

# MEMORIA

== DEL ==

## MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1937



**Presentada al H. Congreso de la Nación  
por el Ministro de Marina  
Vicealmirante LEON L. SCASSO**

BUENOS AIRES

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

— 1938 —

Al Honorable Congreso de la Nación:

Al elevar la Memoria del Departamento de Marina correspondiente al año 1937, período durante el cual desempeñó las funciones de Ministro mi antecesor, el Contraalmirante E. Videla, cumplo con el deber de dejar expresa constancia ante V. H. de que la Institución cuyos destinos tócame ahora el alto honor de dirigir, ha señalado en el año transcurrido, un marcado progreso general que se manifiesta en la preparación y eficiencia de su material y de su personal, reveladores de un índice de adelanto muy satisfactorio. Esta afirmación que revela un hecho natural en la evolución de la Armada, debe ser grata al sentimiento público y es altamente satisfactoria al subscripto hacerla como la expresión fiel y sincera de su propia convicción.

La Flota, en constante actividad, marca el adelanto más efectivo revelando en su organización individual y de conjunto, ya totalmente normalizada, no sólo el esfuerzo de sus propios componentes, sino el de las demás reparticiones que constituyen los organismos terrestres indispensables para su marcha regular y armónica. No quiero decir con esto que no quede aun mucho por hacer, ni que haya quedado satisfecho en forma completa, el anhelo general del personal de la Armada que persigue con patriótico interés, un perfeccionamiento constante y difícil de alcanzar en períodos relativamente cortos de tiempo y con los limitados recursos de que es posible disponer para satisfacer necesidades siempre crecientes y a veces imperiosas. Pero, sería injusto no reconocer que, dentro de ellos, tiempo y recursos, se ha realizado un avance efectivo

en la tarea de llevarla al límite que permita afirmar que está capacitada para cumplir en la medida de sus propias posibilidades, la voluntad de la Nación, supremo mandato a que debe responder y que constituye la aspiración más ferviente de todo el personal que la tripula.

Al referirme a la Flota, incluyo en ella las fuerzas aéreas que constituyen una de las agrupaciones navales del conjunto y que debidamente incrementada con unidades de diversos tipos necesarios, han cumplido también la correspondiente etapa de su organización y entrenamiento.

Este progreso ha puesto de manifiesto la eficacia del sistema de actividad continuada, el que a su vez permite discriminar mejor que antes, ventajas y aciertos, inconvenientes y fallas, que serán tenidos en cuenta para aceptarlos o corregirlos buscando mejorar el total, en beneficio de la mayor eficiencia que se persigue.

Figura entre los primeros su mayor capacidad para la acción rápida y sin preparación especial o anticipada, como ha podido apreciarse en las comisiones de naturaleza varia, entre las cuales merecen destacarse las largas navegaciones en formación cerrada realizadas sin tropiezo y en cualquier condición atmosférica y sin alterar los programas de instrucción y ejercitaciones dispuestas por la Superioridad.

Al referirme a los segundos, desearía llamar la atención del H. Congreso hacia la señalada deficiencia de buques y elementos auxiliares, deficiencia que pone obstáculos difíciles de salvar en los aprovisionamientos y tareas conexas con la ejercitación de las unidades operativas. Estas deficiencias se hacen más sensibles en materia de Avisos pa-

ra instrucción—ya subsanada en parte con la aprobación de la Ley 12.353 (Escuela Naval)—buques de aprovisionamiento de combustible, remolcadores y elementos de salvataje (grúas, chatas, dragas, etcétera). El normal desarrollo de todos los servicios de Escuadra se resiente por falta de ellos, restringiéndose como consecuencia, la capacidad y poder del conjunto.

La insuficiencia de los recursos asignados por los presupuestos de años anteriores, incluso el de 1937, estuvo a punto de crear una situación difícil al normal desenvolvimiento de la actividad naval, pues los “stocks”, a los que se venía recurriendo, se agotaron y el recurso de anticipar algunas adquisiciones con cargo al año siguiente no pudo ya adoptarse sin ocasionar mayores daños al ejercicio de 1938. Fué por esas causas y por el aumento inusitado de precios que experimentaron algunos artículos, que el P. E. se vió obligado a reforzar el Anexo “G” con \$ 3.600.000  $\frac{m}{n}$ , refuerzo que es necesario repetir en 1938 para evitar la situación de apremio que con él se salvó en el año anterior.

La botadura del último aviso de la primera serie que se dispuso construir en la Base Naval de Río Santiago, ha puesto nuevamente en evidencia la capacidad del personal del mismo y corrobora la posibilidad de poder construir en el país buques de mayores dimensiones, cuando se cuente con el indispensable astillero para cuya construcción se dispone ya de una partida acordada por V. H.

De los avisos encargados a la industria privada del país, con el fin de fomentar la creación de astilleros capacitados, se espera recibir tres en el año actual.

En el curso del corriente año se espera también incorporar el crucero escuela que ha de reemplazar a la “Sarmiento” y cuyo excesivo retardo en la entrega, por parte de los astilleros ingleses, obligó a alistar a esta última para efectuar un nuevo viaje de instrucción.

También se han de recibir los siete torpederos que están terminándose en Inglaterra y de los cuales dos, el “San Juan” y el “San Luis”, ostentan ya el pabellón nacional. La incorporación de todas estas unidades hará aun más sensible la falta, ya notada, de elementos auxiliares para la Escuadra de Mar, a que me he referido, contando para evitarla, con el apoyo, que espero V. H. ha de prestar a las iniciativas que tienden a eso y que, oportunamente, motivarán el envío de un Mensaje del P. E. al H. Congreso con el correspondiente proyecto de Ley.

En la exposición de la labor realizada por la Marina de Guerra se ha suprimido el detalle de las actividades de carácter general que, por su misma naturaleza, no aportarían al lector de la Memoria mayor elemento de juicio sobre la forma en que se emplean los recursos que el país proporciona para el normal desenvolvimiento de las actividades navales, aeronavales y los demás servicios especiales dependientes de este Ministerio. Por otra parte, el hecho de que todos los organismos constituyentes de este Departamento trabajen para responder a las primordiales exigencias de la Defensa Nacional, dificulta aun más la publicación de ciertos datos que no deben salir del margen de reserva que les corresponde.

Dios guarde a V. H.

LEON L. SCASSO.

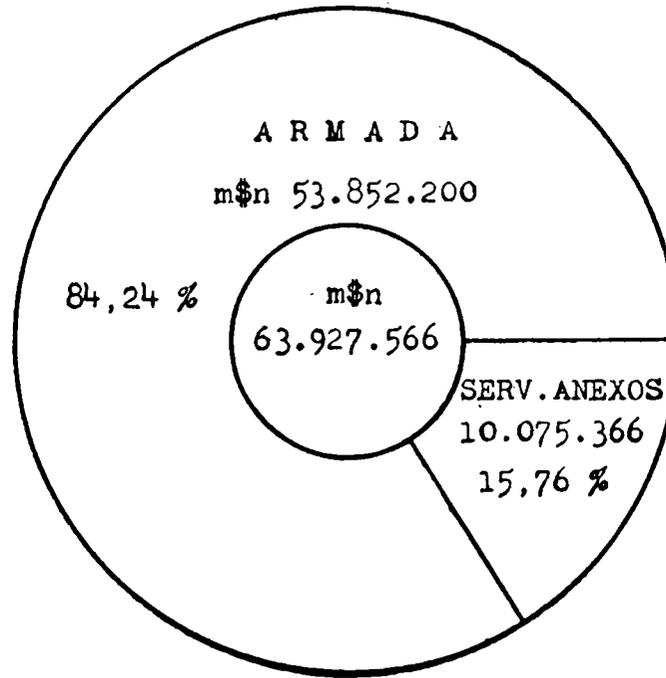
*Presupuesto.* — El Anexo “G” del Presupuesto General de Gastos resultó insuficiente para satisfacer las necesidades normales de la Armada, viéndose obligado el P. E. a reforzar con \$ 3.600.000  $\frac{m}{n}$  el inciso correspondiente a gastos. Las causas que exigieron ese refuerzo—que posteriormente mereció la aprobación del H. Senado—fueron varias.

En primer lugar, la terminación de los “stocks” con que en los últimos años se venían salvando las insuficiencias de los respectivos presupuestos; luego el aumento de precio de determinados artículos, especialmente de los destinados a equipos del personal y, por último, la gran disminución que sufrió el primer proyecto del Anexo “G” para 1937, bien calculado, a fin de encuadrarlo dentro de la suma acordada al Departamento de Marina en el proyecto general de gastos.

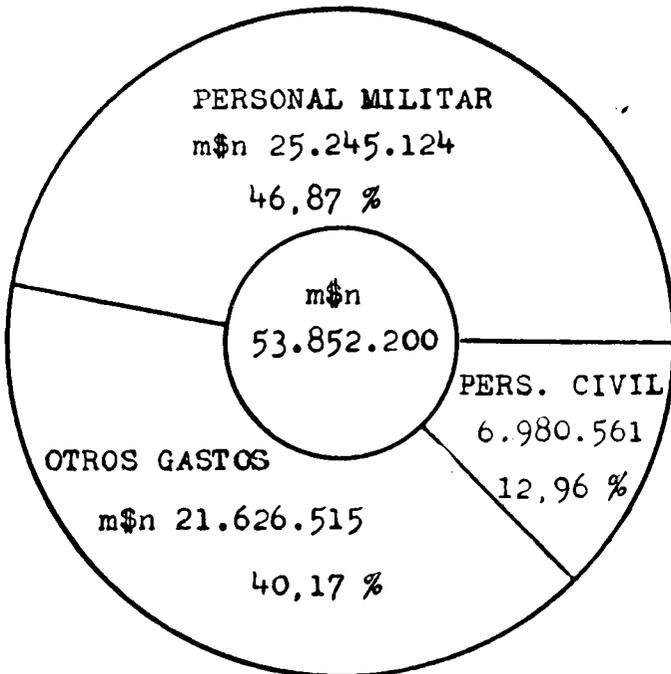
Esa insuficiencia se repite en el del año actual, que también es indispensable reforzar en igual suma.

Con todo, aun no llega el monto del Anexo correspondiente a Marina, al porcentaje que con respecto al presupuesto general, o al comercio exterior, otros países de desarrollo normal aceptan para los gastos de su Marina de Guerra.

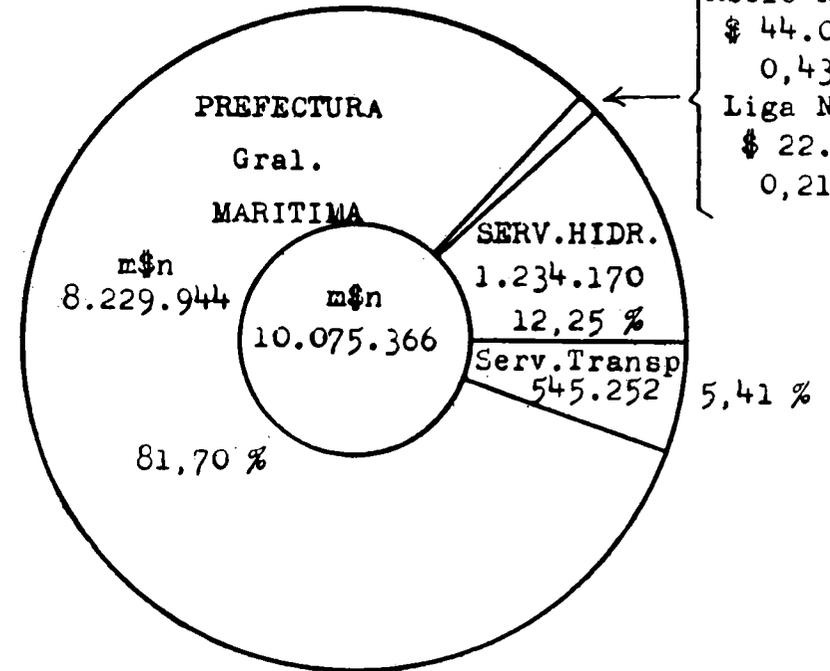
En el cuadro adjunto se expresa en forma clara la distribución de las sumas y el porcentaje correspondiente.



**ARMADA**



**SERVICIOS ANEXOS**



Asilo Naval  
\$ 44.000  
0,43 %  
Liga Naval  
\$ 22.000  
0,215 %

## ESCUADRAS—

Las Escuadras de Mar y de Ríos continuaron durante el año 1937 su adiestramiento, intensificando su práctica en artillería, torpedos y defensa anti-aérea, habiéndose registrado un satisfactorio adelanto en todas sus actividades, como asimismo en los ejercicios de conjunto. Se ha hecho un mayor empleo de las fuerzas aéreas en los trabajos de las fuerzas a flote, con alentadores resultados respecto al porvenir de esta arma en la Escuadra y de cuya actuación se dan más datos en el capítulo “Dirección General de Aviación Naval”.

Varios buques de la Escuadra han cumplido en el transcurso del año, misiones de confraternidad en el extranjero. La Fragata Escuela “Presidente Sarmiento” realizó su acostumbrado viaje de instrucción anual, con los Cadetes de 5.º año de la Escuela Naval. La Escuadra de Mar realizó un viaje por las costas del Pacífico, visitando los puertos de San Quintín, Valparaíso, Callao y Magallanes. La División Acorazados se trasladó a Inglaterra con motivo de la coronación de S. M. el Rey Jorge VI. Visitó los puertos de Funchal, Portsmouth y Wilhelmshaven. El Acorazado “Rivadavia”, especialmente invitado, visitó los puertos de Brest y Hamburgo.

La Escuadra de Mar, al igual que en los años anteriores, destacó oportunamente sus buques para

que el 25 de mayo se encontrasen en distintos puertos de la costa sud.

Las unidades de la Escuadra de Ríos efectuaron numerosos viajes al litoral fluvial, contribuyendo a la vigilancia de esas zonas.

Para el 9 de julio ambas Escuadras se concentraron en el Puerto de Buenos Aires donde el público tuvo libre acceso a todas las unidades.

#### VISITA DE BUQUES EXTRANJEROS—

Durante el año visitaron nuestros puertos los siguientes buques extranjeros:

Nombre	Nacionalidad	Clase	Puerto
“Agosta” . . . .	Francés	Submarino	Bs. Aires
“Beveziers” . .	íd.	íd.	íd.
“Exeter” . . . .	Inglés	Crucero	íd.
“Exeter” . . . .	íd.	íd.	M. del Plata
“Schlesien” . .	Alemán	íd.	íd.
“Schlesien” . .	íd.	íd.	Pto. Madryn

Estas visitas que son siempre recibidas cordialmente y que responden a la necesidad de tocar puertos grandes para expansión de las tripulaciones, permiten apreciar el interés que esas naciones tienen en ponerse en contacto con la nuestra.

#### COMISIONES NAVALES—

Las Comisiones Navales en Europa y en los EE. UU. de América, por intermedio de las cuales se adquieren los materiales para la Marina, desempeñaron sus funciones normalmente.

Varios oficiales adscriptos a la Comisión Naval en EE. UU. siguieron cursos de materiales navales, en universidades de ese país.

Los Jefes de las Comisiones Navales, desempeñaron también las funciones de Agregados Navales en Inglaterra y en los EE. UU.

#### ESCUELA DE GUERRA NAVAL—

Se iniciaron los cursos el 1.º de febrero y fueron clausurados el 18 de diciembre, desarrollándose los estudios en forma normal y de acuerdo a lo prescripto en las normas pertinentes. El curso de 1938 se inició el 1.º de febrero en el nuevo edificio.

#### SERVICIO HIDROGRAFICO—

Se continuó con el relevamiento submarino y estudio de corrientes y mareas de El Rincón de Bahía Blanca. Fueron destacados con tal objeto, el buque oceanográfico “Bahía Blanca” primero y el “Comodoro Rivadavia” después. Estos trabajos se estima quedarán terminados a mediados del corriente año.

Con elementos de la comisión Bahía Blanca se ha realizado una triangulación que permite unir Punta Asunción con el faro Monte Hermoso, con lo cual se tiene totalmente unidos todos los relevamientos anteriores realizados entre Buenos Aires y faro Río Negro y, por consiguiente, terminada la triangulación principal de un gran trozo de la costa argentina, la más importante del litoral atlántico. Se efectuó también el cálculo completo de todas las triangulaciones de la zona Bahía Blanca, obteniéndose los valores definitivos para la situación geográfica de los 75 vértices que la componen.

Se publicaron las tablas de mareas y almanaque náutico correspondiente al año 1938.

La sección Navegación, dentro de los recursos asignados, se ha desempeñado con toda eficiencia en sus actividades, atendiendo las exigencias y demandas de los buques y reparticiones. El personal, a pesar de haberse visto recargado en sus tareas, ha llenado cumplidamente sus funciones.

La sección Faros ha prestado permanente atención al servicio de balizamiento del litoral marítimo. Durante el año fueron adquiridos algunos elementos indispensables para dicho servicio. El buque balizador "Alférez Mackinlay" realizó durante el año tres viajes con un total de navegación de 205 días, llevando a cabo numerosas obras.

