

MEMORIA

DEL

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1925 - 1926



Presentada al H. Congreso de la Nación
Por el Ministro de Marina
Almirante MANUEL DOMEQ GARCIA

BUENOS AIRES

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

1926

Al Honorable Congreso de la Nación:

Cumplo con el precepto constitucional de presentar a Vuestra Honorabilidad la Memoria del Departamento de Marina a mi cargo, correspondiente al ejercicio 1925-1926.

Antes de entrar al detalle de la labor desarrollada en dicho tiempo y que encontraréis en los capítulos respectivos de esta Memoria, cúmpleme manifestaros que a pesar de las dificultades con que tropieza una marina falta de buques como la nuestra, se ha puesto al servicio de la instrucción del personal todo el material que ha sido posible, para obtener la más provechosa enseñanza.

Es un deber expresar a Vuestra Honorabilidad una vez más la imperiosa necesidad que existe de llenar los claros dejados por nuestro viejo material, dado que los elementos de que se compone actualmente la Escuadra no pueden responder ya por el momento a las exigencias de custodiar los intereses de la Nación, faltando a los deberes que el preámbulo de nuestra Constitución nos impone de "*proveer a la defensa común*".

Nuestros buques y el material de ellos han perdido por acción del tiempo su condición indispensable de eficacia, con la sola excepción de las unidades adquiridas en virtud de la Ley 6283, que en forma incompleta se cumpliera, por cuanto al estallar la guerra mundial las naciones en que se cons-

truían ocho de nuestros grandes Exploradores, se incautaron de ellos y los incorporaron a sus respectivas marinas, abonando el importe de esas construcciones. El cumplimiento de esa Ley está, pues, en suspenso, en casi su totalidad, porque sólo se incorporaron los dos Acorazados y cuatro Destruyores, habiendo quedado incompleta sin la incorporación de ocho embarcaciones que representaban casi 11.550 toneladas, de buques auxiliares e indispensables en absoluto.

Entre las actividades en que ha intervenido la Marina en el año transcurrido, le ha cabido actuar en la recepción de Su Alteza Real el Príncipe de Gales, a quien trajo a nuestro suelo una División de la Escuadra Británica, vinculando aún más si cabe la corriente de amistad que nos une a aquella nación.

Participó también en la oportunidad en que el Comandante Ramón Franco y aviadores que le acompañaron en el Plus Ultra llegó a Buenos Aires, y los restituyó a su patria en uno de los viejos cruceros, veteranos de nuestra Marina, llevando a España bajo nuestro pabellón, a los soldados que habían aumentado sus glorias con una de las más grandes proezas de la aeronáutica.

El Soberano Español ha honrado nuestras unidades de combate, y ha sido el Crucero “Buenos Aires” el que izando el Estandarte Real inaugura la vía de acceso al puerto de Sevilla, una de las más grandes obras del progreso de la ingeniería española.

Hace dos meses ha vuelto a incorporarse a la

Escuadra, el Acorazado “Rivadavia”, que con su gemelo el “Moreno” forman el núcleo principal de la defensa, y ha sido recibido con la más alta satisfacción por representar un elevado exponente de buques de primera línea.

Las reparaciones de los buques a que aludo han sido llevadas a cabo en astilleros americanos con el mejor éxito, y cabe, por la satisfacción que significa, expresar a V. H. el patriotismo y la empeñosa escrupulosidad con que se han invertido los fondos votados para las reparaciones, cuyas obras han sido vigiladas por nuestra Comisión Naval en Estados Unidos.

Aparte de las actividades mencionadas, la Marina dedica especial atención a los trabajos hidrográficos, a la iluminación de las costas y a todo lo que significa brindar seguridades a los navegantes de los lejanos mares del Sud. Con la llegada del Acorazado “Rivadavia” se ha utilizado el puerto de aguas hondas de Mar del Plata, que ha de completarse prosiguiendo las obras, terminadas por ahora solamente en parte, pero con resultados beneficiosos para el país que ya han empezado a ponerse de relieve.

