 3.270.— | |
| Total a gastar. | 28.551.394.30 | |
| Sumas libradas contra el presupuesto. | 25.912.156.87 | |
| Sumas comprometidas contra el presupuesto. | 71.493.54 | |
| Sumas libradas contra acuerdos de gobierno. | 152.343.47 | |
| Sumas libradas contra leyes especiales | 3.270.— | |
| Total invertido. | 26.139.263.88 | |
| Suma sin gastar | 2.412.130.42 | |

Inventario de los bienes inmuebles dependientes de este Ministerio

| DEPENDENCIAS | Ubicación | Superficie ocupada | Fecha de la adquisición | VALUACION | | Valuación total |
|--|-------------|--------------------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------|-----------------------------|
| | | | | del terreno | de los edificios | |
| | | m ² | | \$ m/n. | \$ m/n. | \$ m/n. |
| Dirección General Administrativa | Cap. Fed. | 6.500.— | 1882 | 780.000.— | 585.508.— | 1.365.508.— |
| Carboneras de la Armada.... | Dárs. Sud | 4.980.— | 1894 | 448.200.— | 20.000.— | 468.200.— |
| Zona Militar (Dársena Norte) | | | | | | |
| Taller de Marina..... | Dárs. Norte | align="right">78.090.— (1) | align="center">1898 | align="right">7.028.100.— | 703.060.— | align="right">12.752.860.— |
| Diques de Carena..... | | | | | 4.090.000.— | |
| Escuela Mecánicos..... | | | | | 334.300.— | |
| Depósito de Marinería..... | | | | | 270.000.— | |
| Oficina Hidrográfica..... | | | | | 106.000.— | |
| Usina Eléctrica..... | | | | | 55.000.— | |
| Hospital y otras construcciones | | | | | 166.400.— | |
| Arsenal de Puerto Militar | | | | | | |
| Construcciones | | | | | 3.512.500.— | |
| Dique de Carena, Muelle, Dársena, etc. | | | | | 13.912.500.— | |
| Obras ampliación Puerto..... | B. Blanca | align="right">29.665.904.— (2) | align="center">1896 | align="right">6.681.352.61 | 20.211.348.88 | align="right">45.930.160.49 |
| Tanques de petróleo..... | | | | | 233.320.— | |
| Zona de las baterías y F. C. Estratégico | | | | | 1.379.139.— | |
| Arsenal Río de la Plata | | | | | | |
| Dependencias..... | Pv. Bs. As. | align="right">258.275.— (3) | align="center">1904 | align="right">553.990.— (4) | 1.415.370.— | align="right">2.656.260.— |
| Depósito carbón..... | | | | | 1.420.— | |
| Tanque petróleo..... | | | | | 142.600.— | |
| Escuela Naval..... | | | | | 350.900.— | |
| Usina Eléctrica..... | | | | | 90.000.— | |
| Escuela Grumetes..... | | | | | 88.400.— | |
| Id Torpedistas | | | | | 13.580.— | |
| Hospital Naval | | | | | | |
| Parque Artillería Marina | Pv. Bs. As. | 181.510.— | 1913 | 726.040.— | 814.084.25 | 1.540.124.25 |
| Isla Martín García | Zárate | 384.993.83 (5) | 1874 | 157.212.84 | 948.229.11 | 1.105.441.95 |
| Depósito materiales | — | 1.530.000.— | | (6) | 805.821.— | 805.821.— |
| Estaciones Radiotelegráficas | Tigre | 53.300.— | 1882 | 213.200.— | 256.089.— | 469.289.— |
| Laboratorios de la Armada | — | | | 1.000.— (7) | 225.000.— | 226.000.— |
| Faros (Terrestres) | Cap. Fed. | 1.450.— | 1912 | 174.000.— | 149.008.50 | 323.008.50 |
| Prefectura Gral. de Puertos (8) | — | | | (9) | | |
| Escuela de Aviación | La Plata | 2 Chacras | 1916 | | | |
| Terrenos en la Costa Sud (10) | — | | | | | |
| Totales \$ m/n | | | | 16.774.795.45 | 63.906.840.74 | 80.681.636.19 |
| Total general..... \$ m/n. | | | | | | 70.681.636.19 |

- (1) Para las futuras ampliaciones de las instalaciones de esta Zona se ha reservado una superficie de 17.400 m² de los terrenos ganados al río con motivo del ensanche del puerto de la Capital.
- (2) Los terrenos que por leyes reservadas núms. 3450 y 3743 fueron ocupados para este Arsenal y entregados por la Provincia de Buenos Aires al Gobierno de la Nación, no han sido aún escriturados por no haberse sancionado por la H. Legislatura de aquella Provincia la ley correspondiente.
- (3) Para futuras ampliaciones de este Arsenal se han reservado 4.377.746 m² de terreno en la Isla Santiago.
- (4) No está comprendida la valuación de los terrenos de la Isla Santiago por estar en litigio y seguirse actualmente los juicios de reivindicación.
- (5) En tramitación la escrituración de los terrenos donados en 1874 por la Municipalidad de Zárate.
- (6) Por no efectuarse transacciones de tierras en la Isla, no se han valorado los terrenos.
- (7) Únicamente el valor del terreno de la Estación de La Paz. La valuación de los terrenos de las demás estaciones está comprendido en el valor asignado a los terrenos que éstas ocupan en diversas dependencias de la Armada.
- (8) No se expresan las cifras respectivas por estar se recopilando los datos correspondientes.
- (9) No se ha avaluado este terreno en virtud de no haberse sancionado por la H. Legislatura de la provincia de Buenos Aires la ley de cesión de dicha fracción de tierra.
- (10) La valuación de las distintas fracciones de terreno reservadas para dependencias de la Armada en la costa Sud, se efectuará en el corriente año, de acuerdo con el valor que al efecto le asigne el Ministerio respectivo.