El Ministro que suscribe ha dispuesto se haga un prolijo estudio de la zona fluvial del Río de la Plata a fin de instalar radiofaros en forma apropiada para asegurar dentro de la medida necesaria la navegación en días de visibilidad reducida. Este servicio que ha demorado ya demasiado en establecerse, tratándose de un puerto de la importancia del de Buenos Aires y de una ruta marítima tan frecuentada, requerirá que V. H. otorgue oportunamente los fondos indispensables.

El Observatorio Naval ha cumplido sus funciones durante el año en forma eficiente. Han sido dadas las señales horarias de acuerdo a lo establecido por el Derrotero Argentino, registrándose muy pocas interrupciones.

El reloj parlante se mantiene en servicio desde el mes de junio, de 8 a 22 horas. La eficacia de este servicio público se ha visto aumentada con las transmisiones efectuadas directamente por algunas estaciones radiodifusoras.

## SERVICIO DE COMUNICACIONES—

La central de radiocomunicaciones, instalada en la ex estación de Dársena Norte, si bien ha llenado su cometido dentro de lo posible, no reúne las comodidades necesarias para el buen desempeño de sus funciones. Su instalación en el nuevo edificio para el Ministerio de Marina, subsanará los inconvenientes actuales, motivados por interferencias difíciles de subsanar. Igualmente han cumplido su labor las estaciones radiotelegráficas de Trelew, Mogotes, Posadas y de los buques, en algunos de los cuales han sido instalados equipos nuevos.

El taller de radiotelegrafía ha efectuado durante el año todas las reparaciones que ha demandado el buen servicio de a bordo y de las estaciones costeras.

A fin de fomentar la industria nacional privada y aliviar al mismo tiempo al taller de comunicaciones de su intensa labor, fué encomendada a diversas casas la construcción de equipos radioeléctricos.

Además de las funciones inherentes a su carácter de estación radiotelegráfica naval militar, la R. T. de Trelew ha contribuído a la seguridad de los servicios de aeronavegación en la costa patagónica, con la transmisión de meteoros y con emisiones de marcaciones radiogoniométricas, destinadas a la conducción de la derrota y recalada de los aviones, medida ésta que se tratará de hacer extensiva a otras estaciones, dentro de las posibilidades.

Durante el año se efectuaron las instalaciones radioeléctricas de los nuevos Rastreadores “Boucharde”, “Drummond”, “Granville” y “Spiro” y del petrolero “Punta Alta”, continuándose con la ejecución del plan de renovación del material ra-

dioeléctrico de los buques en servicio, proyectado por el Ministerio.

El tráfico entre las estaciones terrestres y con la flota se ha desarrollado normalmente. Las comunicaciones con la Escuadra de Mar en su viaje a Europa, como así también con los buques destacados en el extranjero se han efectuado sin inconvenientes, habiéndose mantenido tráfico directo todos los días.

Se ha adelantado extraordinariamente en el servicio radiotelegráfico aéreo y entre aviones y buques, siendo un índice de su estado, la afirmación de que prácticamente se mantiene contacto permanente entre ambas clases de unidades, cualquiera sea la distancia que los separe en las ejercitaciones navales.

El taller de radiotelegrafía ha respondido bien a todas las exigencias del servicio.

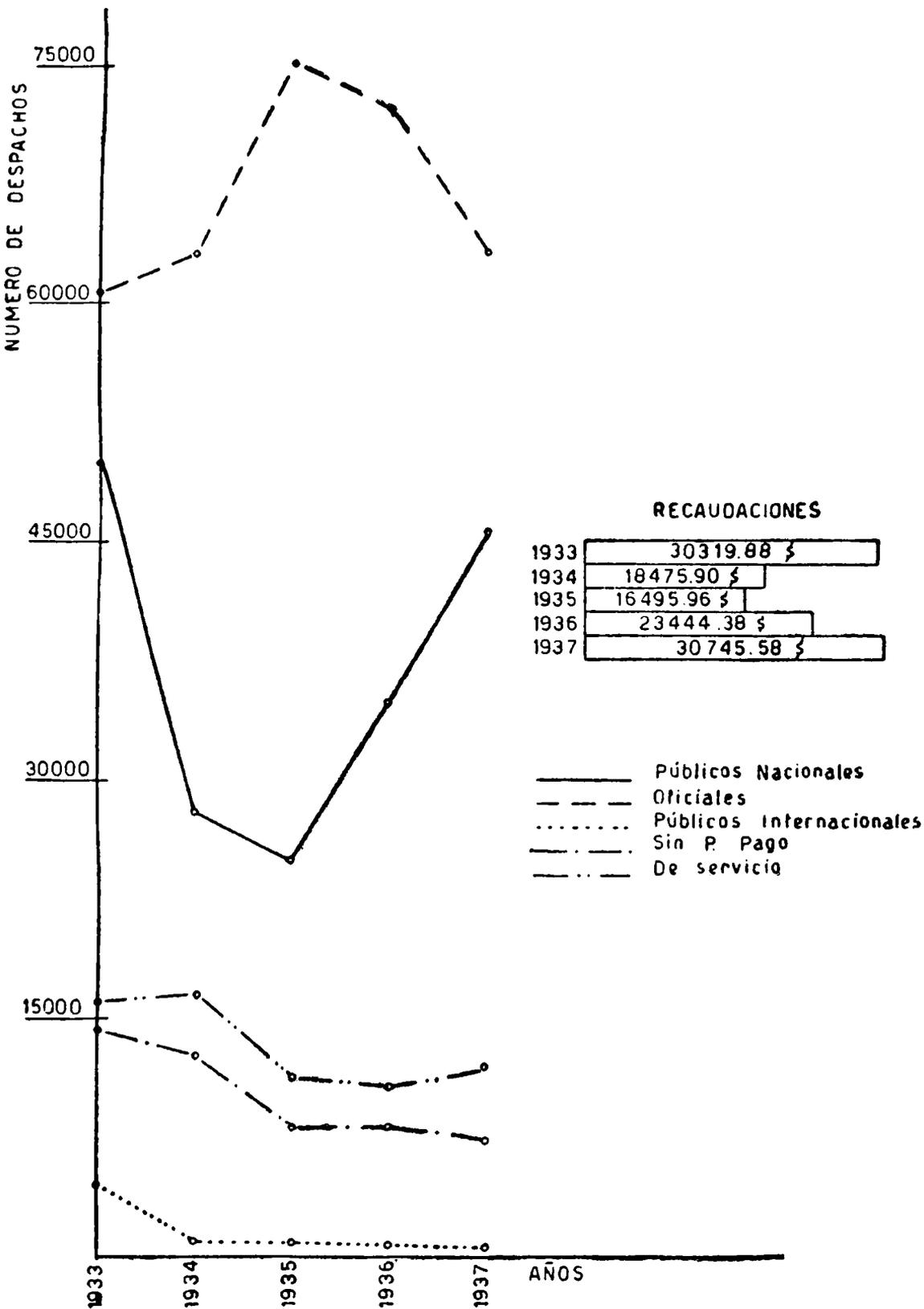
**Estaciones R. T. de la Marina—Tráfico por estación—Año 1937**

Estaciones	Expedidos	Recibidos	Retransmitidos	Totales	RECAUDACIONES \$	
					Nacional	Internacional
De los buques . . . . .	28.846	19.284	8.221	56.351	23.091.46	6.343.92
Central de comunic. . . . .	7.789	13.692	7.558	29.039	—	—
Trelew . . . . .	946	1.215	4.346	6.507	—	—
Punta Mogotes . . . . .	1.164	1.639	3.235	6.038	112.93	1.41
Posadas . . . . .	42	568	—	610	—	—
Río Santiago . . . . .	1.389	1.970	2	3.361	0.68	—
Punta Indio . . . . .	5.423	3.646	—	9.069	399.74	82.16
Puerto Belgrano . . . . .	4.974	5.353	1.791	12.118	381.68	15.34
Martín García . . . . .	3.650	1.081	—	4.731	—	—
Recalada . . . . .	551	81	—	632	122.28	33.50
Intersección . . . . .	1.169	98	—	1.267	136.91	23.57
Zárate . . . . .	146	513	—	659	—	—
<b>Totales . . . . .</b>	<b>56.089</b>	<b>49.140</b>	<b>25.153</b>	<b>130.382</b>	<b>24.245.68</b>	<b>6.499.90</b>

**Estaciones R. T. de la Marina—Tráfico por categoría—Año 1937**

Categoría	Expedidos	Recibidos	Retransmitidos	Totales	RECAUDACIONES \$	
					Nacional	Internacional
Radios públic. nacionales	20.904	13.833	12.009	46.746	24.245.68	6.499.90
Id. íd. internacionales . .	492	190	202	854		
Radios oficiales . . . . .	22.427	30.151	10.522	63.082		
Radios s. p. pago . . . . .	4.559	1.434	1.577	7.570		
Radios Servicios . . . . .	7.737	3.532	843	12.130		
<b>Totales . . . . .</b>	<b>56.089</b>	<b>49.140</b>	<b>25.153</b>	<b>130.382</b>	<b>24.245.68</b>	<b>6.499.90</b>

# COMPARACION DEL TRAFICO DE LAS ESTACIONES R. T. DE LA MARINA DURANTE LOS ULTIMOS CINCO AÑOS



# DIRECCION GENERAL DE AVIACION NAVAL

---

La aviación naval, en 1937, ha entrado en franco período de progreso como consecuencia inmediata del cumplimiento de la Ley N.º 12.255, sancionada por el H. Congreso de la Nación el 8 de octubre de 1935, que permitió mantener un ritmo creciente en las actividades aeronavales, así como en la capacidad y seguridad de vuelo de su personal.

El año 1935 fué cerrado con un total de 8281 vuelos y 6553 horas de vuelo; el año 1936 con 12.116 vuelos y un total de 9218 horas de vuelo y, el año 1937 finalizó con 14.736 vuelos correspondientes a 14.227 horas de vuelo.

Se ha satisfecho, pues, el proyecto del Ministerio de Marina, de elevar la media anual de vuelo por piloto naval, que en el año 1935 sólo alcanzaba a 140 horas, promedio que en 1936 fué de 213 y en 1937 de 290.

Conjuntamente con las actividades anteriores, se han obtenido ventajas de diferente orden en lo que respecta a la instrucción del personal, perfeccionamiento profesional y empleo del moderno material de vuelo con que están dotadas actualmente las Escuadras Aéreas.

La incorporación a las actividades de la Aviación Naval, del material adquirido en el extranjero, ha planteado en principio, asuntos de orden técnico que han sido convenientemente encarados y resueltos por nuestro personal.

Esta eficiencia alcanzada se debe, en gran parte, al envío de personal de ingenieros y mecánicos al extranjero, donde, entre otras cosas, intervinieron en la inspección del material adquirido. Al presente, puede decirse que las Bases de Aviación, como asiento natural de las unidades aéreas organizadas, están en condiciones de satisfacer con toda amplitud las exigencias de sus servicios.

Con el propósito de asegurar la movilidad de las Escuadras Aéreas, éstas poseen aviones transportes y de carga para acompañamiento y, en tierra, los vehículos de diferente clase que aseguran su aprovisionamiento y demás servicios auxiliares.

El conjunto de medidas previsoras enumeradas ha contribuído en gran parte a facilitar el normal desempeño de la aviación naval, en el transcurso del año próximo pasado.

*Operaciones.*—La aviación naval, organizada en Escuadras Aéreas, ha sido asignada a las Escuadras de Mar y de Ríos, al servicio de defensa del litoral y a la Escuela de Aviación para la formación de pilotos. La organización impuesta ha dado positivos resultados, en el sentido de hacer trabajar a la aviación convenientemente agrupada en escuadrillas y escuadras, con lo cual, los jefes de unidades han practicado en el comando simultáneo de numerosas unidades.

Las 14.227 horas de vuelo comprenden a la siguiente variedad de maniobras y ejercicios efectuados: formación, observación, reconocimiento, navegación, intercepción, descubierta, fotografía, tiro, exploración, bombardeo, puntería antiaérea, radiocomunicaciones, spotting, vuelos nocturnos, lanzamientos de paracaídas, cortinas de humo, remol-

que de mangas, vuelos de prueba, instrucción, comisiones, vuelos de cooperación con la Escuadra, operaciones tácticas, ataque contra objetivos terrestres y navales, vuelos entre nubes, etc.

Balanceando convenientemente el tiempo entre las prácticas aéreas y la instrucción teórica que se imparte al personal de alumnos, se han cumplido los programas dentro de tiempos normales.

*Trabajos aerofotográficos de importancia realizados.*—Levantamiento de la costa de la bahía de Samborombón, comprendida entre las bocas del río Salado y canal 15 a escala 1:10.000.

Levantamiento de la costa sud de la bahía de Samborombón, comprendida entre el arroyo San Clemente y el arroyo Las Tijeras: escala 1:10.000.

Levantamiento de los balnearios de Mar del Plata, Miramar, Mar del Sud, Orense, Claromecó y Monte Hermoso: escala 1:3000.

Levantamiento de la zona del proyectado canal lateral al río Bermejo, en una longitud de 850 km. y, aproximadamente 21.000 km<sup>2</sup> de superficie. Este trabajo fué realizado a requerimiento del Departamento de Obras Públicas de la Nación y ha sido entregado conjuntamente con 120 fotografías oblicuas obtenidas en la zona.

Levantamiento de las zonas comprendidas entre las vías del F. C. Sud y Rosario a Puerto Belgrano, próximas a la sierra de la Ventana, cubriéndose una superficie de 1280 km<sup>2</sup>.

Levantamientos varios sobre la ciudad de Buenos Aires y proximidades.

Con cámaras oblicuas, se obtuvieron 500 exposiciones panorámicas de las ciudades de San Nicolás, Gualeguaychú, Magdalena y Mar del Plata, co-

mo asimismo de los balnearios de Necochea, Miramar, Mar del Sud, Orense, Claromecó y Monte Hermoso.

Se obtuvieron 2000 exposiciones de ejercicios en colaboración con la Escuadra de Ríos y Grupo de Submarinos, habiéndose trabajado intensamente con la Escuadra de Mar en todos los períodos de entrenamiento.

*Vuelos y comisiones de importancia.—*

De Puerto Belgrano a:

Morón, Punta Indio, Paraná, Rosario, Curuzú Cuatiá, Resistencia, Monte Caseros, Gualeguaychú, Morón, Punta Indio y regreso.

San Antonio, Mackinchao, Bariloche, San Antonio y regreso.

San Antonio, Trelew, Comodoro Rivadavia, Trelew, San Antonio y regreso.

San Antonio, Trelew, Comodoro Rivadavia, San Julián, Piedrabuena, Comodoro Rivadavia, Trelew, San Antonio y regreso.

Morón y regreso.

Morón, Coronel Suárez y regreso.

San Antonio, Trelew, Comodoro Rivadavia y regreso.

Las Vertientes, Córdoba, Tucumán, Córdoba y regreso.

Comodoro Rivadavia y regreso.

Bariloche y regreso.

Neuquén y regreso.

Mar del Plata y regreso.

Punta Indio, Buenos Aires y regreso.

Córdoba y regreso.

Punta Indio y regreso (dos viajes).

De Punta Indio a:

Puerto Belgrano y regreso.

Divisorio, Pringles, Puerto Belgrano.

San Nicolás y regreso.

Puerto Gallegos y regreso.

Corrientes y regreso.

Asunción del Paraguay y regreso.

Trelew y regreso.

Mar del Plata y regreso.

Gualeguaychú y regreso.

Palomar, Puerto Belgrano y regreso.

Paso de los Libres y regreso.

Martín García y regreso.

Tucumán y regreso.

Asunción del Paraguay y regreso.

Rosario y regreso.

Mar del Plata, Miramar, Necochea, Mar del Sud,  
Orense, Claromecó, Monte Hermoso y regreso.

*Accidentes.*—En el año hubo que lamentar tres accidentes fatales, en los cuales perdieron la vida tres oficiales pilotos aviadores navales y dos hombres del personal subalterno.

*Personal.*— El mantenimiento y aumento de la capacidad del personal necesario para la seguridad de los materiales modernos incorporados a nuestra aviación naval, se aseguró en la forma siguiente:

a) Manteniendo en nuestra Comisión Naval en el extranjero, un núcleo de oficiales que durante el proceso de construcción y prueba de materiales, tradujera, preparara y remitiera al país, todas las instrucciones sobre montaje, cuidado, conservación y empleo de los materiales que se adquirirían.

Esta eficiencia alcanzada se debe, en gran parte, al envío de personal de ingenieros y mecánicos al extranjero, donde, entre otras cosas, intervinieron en la inspección del material adquirido. Al presente, puede decirse que las Bases de Aviación, como asiento natural de las unidades aéreas organizadas, están en condiciones de satisfacer con toda amplitud las exigencias de sus servicios.

Con el propósito de asegurar la movilidad de las Escuadras Aéreas, éstas poseen aviones transportes y de carga para acompañamiento y, en tierra, los vehículos de diferente clase que aseguran su aprovisionamiento y demás servicios auxiliares.

El conjunto de medidas previsoras enumeradas ha contribuído en gran parte a facilitar el normal desempeño de la aviación naval, en el transcurso del año próximo pasado.