La Ley Orgánica de la Armada que está a la consideración de V. H., espera la sanción que tanto necesita para la renovación de los cuadros y el progreso de la carrera de la oficialidad de la Marina. La actual Ley 4856 dictada en 1905, no responde ya al criterio de la actualidad ni a la experiencia aconsejada por el buen servicio.

La reforma, pues, se hace indispensable, si no se

prefiere el retiro paulatino de los marinos preparados. Y esto debe haber tenido en vista vuestra Comisión de Guerra y Marina, cuando señala en su despacho, en forma elocuente, la necesidad de las modificaciones que a la Ley se propone.

Cúmpleme manifestar con satisfacción que la disciplina de la Armada se mantiene en el más alto grado y que su personal se dedica en forma exclusiva al cumplimiento de su misión, en las arduas tareas que le corresponden, desde la instrucción elemental del conscripto hasta la resolución de los temas profesionales que se plantean a los altos comandos.

Se ha mantenido una División Naval de Instrucción, un Grupo de Exploradores y una flotilla de buques minadores, realizando en conjunto temas tácticos y ejercitaciones de adiestramiento general.

Se constituyó y desarrolló satisfactoriamente su programa, una División de buques menores en donde fueron embarcados los aspirantes de los diversos años de la Escuela Naval, quienes hicieron todas las faenas de a bordo en substitución del personal subalterno, y es muy honroso consignar la dedicación que prestaron a las tareas, la conducta observada y el entusiasmo con que las realizaron, incorporando a sus conocimientos teóricos la valiosa experiencia de la práctica.

La División mencionada visitó los puertos del litoral, el de Montevideo y el de Mar del Plata, regresando a Río Santiago al finalizar su campaña.

En lo que respecta al servicio de radiocomunicaciones el número de estaciones aumenta paulati-

namente, atendido por personal formado en propias escuelas de la Armada.

No puede decirse que el servicio de Aviación Naval progrese paralelamente, dado que está reducido en el número de elementos que corresponde a la importancia del arma, a pesar de lo cual se continúa la instrucción y el adiestramiento en forma satisfactoria.

Cabe aquí recordar como un homenaje a la abnegación de muchos hombres de la Marina, el triste suceso en que perdiera la vida uno de nuestros más brillantes pilotos navales, el Alférez Page, quien en la búsqueda incesante de un colega del Ejército también desaparecido, halló la muerte que las instituciones armadas tanto han lamentado.

Radiados los viejos buques “Pampa” y “Chaco” por cuanto sus condiciones no les permitían ya navegar, y con el fin de que no se resintieran los servicios auxiliares que deben prestar a la Armada esa clase de buques, se han incorporado dos excelentes unidades modernas construídas en 1923, con la ventaja del uso de petróleo en sus calderas. Se han puesto a prueba sus condiciones en recientes viajes a Europa, Norte América y mares del Sud, desempeñando importantes comisiones y ahorrando al Estado apreciables sumas en la conducción de materiales para la Armada. Los buques de referencia se denominan “Pampa” y “Chaco”, manteniendo así el nombre de aquellos a los cuales han substituído.

Me es muy satisfactorio consignar que la Administración Naval se ha desenvuelto con regularidad

en lo que respecta al pago de los servicios y al aprovisionamiento de los artículos necesarios a los buques y reparticiones. Se han simplificado los trámites; se hace un severo contralor en el empleo de los fondos que provee el Presupuesto y en el uso de los materiales que la Marina necesita. Se ha hecho una revisión del Reglamento General de Administración de la Armada y se espera con ello palpar los beneficios positivos que su vigor ha de reportar en el futuro.

Todo se hace a pesar de los grandes trastornos que produce la falta de una Ley de Presupuesto anual, ya que el sistema de los duodécimos no permite una acción provechosa.

Al referirme al Presupuesto, deseo exponer que la Prefectura General Marítima, por la misma restricción de los recursos, debe desenvolver su acción como lo ha hecho, con los escasos elementos de que dispone así en material como en personal. Y es más sensible la limitación de los recursos que para ella se votan si se considera que no puede establecer servicios de vigilancia eficaces por falta de material y carencia de personal.

En resumen, el Ministro que subscribe, compenetrado de sus deberes y convencido del elevado patriotismo con que V. H. contempla todo lo que se refiere a la seguridad y al progreso de la Nación, pide especialmente a la Honorable Cámara de Diputados la sanción de la Ley que autoriza los medios para reemplazar nuestros viejos buques, defender algo nuestras costas y proveer a lo más indispensable del equipo de nuestros Arsenales, y al H. Con-

greso la sanción de la Ley Orgánica de la Armada que ha de substituir a la existente.

Lo primero, lo imponen altas razones de Estado, alto concepto de soberanía, dado que sin buques para la vigilancia de nuestros ríos, costas y mares, hemos de permanecer impasibles y aun avergonzarnos tal vez, de que impunemente se arranquen nuestras riquezas, o que impunemente también nos sorprenda la codicia o la mala voluntad sin una valla qué oponer.

Lo segundo, es la voz de la justicia traducida en el anhelo de progreso de nuestra Oficialidad estudiosa e inteligente, proveyéndole su nueva Ley Orgánica para dar estabilidad y aliciente a ese personal que ingresa a las Escuelas llenos de entusiasmo, se prepara y estudia con conciencia y competencia, dedicando toda su vida y energías a una carrera llena de responsabilidad, para encontrarse a los años detenidos en su camino por falta del medio legal que les permita llegar a la meta de sus justas aspiraciones.

Buenos Aires, Mayo de 1926.