*Operaciones.*—La aviación naval, organizada en Escuadras Aéreas, ha sido asignada a las Escuadras de Mar y de Ríos, al servicio de defensa del litoral y a la Escuela de Aviación para la formación de pilotos. La organización impuesta ha dado positivos resultados, en el sentido de hacer trabajar a la aviación convenientemente agrupada en escuadrillas y escuadras, con lo cual, los jefes de unidades han practicado en el comando simultáneo de numerosas unidades.

Las 14.227 horas de vuelo comprenden a la siguiente variedad de maniobras y ejercicios efectuados: formación, observación, reconocimiento, navegación, intercepción, descubierta, fotografía, tiro, exploración, bombardeo, puntería antiaérea, radiocomunicaciones, spotting, vuelos nocturnos, lanzamientos de paracaídas, cortinas de humo, remol-

que de mangas, vuelos de prueba, instrucción, comisiones, vuelos de cooperación con la Escuadra, operaciones tácticas, ataque contra objetivos terrestres y navales, vuelos entre nubes, etc.

Balanceando convenientemente el tiempo entre las prácticas aéreas y la instrucción teórica que se imparte al personal de alumnos, se han cumplido los programas dentro de tiempos normales.

*Trabajos aerofotográficos de importancia realizados.*—Levantamiento de la costa de la bahía de Samborombón, comprendida entre las bocas del río Salado y canal 15 a escala 1:10.000.

Levantamiento de la costa sud de la bahía de Samborombón, comprendida entre el arroyo San Clemente y el arroyo Las Tijeras: escala 1:10.000.

Levantamiento de los balnearios de Mar del Plata, Miramar, Mar del Sud, Orense, Claromecó y Monte Hermoso: escala 1:3000.

Levantamiento de la zona del proyectado canal lateral al río Bermejo, en una longitud de 850 km. y, aproximadamente 21.000 km<sup>2</sup> de superficie. Este trabajo fué realizado a requerimiento del Departamento de Obras Públicas de la Nación y ha sido entregado conjuntamente con 120 fotografías oblicuas obtenidas en la zona.

Levantamiento de las zonas comprendidas entre las vías del F. C. Sud y Rosario a Puerto Belgrano, próximas a la sierra de la Ventana, cubriéndose una superficie de 1280 km<sup>2</sup>.

Levantamientos varios sobre la ciudad de Buenos Aires y proximidades.

Con cámaras oblicuas, se obtuvieron 500 exposiciones panorámicas de las ciudades de San Nicolás, Gualeguaychú, Magdalena y Mar del Plata, co-

mo asimismo de los balnearios de Necochea, Miramar, Mar del Sud, Orense, Claromecó y Monte Hermoso.

Se obtuvieron 2000 exposiciones de ejercicios en colaboración con la Escuadra de Ríos y Grupo de Submarinos, habiéndose trabajado intensamente con la Escuadra de Mar en todos los períodos de entrenamiento.

*Vuelos y comisiones de importancia.—*

De Puerto Belgrano a:

Morón, Punta Indio, Paraná, Rosario, Curuzú Cuatiá, Resistencia, Monte Caseros, Gualeguaychú, Morón, Punta Indio y regreso.

San Antonio, Mackinchao, Bariloche, San Antonio y regreso.

San Antonio, Trelew, Comodoro Rivadavia, Trelew, San Antonio y regreso.

San Antonio, Trelew, Comodoro Rivadavia, San Julián, Piedrabuena, Comodoro Rivadavia, Trelew, San Antonio y regreso.

Morón y regreso.

Morón, Coronel Suárez y regreso.

San Antonio, Trelew, Comodoro Rivadavia y regreso.

Las Vertientes, Córdoba, Tucumán, Córdoba y regreso.

Comodoro Rivadavia y regreso.

Bariloche y regreso.

Neuquén y regreso.

Mar del Plata y regreso.

Punta Indio, Buenos Aires y regreso.

Córdoba y regreso.

Punta Indio y regreso (dos viajes).

De Punta Indio a:

Puerto Belgrano y regreso.  
Divisorio, Pringles, Puerto Belgrano.  
San Nicolás y regreso.  
Puerto Gallegos y regreso.  
Corrientes y regreso.  
Asunción del Paraguay y regreso.  
Trelew y regreso.  
Mar del Plata y regreso.  
Gualeguaychú y regreso.  
Palomar, Puerto Belgrano y regreso.  
Paso de los Libres y regreso.  
Martín García y regreso.  
Tucumán y regreso.  
Asunción del Paraguay y regreso.  
Rosario y regreso.  
Mar del Plata, Miramar, Necochea, Mar del Sud,  
Orense, Claromecó, Monte Hermoso y regreso.

*Accidentes.*—En el año hubo que lamentar tres accidentes fatales, en los cuales perdieron la vida tres oficiales pilotos aviadores navales y dos hombres del personal subalterno.

*Personal.*— El mantenimiento y aumento de la capacidad del personal necesario para la seguridad de los materiales modernos incorporados a nuestra aviación naval, se aseguró en la forma siguiente:

a) Manteniendo en nuestra Comisión Naval en el extranjero, un núcleo de oficiales que durante el proceso de construcción y prueba de materiales, tradujera, preparara y remitiera al país, todas las instrucciones sobre montaje, cuidado, conservación y empleo de los materiales que se adquirían.

b) Manteniendo en las fábricas productoras de motores, aviones, equipos radioeléctricos e instrumental, núcleos de suboficiales y cabos aeronáuticos, con la misión de familiarizarse con la construcción, reparación y mantenimiento del material.

c) Haciendo que personal técnico responsable de las fábricas proveedoras, se encontrara en el país, para el primer montaje, prueba y entrega de los materiales y para impartir conocimientos adicionales a nuestro personal.

Actualmente se encuentran en comisión en los EE. UU. de América, tres oficiales especializándose en aeronáutica en universidades de ese país.

Las necesidades del servicio naval fueron satisfechas en gran parte con los recursos aportados por la Ley N.º 12.255, pero el incesante progreso de esta relativamente frágil arma, obliga a la renovación permanente del material, si se quiere contar con una aviación naval eficiente. Es por ello que la previsora medida tomada por el Poder Legislativo de la Nación, de acordar por medio del artículo 34 de la Ley N.º 12.360, un crédito anual para la renovación y mantenimiento del material de aviación, ha satisfecho un loable y patriótico propósito, al que ha de responder ampliamente el Departamento de Marina con adquisiciones prácticas y oportunas y con una conveniente ejercitación y preparación del personal que ha de emplear y cuidar esos materiales.

El número de aviones en servicio y sus características especiales de empleo y conservación, plantean la exigencia de un mayor personal para el mantenimiento de los mismos en estado de eficiencia, razón por la cual se irá aumentando paulatina-

mente el personal superior y subalterno de esta rama de la Marina de Guerra.

El programa a desarrollarse en 1938 tiende, en principio, a aumentar el grado de entrenamiento del personal, mediante un elevado promedio de horas de vuelo individual y a conservar los elementos aéreos y terrestres, cuyo número no se encuentra en relación con el del personal actual.



# DIRECCION GENERAL DE DEFENSA DE COSTAS

---

Las unidades del Cuerpo de Artillería de Costas han continuado durante el año sus ejercicios, los que se han realizado en forma limitada, en virtud a los reducidos elementos con que cuenta en la actualidad. Se hace necesario ir adquiriendo paulatinamente armamento y materiales complementarios.

El actual cuadro de oficiales es todavía reducido. En el corriente año se han iniciado en la Escuela Naval los cursos de Cadetes de Artillería de Costas. En lo que se refiere al personal subalterno, se continúa con la formación del mismo, tomando como base el ingreso al Cuerpo de una cierta cantidad de ex conscriptos voluntarios seleccionados, que hayan prestado servicios en artillería de costas.

---

---

# DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL

---

Esta Dirección General ha desarrollado normalmente sus funciones satisfaciendo todas las necesidades de los buques y reparticiones de la Armada en las partes que se refieren al personal superior y subalterno.

## ESCUELA DE APLICACION PARA OFICIALES—

Los cursos se realizaron de acuerdo con los programas establecidos.

## ESCUELA NAVAL MILITAR—

*Ingresos.*—El examen de ingreso tuvo lugar en el mes de marzo. La comisión médica llenó su cometido en la Escuela de Mecánica.

A objeto de dar facilidades a los candidatos domiciliados en provincias, se destacaron cuatro comisiones al interior, en la siguiente forma:

*Comisión N.º 1.*—Corrientes (examinó candidatos de Santo Tomé y Corrientes); Santa Fe (examinó candidatos de Santa Fe, Rafaela y San Carlos); Paraná (examinó candidatos de Paraná, La Paz y Villa Crespo); Concepción del Uruguay (examinó candidatos de Gualeguay y Concepción del Uruguay).

*Comisión N.º 2.*—Catamarca (examinó un candidato de esa ciudad); Córdoba (examinó candidatos de Córdoba, Río IV, Marcos Juárez y Monte Cristo).

*Comisión N.º 3.*—San Juan (examinó a tres candidatos de esa ciudad); Mendoza (examinó candidatos de Mendoza, San Martín, Lavalle, Villa Maipú, Rodeo del Medio, Rivadavia, Colonia Alvear y Godoy Cruz); San Luis (examinó un candidato de esa ciudad).

*Comisión N.º 4.*—Salta (examinó un candidato de esa ciudad); Santiago del Estero (examinó candidatos de Loreto y Santiago del Estero); Rosario (examinó candidatos de Rosario, Villa Constitución y Victoria (Entre Ríos).

Como lo demuestra la siguiente planilla, de los 633 candidatos presentados a examen médico, fué declarado inepto físicamente el 14 %, eliminado en el examen escrito el 52 %, eliminado en el examen oral el 20 %, aprobando el examen de ingreso sólo el 14 %:

Detalle	Cuerpo general	Cuerpo de ingenieros	Total
Inscriptos . . . . .	586	71	657
No presentados . . . . .	20	4	24
Presentados a examen médico . . . . .	566	67	633
Ineptos físicamente . . .	71 (12 %)	15 (22 %)	86 (13 %)
Presentados a examen escrito . . . . .	495	52	547
Eliminados en examen escrito . . . . .	297 (60 %)	34 (60 %)	331 (60 %)
Presentad. a examen oral	198	18	216
Eliminad. en examen oral	117 (59 %)	9 (50 %)	126 (58 %)
Aprobados en examen oral	81	9	90
Aprobados con relación a presentados . . . . .	14 %	13 %	14 %
Ingresaron . . . . .	80	9	89

*Constitución del Cuerpo de Cadetes.*—La distribución de los Cadetes por curso fué la siguiente:

4.º año (Cuerpo General) . . . . .	31
4.º año (Cuerpo Ing. Maquinistas) . . .	4
4.º año (Cuerpo Ing. Electricistas) . . .	3
3er. año (Cuerpo General) . . . . .	61
3er. año (Cuerpo Artillería Costas) . . .	5
3er. año (Cuerpo Ingenieros) . . . . .	8
2.º año (Cuerpo General) . . . . .	76 (1)
2.º año (Cuerpo Ingenieros) . . . . .	15
1er. año (Cuerpo General) . . . . .	88 (2)
1er. año (Cuerpo Ingenieros) . . . . .	13 (3)
	—
Total . . . . .	304

*Instrucción.*—Los programas de estudios fueron cumplidos sin inconvenientes, habiéndose destinado un cierto número de horas diarias a la instrucción militar y marinera y a la ejercitación de deportes.

La práctica semanal de navegación se realizó a bordo de tres Rastreadores puestos a disposición de la Escuela y para el embarco de fin de año se destinó el Guardacostas “Pueyrredón”, buque que en febrero zarpó de Puerto Belgrano para Buenos Aires, de donde puso luego proa a la costa sud, para finalizar su viaje en el mes de marzo en la Base citada.

*Nuevo edificio.*—En el mes de junio se dió comienzo al rellenamiento del terreno donde debe levantarse el edificio cuya construcción fué dispuesta por Ley 12.353. El Ministerio de Obras Públicas

---

(1) 4 becados peruanos.

(2) 4 becados venezolanos.

(3) 2 becados venezolanos.

tiene a su cargo dicho trabajo, efectuándose los talleres de contención necesarios con el personal de la Escuela.

#### ESCUELA DE MECANICA—

*Reclutamiento.*—El reclutamiento de aprendices, para el cual se han presentado candidatos con exceso, se realizó en condiciones normales, empleándose de tres a cuatro meses en la preparación de cada grupo de incorporados, con excepción de los destinados a las categorías de radiotelegrafistas y furríes, que por exigir una instrucción especial suplementaria, requirieron nueve y tres meses más, respectivamente, de estadía en la Escuela. Al término de los correspondientes períodos de instrucción se les dió de alta como Marineros 2os., disponiéndose su incorporación a los buques.

Egresaron como Marineros 2os. durante el año, 1207 hombres, destinándose 790 a la categoría de Mar y 417 a la de Maquinistas.

De los candidatos al ingreso, el 20 % fué declarado inepto para el servicio; este porcentaje se considera elevado por tratarse de jóvenes cuya edad está comprendida entre los 17 y 25 años.

*Cursos especiales.*—Durante el año 1937 se desarrollaron los cursos semestrales, especiales para marineros, que deben egresar como Cabos 2os.

Los programas de estudios fueron desarrollados normalmente en su totalidad, obteniéndose buenos resultados, a pesar del número grande de alumnos que ha tenido a su cargo cada profesor.

Las materias profesionales fueron dictadas por oficiales y las materias elementales y educación física por profesores civiles. En el año 1937 egresaron de la Escuela 254 Cabos 2os.

SANIDAD—

Sin saberse a qué atribuirlo, la realidad es que el número de enfermos ha aumentado con respecto al año anterior, como lo demuestra el cuadro que se agrega y del que se deduce, entre otras cosas, que el porcentaje de enfermos infecciosos, que llega a un 35.46 % del total, supera en un 9.62 % al del año anterior. A los marineros y conscriptos corresponde el mayor número de casos. Como todos los años, estas enfermedades infecciosas, hicieron su aparición en las épocas de incorporación de conscriptos y a la entrada del invierno. Es una característica de nuestra morbilidad, que no puede evitarse, a pesar de las medidas de higiene individual y colectivas que se adoptan. El hacinamiento por una parte y por otra la falta de inmunización natural del personal que ingresa a la Marina, procedente en gran parte del interior, son los factores que más influyen en el desarrollo de estas afecciones. La falta de adaptación al medio contribuye también a favorecer las infecciones de esta naturaleza y quizás justifique este aumento de enfermos infecciosos el hecho de que, en el año último, el número de incorporados al servicio ha superado al de años anteriores. Estas enfermedades infecciosas fueron, en orden decreciente: gripe, parotiditis, sarampión, rubiola, varicela y otras que, por su pequeño número, no merecen consignarse.

Las “lesiones traumáticas” están representadas por un 18.42 % sobre el total general de enfermos por año. Este es un grupo que ha constituido siempre una de las modalidades de nuestra morbilidad; debe atribirse a la naturaleza de los trabajos que deben ejecutar los hombres del personal subalterno.

El grupo “enfermedades venéreas y sífilis” proporciona una nueva comprobación de la eficacia de los procedimientos que en la Marina se utilizan para la prevención del contagio de estas enfermedades. Este año el porcentaje ha sido del 5.69 % con relación al total general de enfermos y esto demuestra que esas enfermedades han decrecido con relación a las del año anterior en un 0.71 %. Este relativamente reducido porcentaje estimula a proseguir la lucha diaria contra esos males, adoptando siempre los mismos procedimientos, consistentes en conferencias, divulgación práctica de conocimientos preventivos y preservativos y profilaxia obligatoria.

Con respecto a los demás grupos del cuadro nosográfico debe decirse que el número de estas manifestaciones patológicas es el normal en toda organización colectiva, más o menos numerosa y no puede por consiguiente verse exceptuado de ellas el personal de la marina, expuesto a las contingencias propias de la ruda y azarosa vida del mar.

El número de enfermos tuberculosos, fué de 68 (48 pulmonares, 9 ganglionares y 11 de otras formas), correspondiendo 8 a miembros del personal superior, 4 a suboficiales, 14 a cabos, 23 a marineros y 19 a conscriptos, de los que fallecieron: 1 suboficial, 6 marineros y 8 conscriptos. La lucha contra esta cruel enfermedad se verá felizmente facilitada en gran parte, con la construcción del pabellón que para el personal de la Armada se construirá en el sanatorio de Santa María, en Córdoba, con los fondos que para ese efecto acordó el H. Congreso.

En el año 1937 de los 4.700 ciudadanos que se llamaron a prestar servicio en la Armada, se presen-

taron a examen médico 3.979. El número de ineptos fué de 1.298 los que sumados a los 45 hombres de esa clase declarados ineptos durante el año, da un porcentaje de 29.62 % sobre el total de presentados.

49 fallecimientos tuvieron lugar durante el año en los distintos buques y reparticiones de la Armada o en actividades relacionadas con el servicio, si bien la gran mayoría de ellos no en actos del servicio: 6 del personal superior, 6 suboficiales, 8 cabos, 16 marineros y 13 conscriptos (cantidad menor en 6 a la del año pasado).