M. DOMEcq GARCIA

ARMA NA NACIONAL

BUQUES DE GUERRA EXISTENTES EN EL AÑO 1916

BUQUES DE GUERRA EXISTENTES EN EL AÑO 1926

Nombre y clase del buque	Astillero	Año de su incorporación	Costo primitivo en \$	Desplazamiento Tons.	Poder de máquinas H P	Velocidad en millas	Nombre y clase del buque	Años en servicio	Desplazamiento en Tons.	Poder de máquinas H P	Velocidad actual en millas	OBSERVACIONES
Acorazado "Rivadavia"	Fore River	1914	2,214,000	27,940	35,100	15,5	Acorazado "Rivadavia"	11	27,940	35,100	22,5	En servicio
Acorazado "Moreno"	N. Y. Shipb	1915	"	"	"	"	Acorazado "Moreno"	10	"	"	"	En servicio
Crucero Acorazado "San Martín"	Orlando	1988	668,200	6.840	13,000	"	Crucero Acorazado "San Martín"	27	6,840	13,000	17	En reparaciones
Crucero Acorazado "Belgrano"	"	"	696,700	"	"	"	Crucero Acorazado "Belgrano"	"	"	"	"	En servicio
Crucero Acorazado "Pueyrredón"	Ansaldo	"	782,000	"	"	"	Crucero Acorazado "Pueyrredón"	"	"	"	"	En reparación total. Fuera de servicio.
Crucero Acorazado "Garibaldi"	"	1897	752,000	"	"	"	Crucero Acorazado "Garibaldi"	28	"	"	16	En servicio
Crucero "Buenos Aires"	Armstrong	1895	383,000	4,780	17,000	3	Crucero "Buenos Aires"	30	4,780	17,000	21,5	En servicio
Crucero "9 de Julio"	"	1892	293,000	3,540	14,350	7	Guardacostas "Libertad"	33	2,300	3,000	10	En reparaciones
Crucero "25 de Mayo"	Samuda	1891	260,000	3,300	13,800	5	Guardacostas "Independencia"	32	"	"	10	En reparación total. Fuera de servicio.
Guardacostas "Libertad"	Laird	1892	176,000	2,300	3,000	2	Guardacostas "Almirante Brown"	45	4,200	4,500	9	Buque Escuela. Sin valor militar.
Guardacostas "Independencia"	"	1893	"	"	"	"	Cañonero de Río "Rosario"	16	1,055	1,600	13	En servicio
Guardacostas "Almirante Brown"	Samuda	1880	270,000	4,200	4,500	"	Cañonero de Río "Paraná"	"	"	"	13	En servicio
Cañonero de Río "Rosario"	Armstrong	1909	81,445	1,055	1,600	5	Explorador "Catamarca"	13	950	28,000	30	En reparación general. Fuera de servicio
Cañonero de Río "Paraná"	"	"	"	"	"	"	Explorador "Córdoba"	"	"	"	30	En reparación general. Fuera de servicio
Monitor "El Plata"	Laird	1874	85,600	1,535	750	"	Explorador "Jujuy"	"	"	"	30	En servicio
Monitor "Los Andes"	"	1875	"	"	"	"	Explorador "La Plata"	"	"	"	30	En servicio
Crucero Torpedero "Patria"	"	1893	87,000	1,070	4,500	5	Destróyer "Entre Ríos"	29	340	4,000	22	En servicio
Cazatorpedero "Espora"	"	1890	45,000	706	3,250	3	Destróyer "Corrientes"	"	"	"	22	En servicio
Explorador "Catamarca"	Germania	1912	124,360	950	28,000	4	Destróyer "Misiones"	"	"	"	22	En servicio
Explorador "Córdoba"	Schichau	"	"	"	"	"	Buque Escuela "Sarmiento"	27	2,850	2,025	9	En servicio
Explorador "Jujuy"	Germania	"	"	"	"	"						
Explorador "La Plata"	Schichau	"	"	"	"	"						
Destróyer "Entre Ríos"	Sarrow	1896	35,570	340	4,000	5						
Destróyer "Corrientes"	"	"	"	"	"	"						
Destróyer "Misiones"	"	"	"	"	"	"						
Torpedero "Murature"	Bhorwerft	1891	18,000	110	1,700	4						
Torpedero "Comodoro Py"	"	"	"	"	"	"						
Torpedero "Buchardo"	Yarrow	1890	12,600	85	1,100	3						
Torpedero "King"	"	"	"	"	"	"						
Torpedero "Jorge"	"	"	"	"	"	"						
Torperero "Thorne"	"	"	"	"	"	"						
Torpedero "Pinedo"	"	"	"	"	"	"						
Torpedero "Bathurst"	"	"	"	"	"	"						
Buque Escuela "Sarmiento"	Laird	1898	105,000	2,850	2,025	2						
Buque Escuela "Patagonia"	Trieste	1885	100,000	1,530	2,400	4						
Buque Hidrógrafo "Uruguay"	Laird	1874	32,000	550	475	0						

ESTADO MAYOR GENERAL

Corresponde a esta repartición de la Armada, en concordancia con las normas fundamentales que justificaron oportunamente su creación, propender a que el funcionamiento, conservación y desarrollo del organismo de la defensa marítima nacional sea el más eficaz.

Actividades de la Escuadra—

En general puede establecerse que las actividades de la Escuadra durante el año han satisfecho los requisitos de la instrucción del personal, dentro de las limitaciones impuestas por la escasez de recursos y por las deficiencias ya señaladas en el material. La División Instrucción, la de Buques Escuelas y los Grupos de Exploradores y Rastreadores Minadores, cada uno dentro de su misión han cumplido el programa preparado por el Estado Mayor General para el entrenamiento del personal en los servicios a flote.

Las Bases navales han llenado su misión de aprovisionamiento y apoyo a las furezas navales en actividad, manteniendo el nivel de instrucción y preparación del personal propio con los recursos con

que cada una cuenta. Las Escuelas del personal subalterno, que funcionan en las Bases y la Escuela de Aplicación para Oficiales, Escuela Naval y de Mecánica, han llenado sus respectivos programas anuales con resultados que mantienen relación con los de los cursos anteriores.

División de Instrucción.—Quedó constituída en Febrero 15 por los Cruceros Acorazados “San Martín” y “Belgrano” y el Crucero “Buenos Aires” y el “Azopardo” como Aviso.