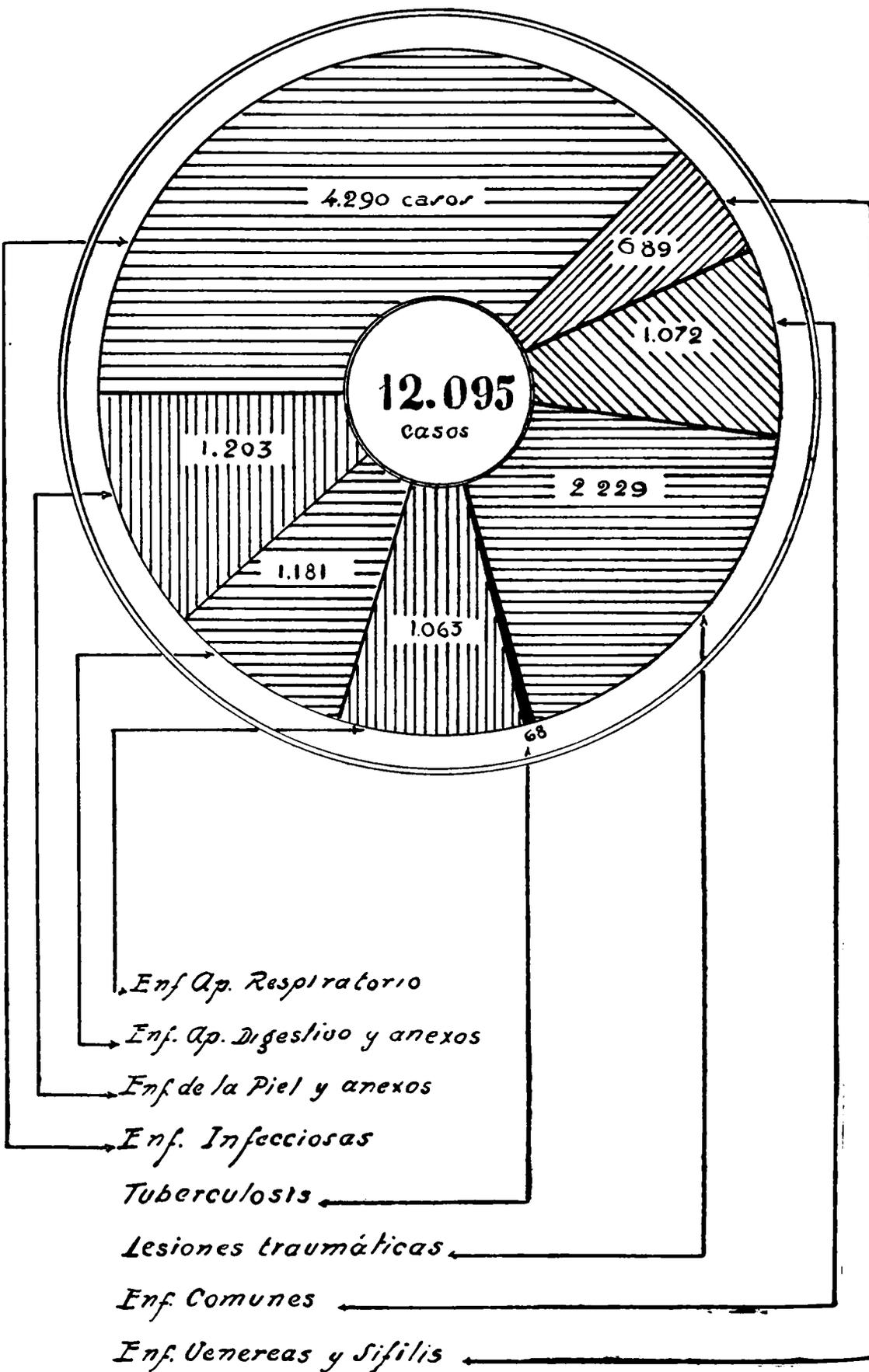
Las enfermedades comunes, la tuberculosis pulmonar y de otras formas y los accidentes de aviación y la asfixia por sumersión marcaron las mayores cifras, esto es, 17, 15, 5, y 7 decesos respectivamente.

#### JUSTICIA—

La disciplina reinante en la institución, se ajusta a lo que es ya tradicional en nuestra Marina de guerra: la profunda compenetración que cada uno tiene de sus deberes y el cumplimiento estricto de las reglamentaciones en vigor.

MORBILIDAD OCURRIDA EN LA ARMADA DURANTE EL AÑO 1937.  
CLASIFICACION EN GRANDES GRUPOS

Número de casos



**Cuadro demostrativo de la morbilidad general de la Armada durante el año 1937**

Grupo N.º	GRUPOS DE CLASIFICACION NOSOGRAFICA	N.º de casos	% con rela- ción al total general de enfermos
I	Enfermedades infecciosas. . .	4.290	35.46
II	Enfermedades venéreas y sífilis	689	5.69
III	Endocrinopatías, hemopatías y enfermedades del metabolismo	9	0.07
IV	Enfermedades del sistema nervioso y mentales . . . . .	72	0.59
V	Enfermedades de los ojos . . .	245	2.02
VI	Enfermedades del oído . . . .	165	1.36
VII	Enfermedades del aparato respiratorio . . . . .	1.063	8.78
VIII	Enfermedades del aparato circulatorio . . . . .	78	0.64
IX	Enfermedades del aparato digestivo y anexos . . . . .	1.181	9.70
X	Enfermedades del aparato genito-urinario . . . . .	124	1.02
XI	Tumores, hernias, flemones, abscesos, úlceras, fístulas y gangrenas . . . . .	250	2.06
XII	Enfermedades de los huesos, articulaciones, músculos y anexos . . . . .	399	3.20
XIII	Enfermedades de la piel y anexos . . . . .	1.203	9.94
XIV	Lesiones traumáticas . . . . .	2.229	18.42
XV	Intoxicaciones y envenenamientos, mordeduras y picaduras ponzoñosas . . . . .	30	0.23
XVI	Tuberculosis pulmonar . . . .	48	0.39
XVII	Tuberculosis ganglionar. . . .	9	0.07
XVIII	Tuberculosis otra formas . . .	11	0.09
<b>Total de casos. . . .</b>		<b>12.095</b>	

El estado de conservación del material flotante y terrestre continúa siendo satisfactorio. Sus reparaciones se han hecho en forma normal.

*Buques.*—Se terminaron los trabajos de modernización del Guardacostas “Pueyrredón” y una vez realizadas sus pruebas finales, efectuaron en él su viaje de fin de curso los Cadetes de la Escuela Naval.

El buque escuela “Presidente Sarmiento” inmediatamente de terminado su XXXVIII viaje de instrucción, fué sometido a una recorrida general a efectos de prepararlo para el viaje que actualmente realiza.

Los Rastreadores “Fournier” y “King” han sido radiados del servicio; se han incorporado a la lista de unidades de la Marina los Rastreadores “Boucharde”, “Drummond” y “Granville”, construídos en los talleres generales de la Base Naval de Río Santiago.

En los talleres generales de la Base Naval de Puerto Belgrano, se ha construído el buque tanque “Punta Alta” y se ha incorporado al servicio.

En lo que respecta al material de armas submarinas, fueron atendidas eficientemente las provisiones a los buques de las Escuadras de Mar y de Ríos.

Es sentida la necesidad de construir chatas y remolcadores, para atender los múltiples servicios de las Bases Navales y el Arsenal de Artillería de Marina.

Los talleres de las Bases Navales de Puerto Belgrano y de Río Santiago, de Artillería de Marina y de Dársena Norte, han desarrollado durante el año transcurrido las tareas necesarias para mantener en estado de eficiencia a todos los buques y servicios de la Marina.

Los talleres de Río Santiago darán término próximamente a la construcción del Rastreador “Spiro”, habiéndose iniciado ya la construcción de un buque transporte para el servicio de la costa sud y del primero de los cuatro Avisos que prevé la Ley N.º 12.353 para la instrucción práctica profesional de los Cadetes de la Escuela Naval Militar.

Durante el año han tenido lugar en Inglaterra las botaduras del Crucero “La Argentina”, en construcción en los astilleros Vickers Armstrong y de los siete destructores ordenados en 1936: tres en los astilleros citados, dos en los de John Brown y dos en los astilleros Cammell Laird.

En vista del estado actual de los trabajos, estos buques se incorporarán a la Marina en el transcurso del año.

*Obras en tierra.*—En lo que respecta a obras en tierra se ejecutaron en gran parte las autorizadas en el Plan de Trabajos Públicos del año, habiéndose terminado, entre otras, las siguientes:

Pabellón de cirugía y consultorios externos en Puerto Belgrano.

Capilla en Puerto Belgrano.

Casa hotel en Puerto Belgrano.

Escuela de Guerra Naval en la Capital Federal.

24 casas para personal subalterno y sus familias en Puerto Belgrano.

17 casas para oficiales y sus familias en Puerto Belgrano.

Parte de la instalación eléctrica de la red de Puerto Belgrano.

Edificios para las Subprefecturas de La Plata y San Javier (Misiones).

Aprovisionamiento de agua potable a la Base Naval de Río Santiago.

Patio cubierto, casino para tropa y cuerpo de guardia en Punta Indio.

Pavimentos y caminos en Puerto Belgrano y en Subprefectura de Rosario.

*Arsenales.*—Actualmente está en estudio una nueva organización para los talleres de la Armada, la que una vez puesta en práctica reportará, fuera de toda duda, una mayor utilidad de los mismos, que se hará sentir, sobre todo, en cantidad y economía de los trabajos que efectúan, complementando esta medida la formación del stock de materiales que paulatinamente se lleva a cabo.

El Arsenal de Artillería de Marina, ha procedido a la ejecución de numerosos trabajos de artillería y reparación de armas portátiles, preparación de munición, etc., que atiende con la partida que administra.

Se han efectuado diferentes consultas técnicas con la Estación de Experiencias, la que ha ejecutado diversas pruebas de materiales y experimentaciones.

Con el personal comisionado por Puerto Belgrano, Arsenal de Artillería de Marina y División Artillería de la Dirección General del Material, se ha dado término a todos los trabajos de reparaciones, recorrido, monte y desmonte de la artillería y con-

trol de los cañoneros “Humaytá” y “Paraguay” de la Armada paraguaya.

El Taller de Armas de Río Santiago sigue encontrándose por completo dedicado a la construcción de diversos materiales y repuestos, contando con excelentes personal y material, pero no puede producir muchos elementos indispensables para la defensa de puertos, como por ejemplo minas, por no ser suficientes las partidas del Presupuesto.

El de Puerto Belgrano se dedica exclusivamente al recorrido del material de armas submarinas a su cargo, trabajo con el que apenas puede cumplir, también por no contar con fondos suficientes.

*División Industrias.*—Esta división ha continuado con su misión de vincular la industria privada con la Marina de Guerra, interesando a la primera, cuando ha sido necesario, en la producción de los artículos o productos que se requerían.

La confección de especificaciones adecuadas, trabajo éste que se ha iniciado, hará que esa vinculación sea más efectiva al conocer el industrial las normas y requisitos exactos a que deben responder los productos que ofrezca a la Armada.

La intervención de esta División y el mayor conocimiento, por medio de registros y ficheros, de las firmas comerciales, le permitió descubrir irregularidades cometidas por algunas de éstas.

Las actividades de los talleres durante el transcurso de 1937 han sido de mayor intensidad que en otros años, notándose especialmente esta labor al finalizar el mismo. Se han efectuado trabajos para otras Reparticiones, haciéndose también las reparaciones necesarias a los Cañoneros paraguayos "Humaytá" y "Paraguay".

En general se han ejecutado trabajos de toda índole con resultados satisfactorios y solo se ha dado intervención a la industria privada en aquello que no ha sido posible ejecutar, por carecer de elementos en el taller.

Durante el transcurso del año fenecido se ha ido poniendo en práctica en forma paulatina, el proyecto de organización de los Talleres Generales de la Armada, siendo su resultado altamente satisfactorio, considerándose conveniente continuar en la misma forma para evitar los diversos inconvenientes con que se tropieza, medida que dará los resultados benéficos esperados de esta organización.

Merece especial mención el traslado de secciones efectuado de conformidad al plan aprobado por la Dirección General del Material, habiendo dado como resultado una mejor economía en tiempo y distribución del personal, con el agregado de su mayor rendimiento, por el eficaz contralor que sobre el personal puede efectuarse.

Los servicios eléctricos del Taller han sido atendidos hasta mediados del mes de abril, por la usina del mismo y la Compañía Italo Argentina de Electricidad. Desde esa fecha la usina funcionó en forma permanente sin afectar en nada los servicios, representando con ello una economía en la cuenta mensual que se abonaba a la Compañía citada.

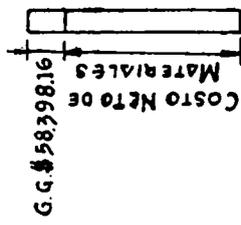
Los diques de carena funcionaron normalmente y las recaudaciones efectuadas en tal concepto alcanzaron durante el año a la suma de pesos moneda nacional 252.483.39. En cuanto a lo recaudado por alquiler de caballetes y planchadas, barrido de los diques, corriente eléctrica, alquiler de mangueras, provisión de agua y suplemento de picaderos de los buques mercantes que utilizaron los diques de carena, alcanzó la suma de pesos moneda nacional 7.340.04.

En los gráficos agregados se detalla el monto de las inversiones en jornales y materiales realizadas durante el año, en buques y Reparticiones de la Armada, así como también lo cobrado por esos conceptos por trabajos realizados a Yacimientos Petrolíferos Fiscales, a otras Reparticiones nacionales y a particulares.