La actividad de esta unidad dirigida esencialmente al entrenamiento de la oficialidad y personal permanente y a la instrucción de los conscriptos de ambas clases en servicio, se dividió en tres períodos, comprendiendo el primero la instrucción preliminar en infantería, marinería, señales, artillería, etc., de todo el personal embarcado. Durante este período hizo una salida al mar que comprendió desde el 16 de Abril hasta el 12 de Mayo, dirigiéndose a Madryn, puerto en el que continuaron los ejercicios.

Durante los meses de Junio y Julio (segundo período) se efectuaron diversas salidas al mar navegando en las proximidades de Puerto Belgrano y Mar del Plata, en ejercicios de evoluciones y preparación para el tiro anual.

En el tercer período, completó su programa de ejercicios fijados por las instrucciones del Estado Mayor General hasta la inspección final de eficiencia que tuvo lugar en el puerto de Mar del Plata a partir del 30 de Noviembre. El 3 de Diciembre se dieron por terminadas sus actividades, concentrán

dose en Puerto Belgrano y preparándose para el licenciamiento de los conscriptos de 1903, que se llevó a cabo el 20 de Diciembre.

El mes de Agosto con motivo de la llegada al país, de S. A. Real el Príncipe de Gales, interrumpió sus maniobras para recibir y escoltar al Crucero "Curlew" hasta el puerto de la Capital, en el que permaneció hasta el 6 de Septiembre, saliendo en esa fecha a efectuar ejercicios de conjunto con el Grupo de Exploradores y el de Minadores Rastreadores en la bahía de Samborombón.

Todas estas fuerzas se concentraron después en Mar del Plata para despedir al Acorazado "Repulse" en el que abandonó el país nuestro real visitante.

Con motivo de la visita de S. A. R el Príncipe de Gales, en la que correspondió a la Armada rendir los primeros honores a la llegada del buque que llevaba su insignia a aguas territoriales, se puso de manifiesto lo expresado en oportunidades anteriores sobre las condiciones especiales en que se halla el Puerto de Mar del Plata para que a él entren los grandes buques, que por su calado no pueden hacerlo a ninguno de los puertos de nuestro estuario. Las previsiones y precauciones adoptadas para que el Crucero de Batalla de la Gran Bretaña "Repulse" pudiera amarrar dentro del puerto mencionado, fueron ampliamente justificadas por el éxito alcanzado, en lo que corresponde una gran parte a la actividad desplegada por el Ministerio de Obras Públicas. La continuación de las obras, para su total terminación, es una cuestión que merece la atención de los poderes públicos, pues se trata de un puerto al que necesariamente tendrán que arribar

los grandes transatlánticos que, no hay duda, harán el tráfico comercial y de pasajeros, siempre creciente, entre los puertos de Europa y nuestro país, y del que ocasionalmente podrán hacer uso las grandes unidades de nuestra Escuadra en el desarrollo de sus operaciones, sin que ello signifique la creación de un nuevo puerto militar.

La División ha navegado en el desarrollo de su programa 5460 millas.

División Buques Escuelas.—Fué constituída con fecha 15 de Febrero por el “Garibaldi” y el “Almirante Brown”, teniendo adscripto al Aviso “A 1” y al Torpedero “Thorne”. El “Garibaldi” efectuó un viaje de instrucción de 15 días, saliendo el 15 de Abril, hasta el sud y otro el 17 de Julio en navegación por Samborombón, durante 15 días.

Estos buques desarrollaron el programa de instrucción de las Escuelas, con algunas comisiones que se citan a continuación.

El “Almirante Brown” fué destacado de la División para ir a Rosario a asistir a las fiestas del segundo centenario de esa Ciudad, en donde permaneció del 2 al 13 de Octubre.

Con motivo de las fiestas patrias del 25 de Mayo, se destacó el “Garibaldi” a Ingeniero White y el “Almirante Brown” a Mar del Plata, para que se asociaran a los festejos que debían realizarse en esa fecha.