MONTO INVERTIDO — AÑO 1937

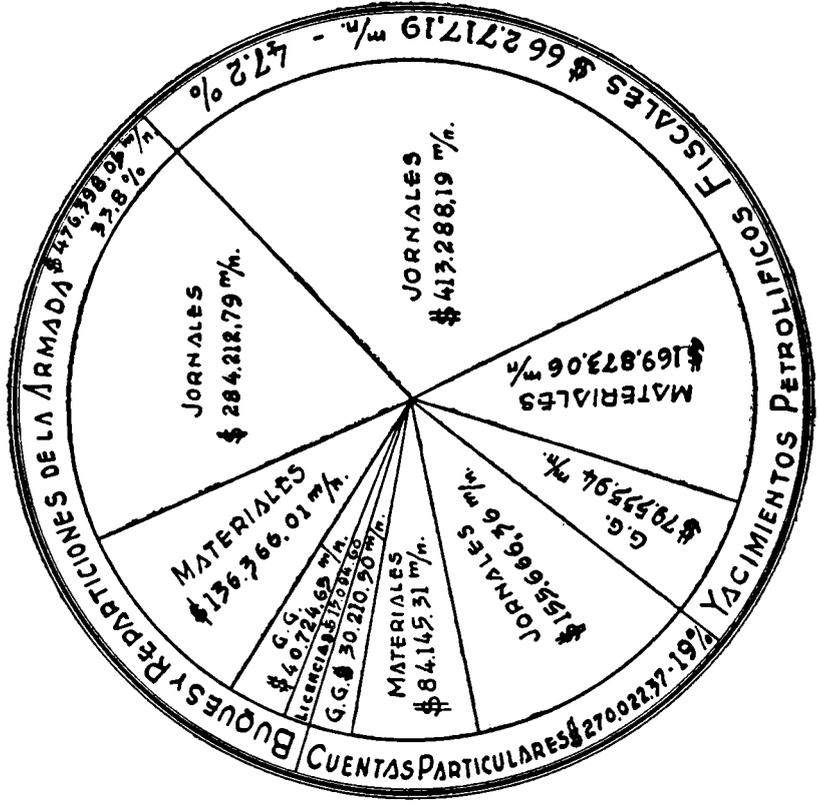
Jornales Mano de Obra Directa

G.G. \$ 92.092.93  
 Licencias \$ 15.094.60

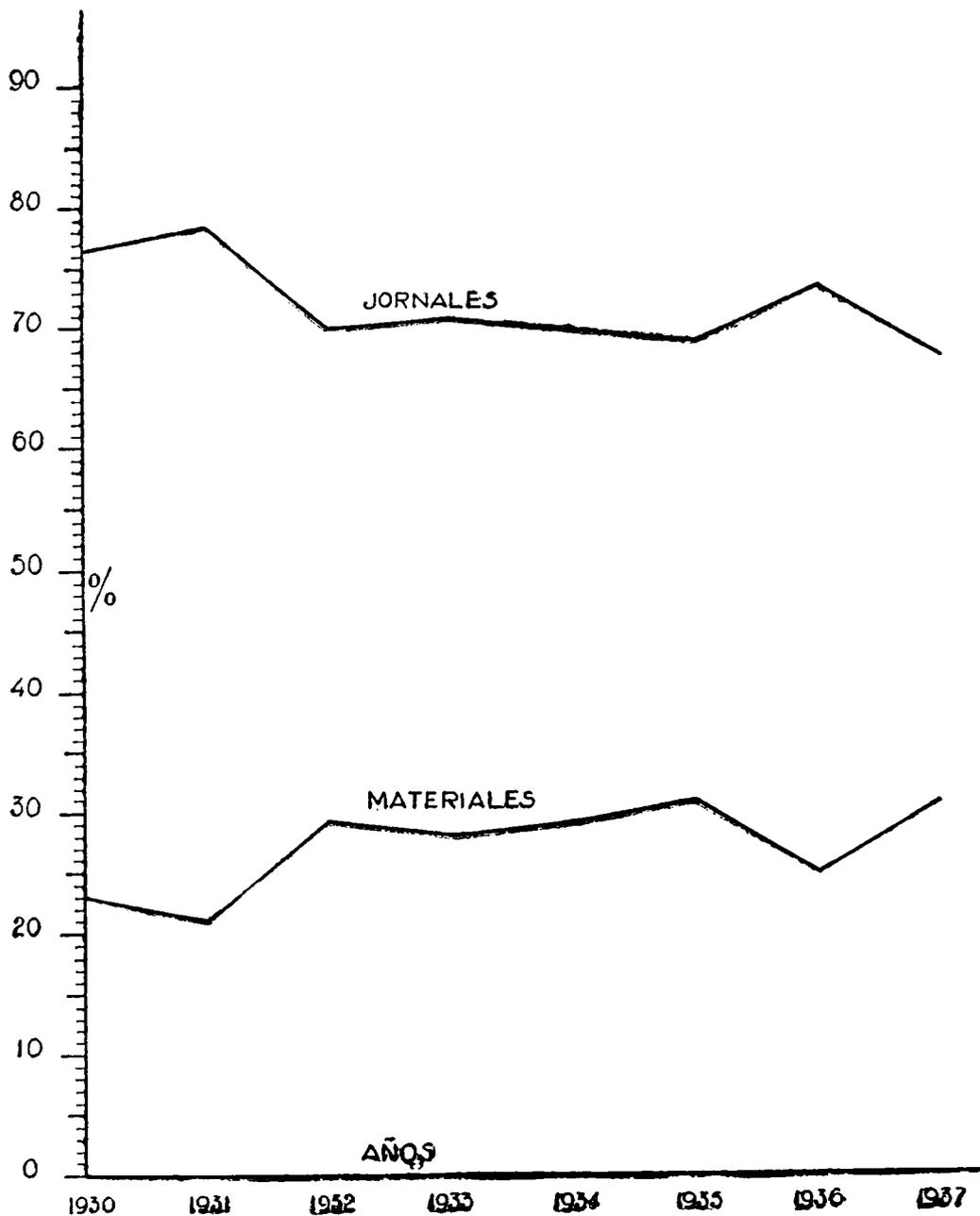


JORNAL \$ 853.167,54 m/n  
 MATERIALES \$ 390.384,65 m/n

TOTAL GENERAL \$ 1.409.137,88 m/n.



# PORCENTAJE DE MATERIALES Y JORNALES CON RESPECTO A TOTAL EMPLEADO EN LAS OBRAS ENTRE 1929 y 1937



La Dirección General Administrativa ha desarrollado sus actividades normalmente y de acuerdo a las mayores necesidades creadas por el aumento del personal y de las actividades.

El pago al comercio ya normalizado en el ejercicio anterior, se ha seguido efectuando con toda regularidad, al igual que los aprovisionamientos a los buques y reparticiones.

Puede decirse que el comercio responde ahora mejor a las exigencias de la Dirección, en lo que respecta a los artículos que se les adquieren, aun cuando todavía se tropieza con pequeñas dificultades de las que dan fe las multas que han debido aplicarse en muchos casos, especialmente por incumplimiento en los plazos de entrega.

Las inspecciones pasadas a las contabilidades de las distintas reparticiones han comprobado la forma normal en que ellas se desenvuelven, habiendo constatado a su vez la Contaduría General de la Nación, por medio de sus inspecciones periódicas a la División Contabilidad de la Dirección General, el mantenimiento permanentemente al día de todas las cuentas del Departamento de Marina.

Los depósitos con que cuenta esta Dirección General resultan ya no sólo insuficientes sino también inadecuados para almacenar la gran cantidad de artículos que se requiere para el aprovisionamiento normal de los buques y reparticiones. Este proble-

ma se verá lógicamente agravado con la incorporación de las nuevas unidades a efectuarse en el corriente año. No es posible ni conveniente invertir grandes sumas en nuevas instalaciones en el actual edificio que hasta carece de sistemas apropiados para prevenir y combatir incendios. Es por ello que oportunamente habrá que contemplar la posibilidad de construir nuevos depósitos tal cual se expresó ya en la Memoria anterior.

El almacenamiento de los ácidos e inflamables, requiere por la naturaleza propia de esos elementos, que se encare la construcción en Dársena Sud de un depósito apropiado que cuente con todos los implementos para combatir un posible incendio y reúna las condiciones de seguridad necesaria para neutralizar cualquier imprudencia o descuido del personal. A este respecto también se estudiará oportunamente la forma apropiada de solucionar el problema.

Es ya indispensable contar con un buque tanque para el transporte de combustible a las Bases y aprovisionamiento de los buques de la Escuadra en el mar, que tenga una capacidad apropiada para satisfacer cómodamente todas esas necesidades, pues actualmente se está obligado a contratar para esos fines, los servicios de los buques dependientes de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales, con los cuales no siempre es posible contar en el momento oportuno, en razón de los compromisos y exigencias que se le crean a esa repartición, sin considerar el recargo que significa para la partida correspondiente del Anexo "G", el mayor costo de combustibles por gastos de fletes, lanchajes, etc.

La División Laboratorios ha desarrollado una mayor actividad que en años anteriores, respon-

diendo a todas ellas con el celo y diligencia que le permiten las antiguas instalaciones que posee. Además de satisfacer a todas las exigencias de las distintas reparticiones de la Armada, ha efectuado trabajos y respondido consultas formuladas por la Aduana de la Capital, Ministerio de Guerra, Dirección General de Correos y Telégrafos, Compañía Central Argentina de Electricidad y Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

No sólo se practicaron análisis biológicos e industriales, sino también se efectuaron pruebas de explosivos, electricidad y resistencia de materiales.

En lo que a Transportes se refiere, debe comenzar a pensarse ya en la construcción de los que pronto han de necesitarse para relevar a los actualmente en servicio que están llegando a su límite de vida. Se ha iniciado en los talleres de la Base Naval de Río Santiago la construcción de un buque de esas características, cuya necesidad se hace sentir por las poblaciones de nuestra costa sud, especialmente las de Tierra del Fuego. Durante este último año el servicio de Transportes Nacionales se ha realizado eficazmente, habiendo removido más de 12.000 toneladas de mercaderías adquiridas en el extranjero y atendiendo puntualmente el servicio entre Buenos Aires, Ingeniero White y los puertos de la costa sud con los Transportes "Pampa" y "Chaco" que efectuaron un total de 12 viajes (8 de itinerario, de acuerdo al programa establecido a principios de año, saliendo alternativamente cada uno de ellos en las fechas fijadas y otros cuatro, intermedios entre los de itinerario, conduciendo, en tres de ellos, carbón para el depósito de Ushuaia, y en el cuarto transportando a Comodoro Rivadavia carga del Ministerio de Obras Públicas).

En la planilla adjunta se especifica la carga y pasajeros conducidos por los mencionados buques.

Durante el año 1937 ha permanecido destacado como buque de estación en Tierra del Fuego, el Transporte “Patagonia”, en cuyo servicio ha efectuado 13 viajes entre Ushuaia y Río Gallegos, con escalas en puertos y poblaciones intermedias.

**Planilla comparativa correspondiente a carga y pasajeros conducidos por los Transportes  
“Pampa” y “Chaco” en sus viajes al Sud en 1936-37**

Clasificación	Cantidad de viajes		Cantidad de pasajeros		Cantidad de carga en tons.		Liquidación pasajes y carga en \$ <sup>m</sup> / <sub>n</sub>		Diferencia en \$ <sup>m</sup> / <sub>n</sub>	
	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	Aumento	Disminución
	Particular . . . . .	8	12	700	702	12.564	11.574	271.018.92	225.489.08	—
Oficial (O. Ministerios) . . . . .	8	12	—	102	—	—	—	8.519.00	8.519.00	—
Oficial (Marina) . . . . .	8	12	124	574	2.411	9.783	40.782.04	212.993.76	172.211.72	—

**Transporte “Patagonia”**

**Buque de estación en Tierra del Fuego**

Particular . . . . .	11	13	261	308	1.840	2.914	22.210.42	24.210.25	1.999.83	—
Oficial (Marina) . . . . .	11	13	4	11	208	34	1.847.98	567.50	—	1.280.48
Oficial (O. Ministerios) . . . . .	11	13	—	14	—	—	—	280.00	280.00	—

## PREFECTURA GENERAL MARITIMA

---

Los servicios de policía general de la navegación y de seguridad y orden público se han cumplido sin tropiezos, habiendo contribuido a este satisfactorio resultado de normalidad con que han actuado en sus tareas los gremios marítimos y afines. Minúsculas diferencias del trabajo, producidas en uno que otro puerto del interior, no han trascendido en sus afectos de la esfera local y han sido solucionados en forma equitativa y convenientemente en todos los casos, mediante la oportuna intervención conciliadora de las autoridades.

La dotación del personal asignado, con el esfuerzo en la oficialidad y marinería, han permitido subsanar las deficiencias que se notaban en los servicios como consecuencia de la escasez de hombres, pudiéndose cumplir, por el momento, con las necesidades más imperiosas para la debida atención de los importantes intereses fiscales y del comercio marítimo que por mandato legal tiene bajo su custodia la Institución.

Con los elementos de movilidad, con que se cuenta en la fecha, se han podido salvar los inconvenientes con que en años anteriores tropezaba el personal para desempeñar sus funciones y, como consecuencia, se ha mantenido una vigilancia más efectiva en la zona jurisdiccional.

Sin embargo, es oportuno a este respecto hacer notar que aun así, todavía los efectivos de perso-

nal, material de movilidad y armamento, resultan insuficientes para cubrir las exigencias reales y siempre crecientes de los servicios.

La exigüidad de los aumentos de personal sancionados en el presupuesto para 1937, sólo ha permitido reforzar las dotaciones de las dependencias más necesitadas, quedando otras muchas en la situación apremiante expresada en Memorias anteriores y que urge aliviar en defensa de los intereses fiscales y para prestigiar los importantes servicios a cargo de la Repartición.

El material de armamento de la Repartición se halla en general en buen estado de conservación, habiéndose practicado las recorridas necesarias a tal efecto.

El monto de la partida asignada para embarcaciones, permite tener en estado de eficiencia al material flotante existente e ir adquiriendo paulatinamente nuevos elementos para dotar a todas las dependencias de las embarcaciones necesarias para el servicio. No ocurre lo mismo con los recursos destinados a atender las necesidades de los vehículos automotrices; ellos son tan reducidos que no permiten efectuar las adquisiciones más indispensables, pues una parte considerable de la partida es absorbida en la conservación de los vehículos existentes.

Publicando la Prefectura General Marítima una Memoria amplia de sus actividades y en la cual se detalla el movimiento de los puertos durante el año, se considera innecesario repetirlas en esta Memoria General del Departamento de Marina. A título informativo se agregan algunas planillas y gráficos indicadores del movimiento marítimo mer-

cante del año transcurrido y su comparación con varios años anteriores y una planilla con los contrabandos apresados por personal de la Repartición.

El movimiento de buques y toneladas de registro, ha aumentado con relación al año anterior, alcanzando, en los distintos puertos de la República a 188.333 buques con 85.439.340.89 toneladas, lo que representa un aumento de 1.825.930.80 toneladas sobre el movimiento habido en 1936. Este aumento responde, exclusivamente al movimiento de ultramar, o sea a los buques entrados y salidos directamente de o para ultramar y a los de ultramar que efectúan navegación fluvial, habiéndose en cambio notado una considerable disminución en el tonelaje correspondiente al cabotaje a pesar del mayor número de buques que navegó. Como se ha dicho en la Memoria correspondiente a 1936, esto obedece a la nueva forma de efectuar el arqueo de las embarcaciones, medida dispuesta por Superior Decreto de 3 de agosto de 1935 y cuyas normas entraron a regir en las postrimerías del año 1937.

*Marina Mercante.* — Como consecuencia de las conclusiones a que ha llegado la Comisión Organizadora de la Marina Mercante designada en el año 1934 por decreto N.º 53.414 y teniendo en cuenta la inconveniencia de crear un organismo demasiado ampuloso, por lo menos mientras no se hayan orientado apropiadamente los procedimientos a seguir, el P. E. ha creado con fecha 28 de enero de 1938, por decreto N.º 124.116, la Dirección General de Marina Mercante, organismo que entrará en funciones en el corriente año.

A fin de evitar erogaciones crecidas, se irán considerando metódica y paulatinamente las solucio-

nes propuestas por la Comisión mencionada, tratando al mismo tiempo de aprovechar, a ese respecto la experiencia de otras naciones, cuyas marinas mercantes son dirigidas por organismos especiales del Estado.

## Oficina de Resguardo y Anexos

Relación de los contrabandos apresados y contravenciones a las Ordenanzas de Aduana denunciados con intervención de las dependencias de la Prefectura General, durante el año 1937, y diferencias con respecto al año 1936:

	Apresado en		Diferencia Cantidad		Valor aproximado en pesos moneda nacional
	1937	1936	Mayor	Menor	
Arroyo Pareja . . . . .	1	—	1	—	8.73
Alvear . . . . .	2	—	2	—	1.116.40
Bahía Blanca . . . . .	1	1	—	—	452.36
Barra Concepción . . . . .	5	4	1	—	1.950.00
Barranqueras . . . . .	4	6	—	2	832.00
Bella Vista . . . . .	—	2	—	2	—
Bermejo . . . . .	6	3	3	—	1.610.00
Bouvier . . . . .	2	1	1	—	28.30
Campana . . . . .	—	1	—	1	—
Candelaria . . . . .	7	4	3	—	1.383.00
Colón . . . . .	—	1	—	1	—
Colonia Clorinda . . . . .	1	1	—	—	150.00
Concordia . . . . .	1	2	—	1	1.600.00
C. del Uruguay . . . . .	—	1	—	1	—
Corrientes . . . . .	14	11	3	—	2.754.70
Diamante . . . . .	—	1	—	1	—
Eldorado . . . . .	7	—	7	—	311.50
Federación . . . . .	—	1	—	1	—
Formosa . . . . .	46	71	—	25	4.291.70
Garruchos . . . . .	1	1	—	—	50.00
J. F. Uriburu . . . . .	—	1	—	1	—
Goya . . . . .	—	1	—	1	—
Itá-Ibaté . . . . .	1	—	1	—	2.107.00
Las Palmas (Chaco) . . . . .	8	3	5	—	788.00
La Cruz . . . . .	5	—	5	—	1.328.20
Mar del Plata . . . . .	2	—	2	—	70.00
Monte Caseros . . . . .	2	6	—	3	189.00
Paso de La Patria . . . . .	1	4	—	4	1.200.00
Paso de Los Libres . . . . .	10	3	7	—	9.092.10
Posadas . . . . .	28	31	—	3	9.117.62
Puerto Aguirre . . . . .	—	1	—	1	—
Puerto Ocampo . . . . .	—	1	—	1	—
Quequén . . . . .	1	5	—	4	414.00
Quilmes . . . . .	—	1	—	1	—
Rosario . . . . .	—	13	—	13	—
Santa Ana . . . . .	—	1	—	1	—
S. Javier (Misiones) . . . . .	2	6	—	4	—
San Nicolás . . . . .	3	1	2	—	524.00
Santo Tomé . . . . .	17	32	—	15	22.60
San Lorenzo . . . . .	1	—	1	—	2.282.00
Tigre . . . . .	4	6	—	2	40.86
Villa Constitución . . . . .	1	—	1	—	65.016.00
Yapeyú (San Martín) . . . . .	2	—	2	—	20.00
Z. del R. de La Plata . . . . .	—	21	—	21	775.00

**TOTAL . . . . .**

**109.525.07**

MOVIMIENTO PORTUARIO

Cuadro con resumen general de las entradas y salidas de buques

*Puerto de la Capital*

	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Vapores de ultramar . . .	1.857	7.468.999.23	1.953	7.625.148.46
Veleros de ultramar . . .	—	—	2	3.997.—
Vapores de ultramar, navegación interior . . .	947	3.060.964.—	821	2.772.592.—
Veleros de ultramar navegación interior . . .	1	525.—	—	—
Vapores de cabotaje . . .	7.985	2.423.712.98	8.059	2.456.617.60
Veleros de cabotaje . . .	6.661	1.165.906.08	6.673	1.178.529.35
Vapores ribereños navegación exterior . . . .	2.385	1.104.873.28	2.373	1.108.002.47
Veleros ribereños navegación exterior . . . . .	1.909	508.298.38	1.839	494.414.75
Vapores ribereños navegación interior . . . . .	6	6.853.38	5	5.752.92
Veleros ribereños navegación interior . . . . .	3	731.65	2	556.37
<b>Totales . . . . .</b>	<b>21.754</b>	<b>15.740.863.98</b>	<b>21.727</b>	<b>15.645.610.92</b>