Además el “Garibaldi” se incorporó a la División de Instrucción para la recepción y despedida del Príncipe de Gales.

Grupo de Exploradores. — Este Grupo quedó constituido con fecha 15 de Febrero con el “Jujuy” y el “La Plata”.

Su programa de instrucción fué retrasado e interrumpido por reparaciones efectuadas a los buques, accidente en el “Jujuy” y comisiones diversas que constan en otro lugar.

Fué continuado hasta el 14 de Diciembre, habiéndose efectuado los ejercicios finales de tiro y torpedos y la inspección final de eficiencia.

El 27 de Junio fué destacado el “Jujuy” a objeto de conducir a Montevideo al Ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay, Dr. J. C. Blanco.

El 7 de Julio fué nuevamente destacado el “Jujuy” a San Nicolás, con objeto de asistir a las fiestas patrias y al centenario del combate de San Nicolás, donde permaneció del 8 al 10 de Julio.

Con motivo del segundo centenario de la Ciudad de Rosario, el Grupo se trasladó a dicha ciudad, permaneciendo en ella desde el 2 al 13 de Octubre.

Grupo de Rastreadores Minadores.—A fin de poder hacer práctica de la especialidad que corresponde a estos buques, la que no fué factible hacer en años anteriores debido a la falta de elementos, quedó constituido en la misma fecha que las demás

unidades en maniobras un grupo formado por los Avisos “A 2”, “A 4” y “A 7”, a los que el Estado Mayor General fijó un programa apropiado que ha sido satisfactoriamente concluído por este Grupo, permitiendo sacar experiencias valiosas. Se ha comprobado el buen desempeño de estas embarcaciones para el cumplimiento de su misión y se cree conveniente intensificar la instrucción de esta especialidad en los años venideros.

División de Instrucción para los Aspirantes de la Escuela Naval.—Consecuente en la práctica adoptada en años anteriores que ha permitido comprobar las apreciables ventajas que para la instrucción marinera de los Aspirantes tiene la realización de un embarco anual de cierta duración en condiciones que son ya conocidas, formóse a partir del 15 de Diciembre la División Instrucción para los Aspirantes de la Escuela Naval, tripulada en su totalidad por los alumnos de esa Escuela que realizaron, dentro de sus respectivas especialidades y capacidades todos los servicios de los buques que tripulan como si fuesen simples marineros.

La necesidad de embarcar un mayor número de Aspirantes ha obligado a ampliar el número de embarcaciones que hicieron el viaje el año anterior, quedando compuesto la División por el Cañonero “Rosario” y los Avisos “A 2”, “A 4”, “A 7” y “A 10”.

La navegación de esta División ha abarcado este año dos períodos; uno comprendido entre el 15 de Diciembre y el 1.º de Enero, que abarcó una na-

vegación en la zona fluvial, habiendo visitado algunos puertos del Paraná y del Uruguay. Durante el segundo período tras un corto estado en el puerto de Montevideo la División hizo su primera salida a agua salada, trasladándose hasta Mar del Plata, cuyo puerto sirvió de base para los ejercicios diarios de navegación en el mar.

Esta circunstancia ha permitido que los Aspirantes realizaran una provechosa práctica de mar que permite un mejor aprovechamiento de su crucero final en el Buque Escuela “Presidente Sarmiento”.

Durante la estadía en Mar del Plata, la División ha hecho los honores de la casa a los Aspirantes Navales Alemanes que realizaron su viaje de instrucción en el Crucero “Berlín”, cuya visita a nuestros puertos formaba parte de su programa de instrucción.

Viaje de instrucción del Buque Escuela “Presidente Sarmiento”.—Como en años anteriores, la “Sarmiento” con el último curso de Aspirantes de la Escuela Naval a su bordo, ha realizado un crucero de práctica, iniciando su XXV viaje el 15 de Marzo y siguiendo el itinerario que le fué fijado. Durante el mismo fondeó en el puerto de San Sebastián, en el que SS. MM. los Reyes de España, visitaron el buque dando lugar como otras veces a que se renovaran las especiales simpatías que unen al pueblo español con el nuestro.