*Zonas fluviales*

	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Vapores de ultramar . . .	1.169	3.376.267.97	1.065	3.257.679.96
Vapores de ultramar navegación interior . . .	1.678	5.201.576.41	1.819	5.434.790.47
Vapores de cabotaje . . .	54.384	13.395.249.83	53.466	13.108.848.91
Veleros de cabotaje . . .	8.934	1.727.371.41	8.839	1.709.809.76
Vapores ribereños navegación exterior . . . . .	1.747	349.718.32	1.847	402.907.98
Veleros ribereños navegación exterior . . . . .	1.461	173.034.71	1.438	159.555.52
Vapores ribereños navegación interior . . . . .	6	7.275.50	13	7.112.43
Veleros ribereños navegación interior . . . . .	1	229.10	—	—
<b>Totales . . . . .</b>	<b>69.380</b>	<b>24.230.723.25</b>	<b>68.487</b>	<b>24.080.705.03</b>

*Zonas marítimas*

Vapores de ultramar . . .	362	769.564.84	442	873.255.15
Veleros de ultramar . . .	42	421.71	41	425.83
Vapores de ultramar navegación interior . . .	129	372.679.25	98	317.018.82
Vapores de cabotaje . . .	2.915	1.728.008.29	2.878	1.676.810.15
Veleros de cabotaje . . .	38	1.580.—	40	1.673.62
<b>Totales . . . . .</b>	<b>3.486</b>	<b>2.872.254.09</b>	<b>3.499</b>	<b>2.869.183.62</b>

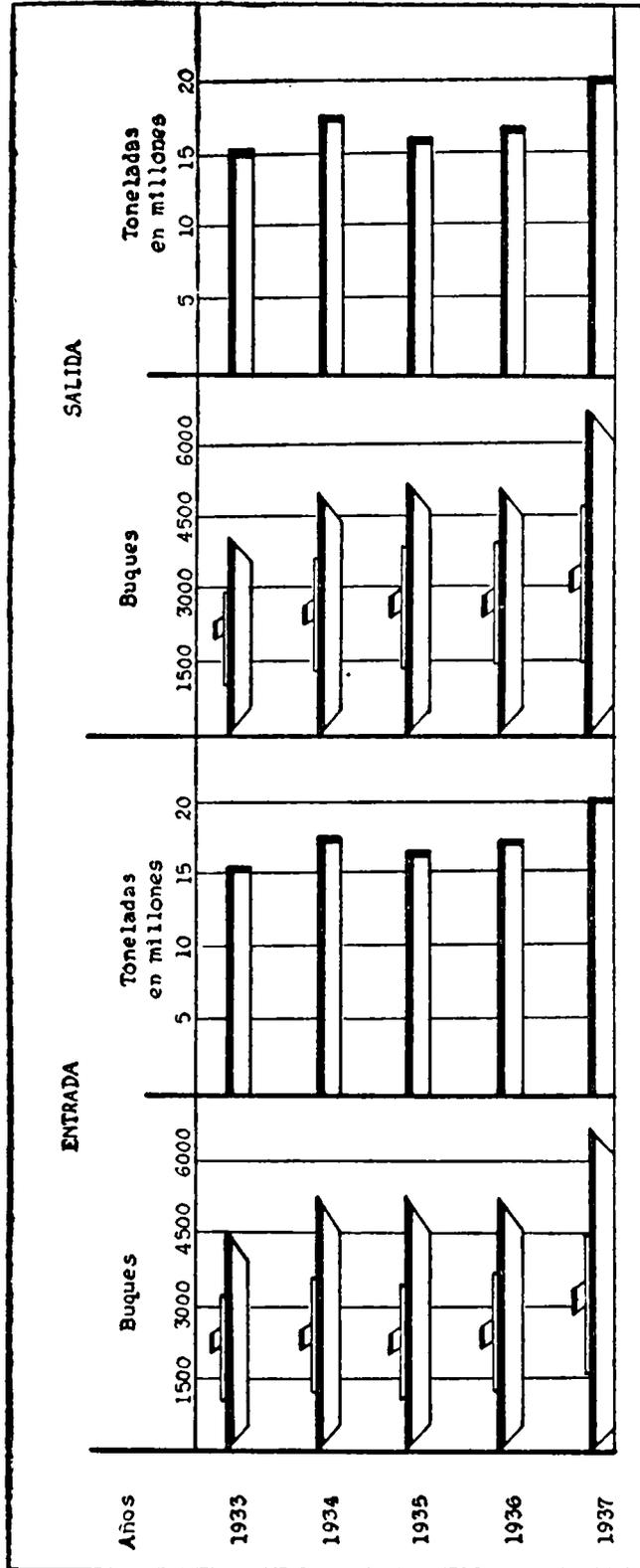
Suma total general. . . . .

{	Buques	188.333
	Toneladas	85.439.340.89

**Resumen general del movimiento de buques de ultramar y toneladas de registro, habidos en los puertos de la República, durante los años 1933 al 1937**

	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
<b>Año 1933</b>				
Ultramar. . . . .	2.794	9.456.463.50	2.667	9.208.017.06
Ultramar naveg. interior.	1.930	6.130.114.56	1.949	6.179.661.68
	4.724	15.586.578.06	4.616	15.387.679.28
<b>Año 1934</b>				
Ultramar. . . . .	3.008	10.295.324.54	2.734	9.537.160.06
Ultramar naveg. interior.	2.373	7.269.692.98	2.554	7.897.847.98
	5.381	17.565.017.52	5.288	17.435.008.04
<b>Año 1935</b>				
Ultramar. . . . .	3.033	10.176.979.80	2.819	9.669.170.22
Ultramar naveg. interior.	2.060	6.629.862.22	2.142	6.839.793.12
	5.093	16.806.842.02	4.961	16.508.963.34
<b>Año 1936</b>				
Ultramar. . . . .	2.964	10.217.112.21	2.849	9.886.033.73
Ultramar naveg. interior.	2.316	7.220.834.39	2.284	7.145.283.38
	5.280	17.437.946.60	5.133	17.031.317.11
<b>Año 1937</b>				
Ultramar. . . . .	3.430	11.615.253.75	3.503	11.760.506.45
Ultramar naveg. interior.	2.755	8.635.744.66	2.738	8.524.401.29
	6.185	20.250.998.41	6.241	20.284.907.74

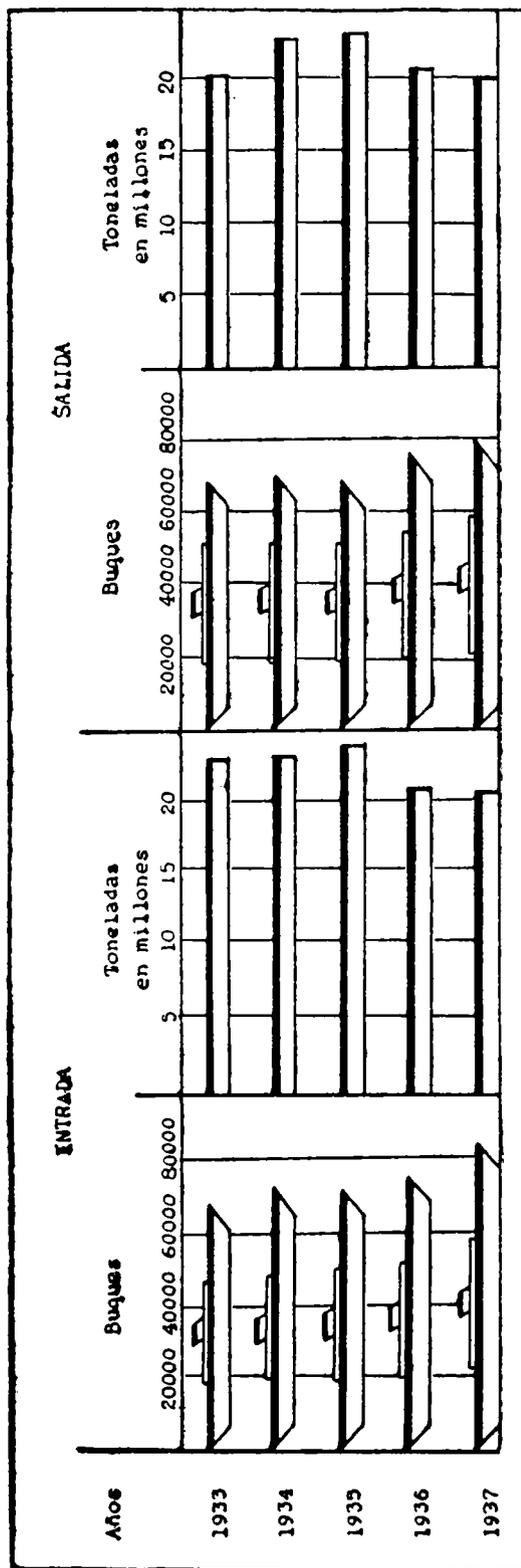
RESUMEN GENERAL DEL MOVIMIENTO DE BUQUES DE ULTRAMAR Y TONELADAS DE  
REGISTRO HABIDO EN TODOS LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA  
DURANTE LOS AÑOS 1933 al 1937



**Resumen general del movimiento de buques de cabotaje y  
tonelaje de registro, habido en los puertos de la  
República, durante los años 1933 al 1937**

	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
<b>Año 1933</b>				
Cabotaje . . .	66.276	22.176.746.18	65.626	22.236.281.03
<b>Año 1934</b>				
Cabotaje . . .	69.172	22.421.232.75	68.852	22.581.927.72
<b>Año 1935</b>				
Cabotaje . . .	69.261	23.573.353.11	68.896	23.227.841.27
<b>Año 1936</b>				
Cabotaje . . .	76.396	21.881.906.45	75.680	21.764.921.55
<b>Año 1937</b>				
Cabotaje . . .	80.917	20.441.828.59	79.955	20.132.289.39

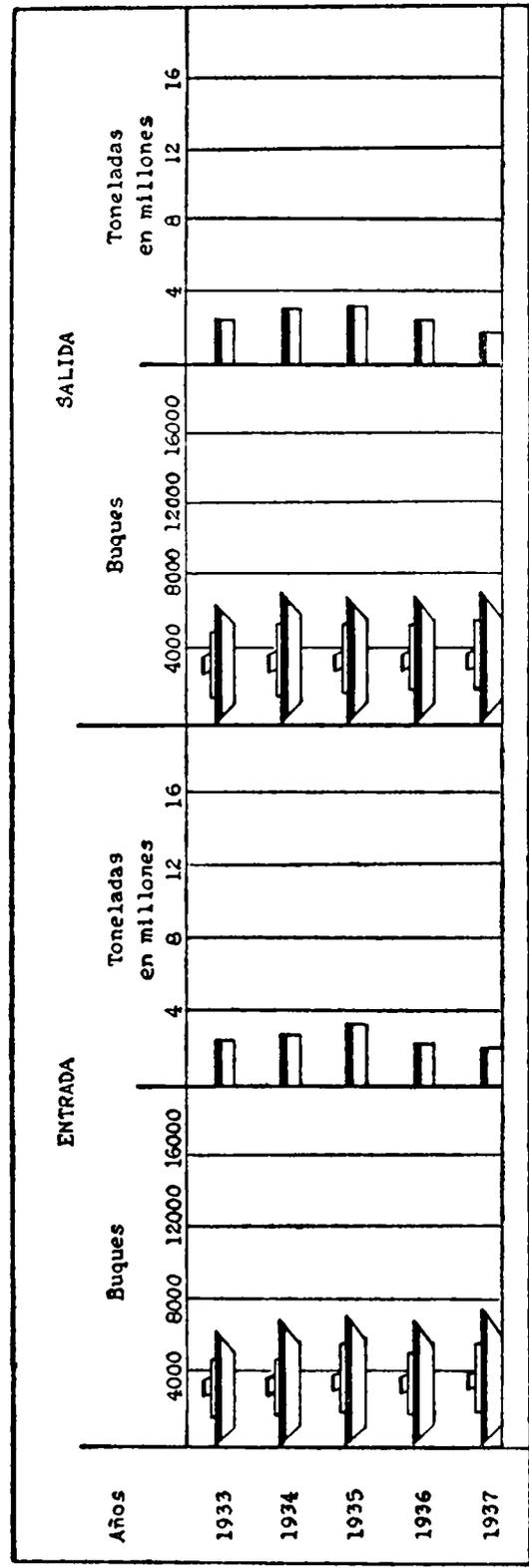
**RESUMEN GENERAL DEL MOVIMIENTO DE BUQUES DE CABOTAJE Y TONELADAS DE  
REGISTRO HABIDO EN TODOS LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA  
DURANTE LOS AÑOS 1933 AL 1937**



**Resumen del movimiento de buques ribereños y toneladas  
de registro, habido en los puertos de la República,  
durante los años 1933 al 1937**

	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
<b>Año 1933</b>				
Ribereños naveg. exterior	6.140	2.254.291.57	5.962	2.298.571.25
Ribereños naveg. interior	22	6.845.64	16	3.278.64
	6.162	2.261.137.21	5.978	2.301.849.89
<b>Año 1934</b>				
Ribereños naveg. exterior	6.615	2.623.316.48	6.667	2.704.495.65
Ribereños naveg. interior	9	1.329.39	28	10.839.06
	6.624	2.624.645.87	6.695	2.715.334.71
<b>Año 1935</b>				
Ribereños naveg. exterior	7.299	3.146.337.25	6.999	3.146.447.41
Ribereños naveg. interior	13	5.964.62	22	7.379.65
	7.312	3.152.301.87	7.021	3.153.827.06
<b>Año 1936</b>				
Ribereños naveg. exterior	7.224	2.664.631.14	7.162	2.802.280.25
Ribereños naveg. interior	30	15.049.09	23	15.357.90
	7.254	2.679.680.23	7.185	2.817.638.90
<b>Año 1937</b>				
Ribereños naveg. exterior	7.502	2.135.924.69	7.497	2.164.880.72
Ribereños naveg. interior	16	15.089.63	20	13.421.72
	7.518	2.151.014.32	7.517	2.178.302.44

**RESUMEN GENERAL DEL MOVIMIENTO DE BUQUES RIBERENOS Y TONELADAS DE RECISTRO HABIDO EN TODOS LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA DURANTE LOS AÑOS 1933 al 1937**



**Cuadro con resumen total del movimiento de buques y toneladas  
de registro, habido en todos los puertos de la República, durante los años 1933 al 1937**

Años	ENTRADA		SALIDA		TOTAL	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1933	77.162	40.024.461.45	76.220	39.925.810.20	153.382	79.950.271.65
1934	81.177	42.610.896.14	80.835	42.732.270.47	162.012	85.343.166.61
1935	81.666	43.532.497.—	80.878	42.890.631.67	162.544	86.423.128.67
1936	88.930	41.999.533.28	87.998	41.613.876.81	176.928	83.613.410.09
1937	94.620	42.843.841.32	93.713	42.595.499.57	188.333	85.439.340.89

## Cuadro comparativo del resumen de entradas y salidas de buques por toneladas de registro, durante los años 1937 y 1936

Puertos	Año 1937	Año 1936	Aumento	Disminución
Puerto de la Capital . . .	31.386.474.90	28.992.776.12	2.393.698.78	—
Alvear . . . . .	3.464.37	1.165.15	2.299.22	—
Bella Vista . . . . .	1.029.778.11	1.243.637.84	—	213.859.73
Baradero . . . . .	92.426.65	90.873.45	1.553.20	—
Barranqueras . . . . .	1.042.210.59	1.048.871.87	—	6.661.28
Bajada Grande . . . . .	38.965.99	21.323.56	17.642.43	—
Bouvier . . . . .	30.208.88	46.031.02	—	15.822.14
Bermejo . . . . .	913.087.17	985.003.73	—	71.916.56
Campana . . . . .	1.077.229.47	1.023.749.72	53.479.75	—
Corrientes . . . . .	1.756.506.99	1.869.730.08	—	113.233.09
Colón . . . . .	1.364.638.05	1.511.161.81	—	146.523.76
Concordia . . . . .	435.403.90	564.995.20	—	129.591.30
Curtiembre . . . . .	215.118.92	203.883.68	11.235.24	—
C. del Uruguay . . . . .	1.081.084.38	1.215.776.14	—	134.691.76
Coronda . . . . .	1.993.94	824.36	1.169.58	—
Colonia Clorinda . . . . .	4.719.54	7.663.44	—	2.943.90
Diamante . . . . .	1.155.408.48	1.181.084.80	—	25.676.32
Esquina . . . . .	937.007.94	950.530.16	—	13.522.22
Eldorado . . . . .	254.029.45	261.547.98	—	7.518.53
Empedrado . . . . .	606.618.76	630.266.14	—	23.647.38
Formosa . . . . .	894.223.37	1.315.096.32	—	420.872.95
Goya . . . . .	945.644.38	1.107.542.52	—	161.898.14
Gualeguay . . . . .	46.580.02	34.523.47	12.056.55	—
Gualeguaychú . . . . .	908.777.39	1.113.030.21	—	204.252.82
Gral. José F. Uriburu . . . . .	692.772.31	568.183.80	124.588.51	—
Hernandarias . . . . .	512.568.32	559.396.25	—	46.827.93
Helvecia . . . . .	20.254.79	26.293.25	—	6.038.46
Ibicuy . . . . .	184.063.74	96.935.80	87.127.94	—
Itatí . . . . .	155.968.22	211.887.13	—	55.918.91
Ituzaingó . . . . .	172.846.36	198.752.96	—	25.906.60
Itá-Ibaté . . . . .	176.772.32	211.303.85	—	34.531.53
La Paz . . . . .	972.005.74	1.187.775.36	—	215.769.62
Lavalle . . . . .	821.389.18	948.682.40	—	127.293.22
La Plata . . . . .	4.358.693.73	3.849.650.23	509.043.50	—
La Cruz . . . . .	648.—	342.—	306.—	—
Las Palmas . . . . .	808.252.78	985.194.44	—	176.941.66
Liebig's . . . . .	47.318.95	44.359.24	2.959.71	—
Mal Abrigo . . . . .	3.925.71	6.081.38	—	2.155.67
Nueva Escosia . . . . .	56.92	s m.	56.92	—
Nancay . . . . .	5.282.78	5.605.36	—	322.58
Olivos . . . . .	103.026.00	132.569.03	—	20.543.03
Paraná . . . . .	1.079.530.54	1.201.194.42	—	121.663.88
Puerto Aguirre . . . . .	129.938.07	138.359.84	—	8.421.77
Pueblo Brugo . . . . .	438.258.44	506.435.79	—	68.177.35
Pilcomayo . . . . .	462.188.04	663.638.12	—	201.450.08
Posadas . . . . .	453.727.78	381.756.50	71.971.28	—

Puertos	Año 1937	Año 1936	Aumento	Disminución
Paso de la Patria . . . . .	105.814.72	177.195.10	—	71.380.38
Paso de los Libres . . . . .	21.505.14	22.023.—	—	517.86
Piracuacito . . . . .	93.676.92	91.55.35	2.121.57	—
Rosario . . . . .	9.686.588.14	9.186.575.91	500.012.23	—
Reconquista . . . . .	365.132.60	399.830.38	—	34.697.78
Ramallo . . . . .	186.051.04	140.615.53	45.435.51	—
San Fernando . . . . .	137.442.14	187.040.34	—	49.598.20
San Nicolás . . . . .	1.994.583.65	1.704.034.26	290.549.39	—
Santo Tomás . . . . .	1.634.44	817.—	817.44	—
San Pedro . . . . .	519.050.37	309.356.65	209.693.72	—
San Lorenzo (S. Martín)	1.150.116.86	1.055.765.02	94.351.84	—
Santa Elena . . . . .	607.456.61	697.268.41	—	89.811.80
Santa Fé . . . . .	4.137.851.49	4.281.085.09	—	143.233.60
Tigre . . . . .	623.675.68	464.834.33	158.841.35	—
Victoria . . . . .	127.805.96	66.782.73	61.023.23	—
Villa Constitución . . . . .	1.625.875.70	1.137.014.43	488.861.27	—
Villa Urquiza . . . . .	13.453.22	12.881.98	571.24	—
Yerúa . . . . .	479.098.14	531.300.20	—	52.202.06
<i>Costa Sud.—</i>				
Bahía Blanca . . . . .	1.597.783.62	1.434.726.36	163.057.26	—
Comodoro Rivadavia . . . . .	1.254.460.72	1.528.043.97	—	273.943.25
Deseado . . . . .	313.340.—	394.996.02	—	81.656.02
Madryn . . . . .	310.198.92	357.651.84	—	47.452.92
Mar del Plata . . . . .	565.561.78	336.008.27	229.553.51	—
Patagones . . . . .	13.648.90	25.651.23	—	12.002.33
Quequén . . . . .	601.174.12	540.855.27	60.318.85	—
Río Grande . . . . .	87.888.22	104.544.47	—	16.656.25
Río Gallegos . . . . .	304.724.16	324.341.41	—	19.617.25
San Julián . . . . .	319.935.74	350.957.37	—	31.021.63
Santa Cruz . . . . .	264.085.32	303.465.48	—	39.380.16
San Antonio Oeste . . . . .	23.676.—	28.025.—	—	4.349.—
San Blás . . . . .	939.30	1.870.—	—	930.70
Ushuaia . . . . .	45.658.43	37.487.78	8.170.65	—
<i>Zona de los Lagos de Nahuel Huapi.—</i>				
San Carlos de Bariloche . . . . .	38.362.48	32.963.99	5.398.49	—

# ESCUELA DE PILOTOS Y MAQUINISTAS NAVALES

---

Esta Escuela continúa ocupando el local que hace unos años constituía una parte de la antigua Escuela de Mecánica. Se trata de una construcción inadecuada y deficiente, constituída por maderas y chapas de cinc cuyo estado es malo como consecuencia de sus muchos años de servicio.

La importancia creciente de este Instituto exige contemplar la posibilidad de su traslado a un edificio que reúna las condiciones requeridas para su apropiado funcionamiento.

El número de alumnos inscriptos para dar examen de ingreso (209 para ambos cuerpos) pone en evidencia el mayor interés por el ingreso a la Escuela de parte de la juventud estudiosa. De esta cantidad ingresaron sólo 51 como se ve en la siguiente distribución:

	Pilotines	Maquinistas
Inscriptos . . . . .	174	35
Ineptos y no presentados.	42	12
Reprobados . . . . .	100	3
Aprobados . . . . .	32	20
Ingresaron . . . . .	24	27

Durante el año escolar fueron eliminados por diversas causas, los siguientes alumnos: 10 del curso preparatorio del cuerpo de pilotos y 6 del curso preparatorio del cuerpo de maquinistas.

Egresaron como Pilotines 11 alumnos y como Maquinistas 7.



## BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO

---

Las necesidades de la Base aumentan día a día, como consecuencia de la importancia creciente de las actividades de la Escuadra de Mar, la mayor población de la Base y la creación en ésta de nuevos servicios indispensables para el normal desenvolvimiento de las funciones que le son propias.

La mayor movilidad de la Escuadra ha exigido un mayor aprovisionamiento de determinados artículos entre los cuales se cuentan los materiales de repuesto, lo que obliga al consiguiente mayor gasto para el mantenimiento de los respectivos stocks.

Si bien los servicios generales de la Base han funcionado con relativa normalidad y se ha contemplado la forma de ir previendo las necesidades futuras, varios problemas importantes están aun pendientes de solución. Entre ellos, la insuficiencia del aprovisionamiento de agua a la zona militar que, especialmente en los meses de verano adquiere caracteres muy serios; con la construcción ya realizada de una nueva tubería de mayor diámetro entre la toma de Grumbein y la Base se han conseguido salvar sólo en parte los inconvenientes planteados, pero será necesario encarar la solución amplia y definitiva de este problema que se verá complicado en mucho, una vez que se incorporen las nuevas unidades y que, como consecuencia directa de ello, aumente también la población de la zona. Ligado a este problema, se encuentra el de la provisión de

agua a los buques de la Escuadra fondeados en la rada interior o en proximidades de El Rincón, lo que, por insuficiencia de la actual chata cisterna, exige contar con otra chata de unas 400 toneladas que habrá que construir en cuanto se cuente con los fondos necesarios. Tampoco se posee una embarcación apropiada para el transporte de la carne enfriada que se requiere proveer a los buques que por cualquier causa no puedan entrar a puerto con ese fin. La única chata para aprovisionamientos generales también exige su pronta substitución y las embarcaciones para otros servicios resultan insuficientes. Como se ve, pues, es indispensable proceder a la pronta construcción de embarcaciones destinadas a los servicios de la Escuadra que se resienten por la falta o insuficiencia de ellas.

El agua de los pozos de las Baterías ha resultado no potable y este nuevo problema, que provisoriamente se ha resuelto con su transporte en vagones y tanques portátiles desde la Base, ha obligado a iniciar estudios en busca de la apropiada y definitiva solución.

Las dificultades actuales para el atraque de las embarcaciones, motivada por la insuficiencia de muelles en las dos únicas dársenas existentes y por la falta del número de remolcadores necesarios, se verán igualmente aumentados a la llegada de los nuevos buques y ello es motivo de la preocupación de este Departamento que oportunamente presentará a V. H. la solución apropiada a este problema.

Un tercer asunto que reclama la adopción de medidas urgentes es la continua disminución de la profundidad en el canal de acceso a Puerto Belgrano, lo que exige el trabajo en forma casi permanente de una draga, si se quiere obtener la segu-

ridad necesaria para la navegación por él, de los mayores buques de nuestra Escuadra. Se ha solicitado la cooperación del Ministerio de Obras Públicas para mantener en el canal de referencia la profundidad indispensable y es muy posible que el Departamento de Marina se vea obligado a encarar de modo definitivo y con medios propios, de los que todavía carece, la ejecución de esta clase de obras en los canales de acceso a su principal puerto militar.

Ya se hace notar también la insuficiencia de los tanques destinados al almacenamiento de combustible líquido y esa necesidad será puesta aun más de manifiesto con la incorporación de los nuevos buques.

La obra vial de la Base se desarrolla con relativa lentitud por falta de recursos suficientes, siendo necesario terminar las calles de los nuevos barrios destinados al personal subalterno y el camino a Polvorines y pavimentar el que une a la Base con las Baterías.

En los terrenos adquiridos en Harding Green, en los alrededores de Bahía Blanca, se ha comenzado ya la construcción de la nueva Base de Aviación Naval, encontrándose bastante adelantados los trabajos.

Como se dice en la parte correspondiente a la Dirección General del Material, en el año 1937 se ha dado término en la Base a las siguientes construcciones:

Hotel para alojamiento de Jefes y Oficiales con sus familias.

17 casas para Oficiales y 24 casas para personal subalterno.

Capilla.

Pabellón de cirujía.

Se ha iniciado y se encuentra ya bastante adelantada la construcción del Taller de Optica y Control de Tiro.

Es de imprescindible urgencia en esta Base, la ampliación y modificación de dos de los pabellones del Hospital a fin de poder responder a las cada día mayores exigencias motivadas por el aumento de población de la Base y una mayor radicación de familias del personal en las localidades vecinas a la misma. El aumento de unidades acrecentará aun más y muy pronto esas necesidades. También se hace sentir la falta de un pabellón para mujeres, que incluya una maternidad, pues el número de familias radicadas en la zona es grande y no se cuenta en la actualidad con elementos apropiados para servicios de esa naturaleza. Es igualmente necesario la construcción de un local para autopsias y una morgue.

La actividad del Hospital naval durante el año puede juzgarse por el siguiente detalle:

<i>Clínica médica</i> , enfermos comunes . . . . .	764
Radiografías . . . . .	1.516
Radioscopías . . . . .	564
Enfermos atendidos en Polvorines . . . . .	250
Análisis del laboratorio químico bacteriológico.	3.083
<i>Farmacia</i> , recetas despachadas . . . . .	43.379
Enfermos atendidos en el consult. de marinería	577
Id. íd. íd. consultorio de kinesiterapia . . . . .	2.975
Id. íd. íd. consultorio garganta, nariz y oídos . .	3.385
Consultorio diatermia y ultravioleta . . . . .	2.588
Consultorio oftalmológico . . . . .	1.772
Curaciones practicadas . . . . .	3.367
Fallecidos . . . . .	39
Atenciones en el consultorio oftalmológico "A" .	4.628
Atenciones en el consultorio oftalmológico "B" .	3.817
Atendidos por el consultorio general . . . . .	3.225

*Talleres.*—Durante el año 1937 se ha notado la insuficiencia de los locales y elementos con que cuentan los talleres generales, para responder a todas las exigencias que plantean las actividades continuadas de la Escuadra de Mar. Como es natural, esas deficiencias resaltarán aun más una vez incorporadas las unidades a recibirse dentro de pocos meses. Las partidas del Anexo “G” destinadas a la conservación de los buques en estado de eficiencia tendrán que ser aumentadas oportunamente en sumas apropiadas para satisfacer convenientemente estas necesidades.

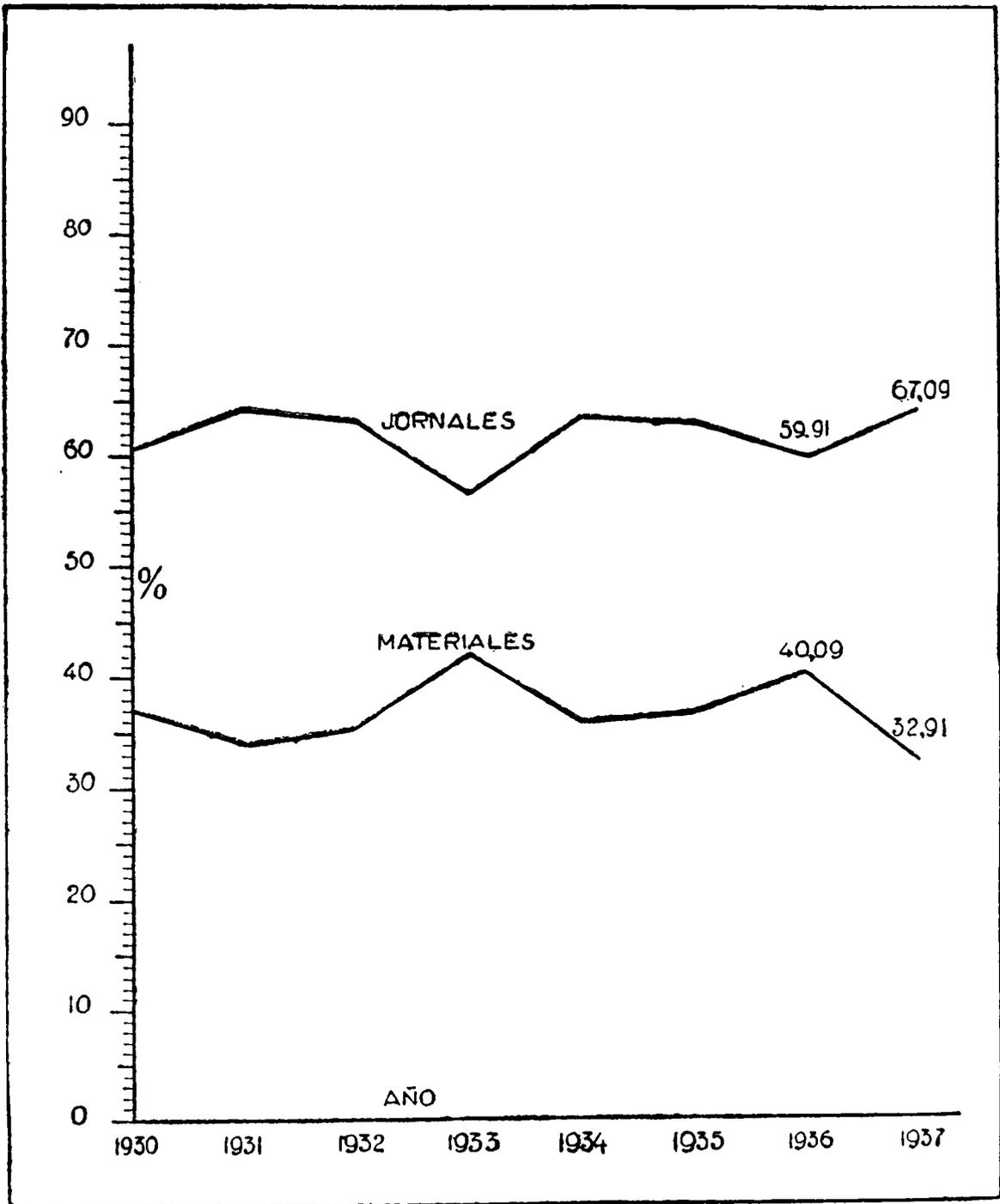
Las actividades generales de los talleres fueron semejantes a las del año anterior, habiéndose efectuado todas las reparaciones requeridas para la Escuadra de Mar y dándose término a la modernización del Guardacostas “Pueyrredón”. En los gráficos agregados puede verse la distribución del monto de los trabajos realizados así como las sumas invertidas en adquisición de materiales y pago de jornales.

La planta generadora de oxígeno, incorporada en el año pasado a los talleres, ha satisfecho todas las necesidades de la Base.