El mismo buque asistió en representación oficial a la conmemoración del aniversario del fallecimiento del General San Martín que se realizaron en Boulogne sur Mer.

Por último fué considerado ventajoso aprovechar la estadía del buque en el puerto de Birkenhead, sede de la firma que lo construyó, para que fuese completamente reparado, ya que como se sabe, las condiciones del buque no permitían seguir llevando con seguridad los servicio de Buque Escuela. Iniciadas las reparaciones se ordenó el regreso de los Aspirantes en un transporte de la Armada.

Comisiones especiales.—El “1.º de Mayo” hizo el viaje a las islas Orcadas para relevar el personal del Observatorio, saliendo de Buenos Aires el 5 de Febrero.

El 2 de Enero salió del Callao el Acorazado “Moreno”, donde había conducido a la Embajada Argentina al Centenario de Ayacucho, y llegó a Boston el 29 del mismo mes.

El “Buenos Aires” fué destacado de la División de Instrucción el 11 de Agosto, entrando en Mar del Plata para acompañar al “Repulse” hasta el 27 de Septiembre, en que se incorporó nuevamente. Fué a Río Santiago a prepararse para el viaje de Río de Janeiro el 29 de Octubre. Salió el 8 de Noviembre y regresó el 22 del mismo, habiendo asistido a las fiestas patrias del Brasil el 15 de Noviembre. Después se incorporó a la División de Instrucción.

AÑO 1925

Buques de guerra extranjeros que han visitado el país.

NOMBRE	Nacionalidad	OBJETO	COMANDANTE	PERMANENCIA
Corbeta "METEOR"	Alemán	Misión científica.	Cap. de Fragata Spiess	Mayo 25 a Junio 3 (Buenos Aires)
Crucero "URUGUAY"	Uruguayo	Reparaciones en el dique de carena	Cap. de Fragata Gustavo Schroeder	Mayo 31 a Junio 20 (Rio Santiago)
Crucero "BARROSO"	Brasileño	Fiestas Julias	Cap. de Fragata José Machado de Castro e Silva.	Julio 8 a Julio 12 (Buenos Aires)
Crucero batalla "REPULSE"	Británico	Misión especial	Cap. de Navío Hope	Agosto 18 a Septiembre 27 (Mar del Plata) llevó a su salida al Príncipe de Gales después de su visita a la Argentina.
Crucero lijero "CURLEW"	Británico	Misión especial	Cap. de Navío Bridges	Agosto 17 a Septiembre 24 (Buenos Aires) conduxo desde Montevideo al Príncipe de Gales.
Crucero "BERLIN"	Alemania	Viaje de instrucción	Cap. de Navío Junkermann	Enero 21 á Enero 31 (Buenos Aires, Mar del Plata y Madryn, Viaje de instrucción de Guardias Marinas).

El “Paraná” fué a Montevideo del 23 al 26 de Agosto para las fiestas patrias del Uruguay (centenario de la Florida). Estuvo en la Asunción del 12 al 18 de Mayo para las fiestas patrias. Fué a la Agraciada, del 18 al 20 de Abril (centenario del desembarco de los 33 orientales). En el Rosario, desde Octubre 2 a Octubre 3, con el “Borwn” y el Grupo de Exploradores para las fiestas del segundo centenario de la ciudad.

Servicio Aeronáutico Naval—

Las actividades aeronáuticas, durante el año transcurrido, se han llevado a cabo dentro de los límites permitidos por el material y el personal de que se dispone.

Siendo que la aviación se encuentra definitivamente incorporada a la Marina, como un auxiliar poderoso de la misma, es indispensable que aquélla cuente con los elementos que le correspondan de acuerdo con el desarrollo y progreso general de la especialidad, y es con tal concepto que se solicitará oportunamente de V. H. los recursos que respondan a ese fin.