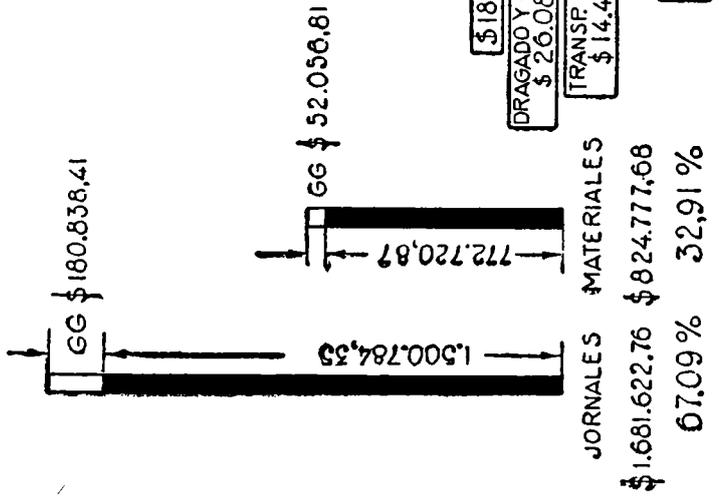
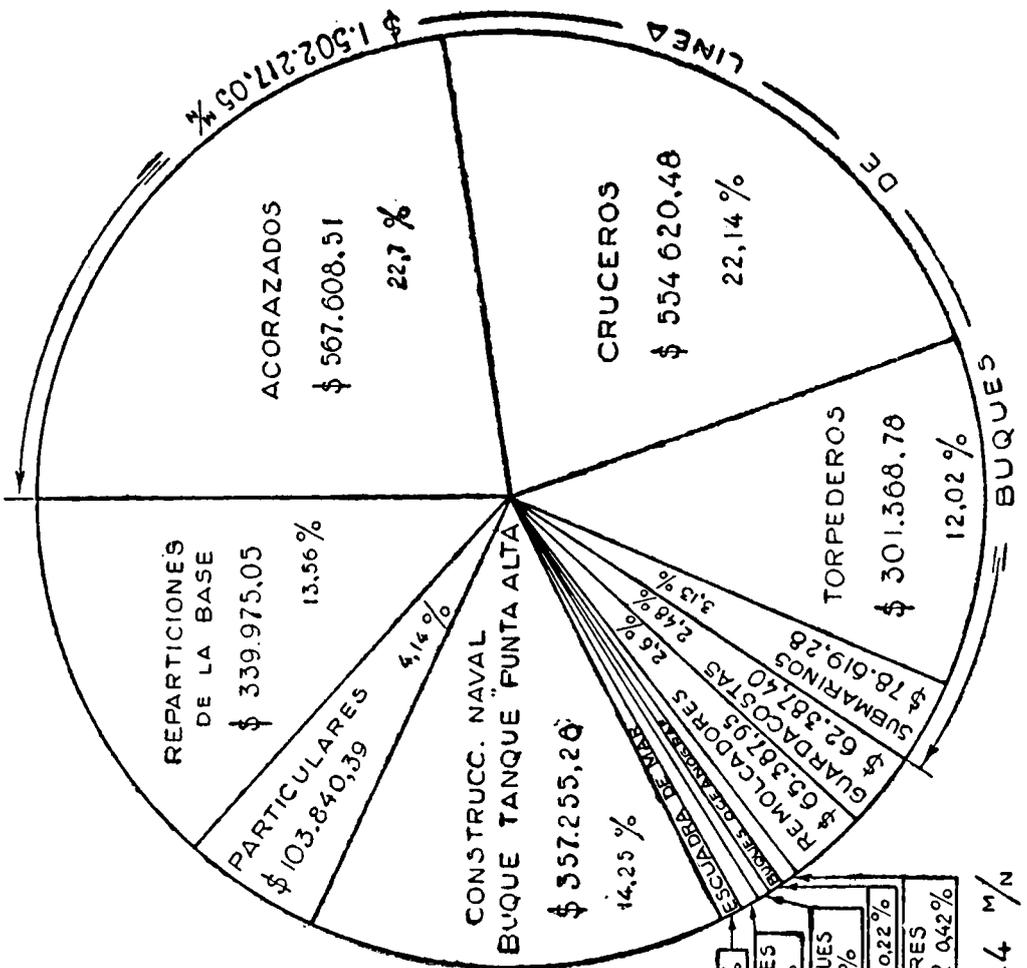
El día 2 de marzo empezó a funcionar en estos talleres la Escuela de Aprendices Operarios, creada con el fin de proporcionar a los futuros obreros una mayor preparación técnica profesional y aumentar su cultura y conocimientos generales. De esta obra se espera ver sus positivos resultados dentro de pocos años.

Los cursos prácticos se iniciaron con 178 alumnos así distribuidos: calderería, 31 aprendices; carpintería en blanco, 10; carpintería de ribera, 15;

PORCENTAJE DE MATERIALES Y JORNALES CON RESPECTO AL  
TOTAL EMPLEADO EN LAS OBRAS COMPRENDIDO  
ENTRE LOS AÑOS 1929 a 1937



ARSENAL, TALLERES GENERALES — MONTOS INVERTIDOS AÑO 1937



TOTAL GENERAL \$ 2.506.400,44 M/N

NOTA — LOS PORCENTAJES COMPRENDEN LOS CREDITOS DE CONSERVACION Y ESPECIALES

cobrería, 12; herrería, 5 electricidad, 43; ajuste, 26; montaje, 22; tornería, 10 y motores térmicos, 4.

La necesidad de mantener con trabajo al personal de obreros durante a los períodos en que la Escuadra de Mar le corresponde estar en evoluciones, fuera de puerto, es evidente y como todo ese personal no puede ocuparse en los pocos buques que permanecen en los puertos para sus reparaciones generales, ni con las obras a ejecutar en tierra, se ha pensado ya en completar esos trabajos con la construcción de aquellas embarcaciones auxiliares que tanto necesita la Escuadra y que pueden hacerse en el país con los elementos con que cuentan los Talleres. Por esa razón, terminado el buque tanque “Punta Alta”, se ha dispuesto iniciar la construcción de un pequeño remolcador.

---

## BASE NAVAL DE RIO SANTIAGO

---

Esta Base, al igual que la de Puerto Belgrano, carece de los necesarios elementos auxiliares para el servicio de los buques que en ella tienen su apostadero normal o que de ella dependen para sus reparaciones y aprovisionamientos. Donde más se hace sentir la falta de embarcaciones apropiadas es en el transporte diario de obreros y en el de artículos que deben entregarse a buques fondeados en el Río de la Plata. La solución de este importante problema será pues, motivo de preferente atención por parte de las oficinas correspondientes del Departamento de Marina.

A pesar de la citada falta de elementos, no se ha descuidado el transporte en lanchas, de los escolares que concurren a las Escuelas 26 y 51 de las Islas.

Los Talleres Generales de esta Base han dedicado especialmente sus actividades a la construcción y alistamiento de los últimos Avisos de la serie de nueve destinados a reemplazar a los que aun quedan en servicio. También estuvieron a su cargo las reparaciones de los buques de la Escuadra de Ríos y del material flotante de la Base.

Todas esas tareas fueron llevadas a cabo sin más inconvenientes que los propios de unos talleres que aun no cuentan con todos los elementos modernos necesarios, pero que serán salvados ampliamente una vez que posea los locales y varade-

ros proyectados y cuya construcción se iniciará en breve.

Esos mismos talleres contarán con gradas de dimensiones apropiadas para la construcción de buques de mayor tonelaje.

En 1937 se terminaron y entregaron al servicio: el 27 de enero el “Bouchard”; el 7 de junio el “Drummond” y el 29 de septiembre el “Granville”. El 7 de junio se botó el Aviso “Spiro” cuyo alistamiento se terminó a principios del año actual.

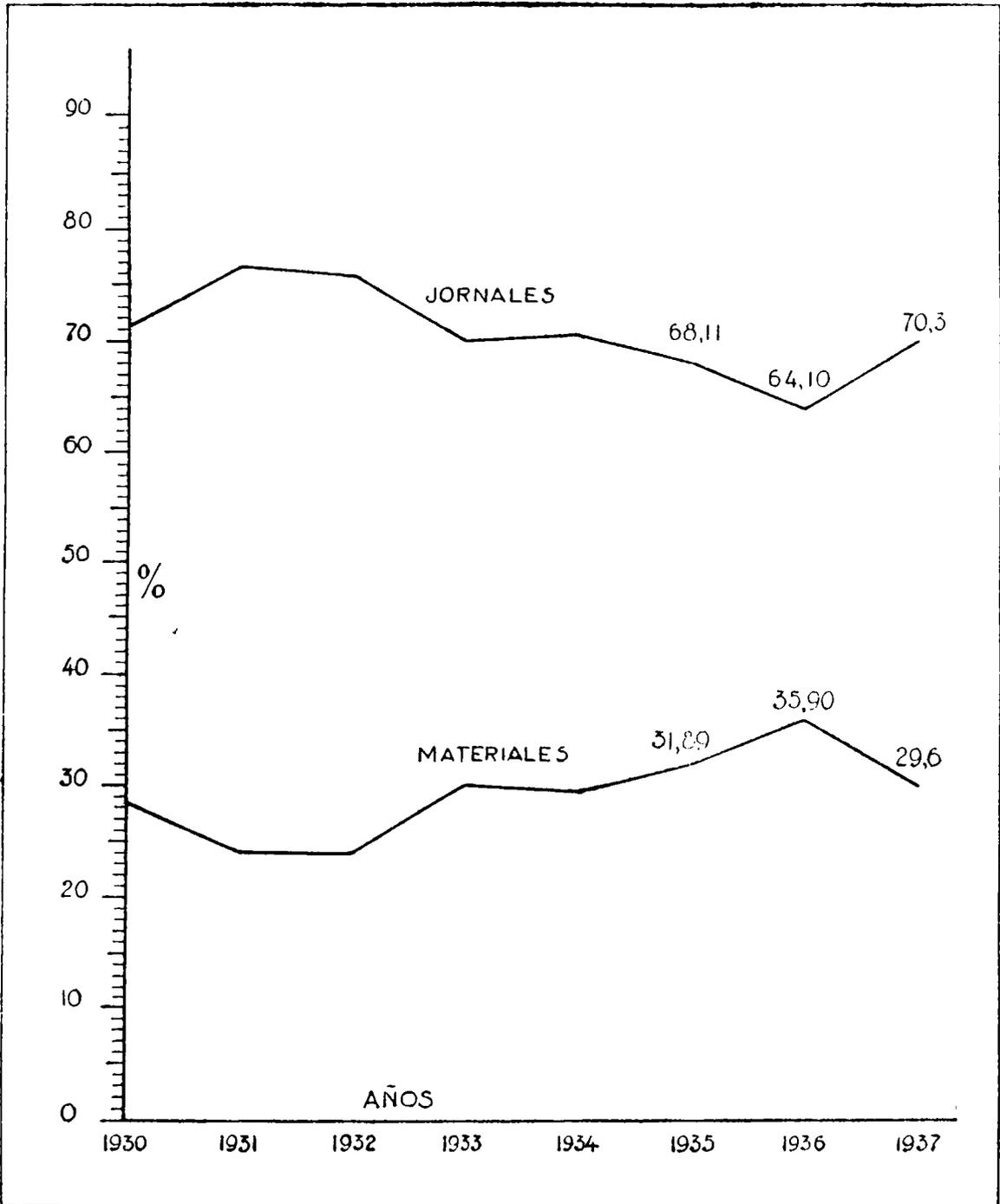
El 1.º de octubre se inició la construcción del 5.º Aviso de la serie, el “Py”, cuyo casco fué botado recientemente, habiéndose adquirido gran cantidad de materiales para dar comienzo a la construcción del primer Aviso para la Escuela Naval y de un Transporte para el servicio de la costa sud, cuyas quillas se pondrán en breve.

La Escuela de Aprendices Operarios ha funcionado regularmente y los inconvenientes con que se tropezó en el año anterior, desaparecieron en el último transcurrido en virtud de los mayores recursos que se destinaron a ese fin. El mayor número de maestros ha permitido dictar cuatro cursos simultáneamente, con lo cual el rendimiento de la Escuela ha sido, a su vez, superior.

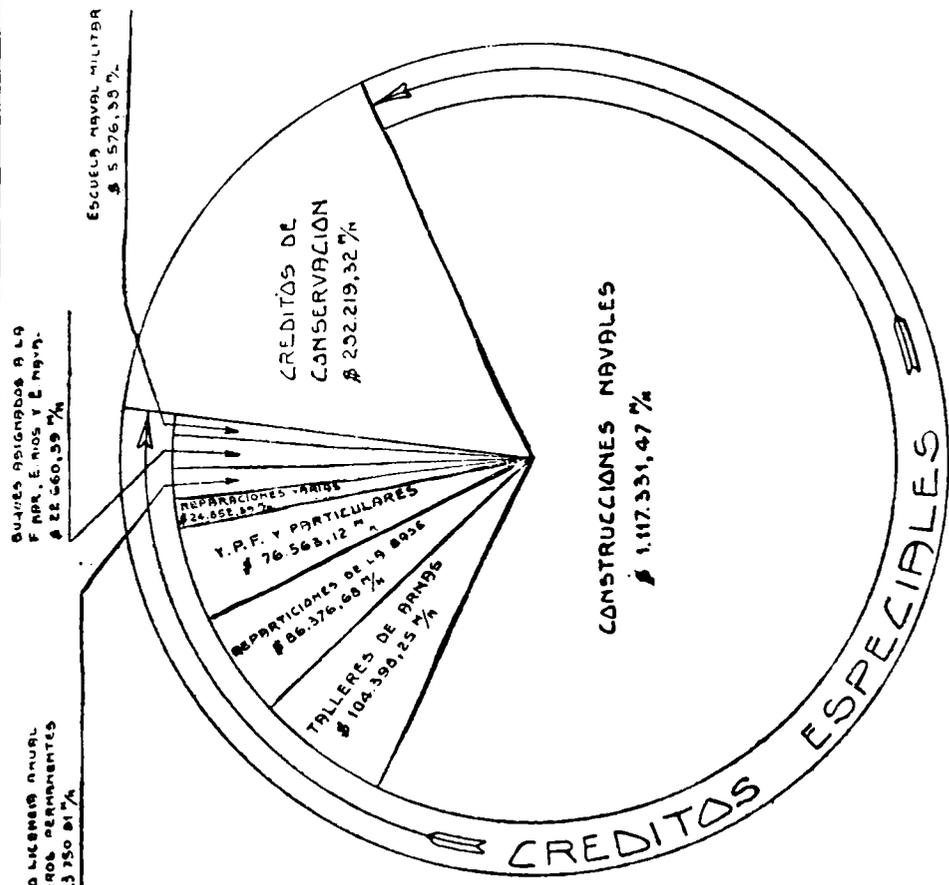
La necesidad de personal técnico va poniéndose cada vez más de manifiesto, en virtud de la importancia creciente de los trabajos que se llevan a cabo y la Escuela hará sentir sus beneficios dentro de pocos años.

En los gráficos agregados puede observarse la distribución de las partidas destinadas a trabajos efectuados en los talleres generales de esta Base, así como también la proporción empleada en la adquisición de materiales y en el pago de jornales.

**PORCENTAJE DE JORNALES Y MATERIALES CON RESPECTO AL  
TOTAL EMPLEADO EN LAS OBRAS, COMPRENDIDO  
ENTRE LOS AÑOS 1930 a 1937**



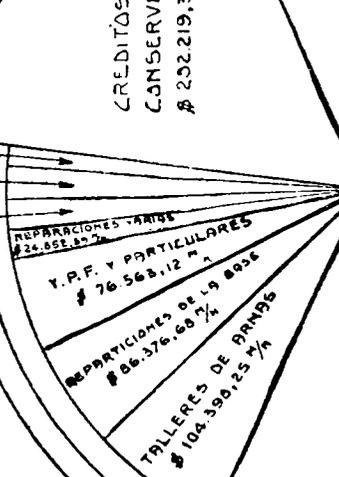
# ARSENAL, TALLERES GENERALES — MONTOS INVERTIDOS AÑO 1937



PAGOS ASIGNADOS A LA  
 F. N. R., E. N. O. S. Y E. M. N. A.  
 \$ 22,660.39 7/8

ESCUELA NAVAL MILITAR  
 \$ 5,576.33 7/8

PAGO LICENCIAS ANUAL  
 GENERALES PERMANENTES  
 \$ 23,350.81 7/8



G. GENERALES \$ 104,661.96 7/8  
 LICENCIAS \$ 23,750.31 7/8

G. G. \$ 6,560,735 7/8  
 COSTA NETO DE MATERIALES \$ 503,710.04 7/8

JORNALES DE MANO DE OBRERA DIRECTA \$ 1,055,579.87 7/8

MATERIALES \$ 559,736.17 7/8

JORNALES \$ 1,103,992.14 7/8

TOTAL GENERAL \$ 1,743,728.31 7/8

Durante el año se ha continuado el dragado de canales adyacentes y rellamamiento de terrenos con los pobres elementos con que cuenta la Base, habiéndose extraído solamente 12.125 metros cúbicos. A causa del mal estado de la draga, cuya reparación no es aconsejable, en el año 1938 no se podrán efectuar trabajos de esta naturaleza, si no se proveen elementos apropiados.

Las actividades del Hospital Naval La Plata fueron durante el año, las siguientes:

<i>Servicio de clínica médica</i> —Internados . . . . .	411
<i>Servicio de cirugía</i> —Internados . . . . .	431
<i>Diatermia</i> —Aplicaciones . . . . .	982
 <i>Servicio de infectocontagiosa:</i>	
Enfermos de la Armada . . . . .	221
Enfermos del Ejército. . . . .	131
Enfermos civiles . . . . .	58
<i>Servicio de urología</i> . . . . .	143
<i>Consultorio otorinolaringológico</i> —Asistidos . . . . .	423
<i>Consultorio oftalmológico</i> —Asistidos . . . . .	508
<i>Consultorio odontológico</i> —Asistidos . . . . .	3.816
<i>Gabinete Rayos X</i> —Radiografías efectuadas . . . . .	1.531
<i>Análisis efectuados</i> . . . . .	2.528
<i>Recetas despachadas por la farmacia</i> . . . . .	24.282
<i>Fallecidos</i> . . . . .	16