Hasta el presente, el material de que se dispone ha permitido formar personal especializado, el que sin embargo no alcanza, en su cantidad, a cubrir todos los servicios que corresponden a las dependencias creadas y mucho menos a las que necesariamente ha de exigir la organización del Servicio Aeronáutico. En cuanto al material en sí, su

vida reducida, a lo que debe agregarse la edad del existente en contraste manifiesto con los enormes progresos del arma, hacen imprescindible contemplar su renovación y aumento, para que pueda responder en forma efectiva, no sólo al adiestramiento y perfeccionamiento del personal ya formado, sino también, a la formación del que deba relevarlo oportunamente y del que deba ser de refuerzo para el servicio de las Estaciones que habrá necesariamente que crear.

Tal necesidad implica un aumento progresivo en el presupuesto, que debe marchar a la par de las nuevas exigencias, debidas precisamente al progreso del arma y al crecimiento que trae aparejado su mayor desarrollo.

El Ministerio ha abordado ya el problema de creación de Estaciones Aeronáuticas para cubrir las necesidades de la defensa aérea del litoral marítimo, y de los demás servicios que, correlativamente, están encomendados a la Marina encarándose, en el proyecto esbozado, la jurisdicción de cada zona y estación y la determinación de los reglamentos indispensables.

Por otra parte, y como una necesidad bien sentida, se encuentra también a estudio de las reparaciones a las que corresponde este asunto, la mejor forma de propender al estricto cumplimiento, por parte de la Aviación Civil, de lo que establece el Superior Decreto de 4 de Septiembre de 1925, sobre tráfico aéreo, para lo cual se inició la acción concurrente con el Ministerio de Guerra.

Personal—

La falta de personal suficiente para cubrir todos los servicios que requerirá la organización de las distintas dependencias, zonas y estaciones que corresponden al Servicio Aeronáutico Naval, impondrá necesariamente un aumento sobre el que actualmente se asigna.

Ese aumento de personal se impone porque el incremento adquirido por esta rama y sus valiosas instalaciones exigen un cuidado especial para su conservación, que no puede prodigarse con el personal que actualmente se asigna; porque el estado del material, después de un trabajo constante y arduo de más de tres años, exige desmonte y recorrido general que no puede, con el personal actual, ser efectuado sino en forma muy lenta y por ende perjudicial a los demás intereses, lo que se comprueba por la circunstancia especial de que la proporción entre el material apto para el servicio y el que se halla a la espera de un recorrido ha llegado a fines del año a una cifra desfavorable para el primero, que redundará en perjuicio de las actividades de la aviación y, finalmente, porque es imprescindible completar la instrucción del personal ya patentado, de acuerdo con lo que establece el plan general de enseñanza, sin distraerlo de los cursos respectivos para emplearlos en actividades ajenas a esos mismos cursos de aplicación.

Concordante con lo que se ha puesto de manifiesto al considerar la necesidad de sancionar el pro-

yecto de ley orgánica, ha llegado el momento de regularizar la situación del personal de Aviación, que no incluye la ley actual por ser aquél de creación posterior.

Han terminado los cursos de aerostación, recibiendo sus títulos, de Pilotos de dirigibles, los oficiales que en la Memoria anterior se indicaba haberse destacado a Italia para ese objeto, quienes ya se encuentran de regreso al país y reincorporados al servicio de la Aviación Naval.

Se mantiene el proyecto ya enunciado anteriormente de destinar anualmente oficiales especializados como adscriptos a las Comisiones Navales en el extranjero, si es posible, para que cursen escuelas superiores de aeronáutica en los países que marchan a la cabeza en lo que a esta rama concierne.

Material—

A las condiciones en que se encuentra el material de vuelo debido a los trabajos a que ha sido sometido, debe agregarse la reducción experimentada en el mismo por pérdidas y averías.

Donde más se hace sentir la necesidad de material es en el que corresponde a la enseñanza preliminar, el que además de resentirse por la ardua labor a que está sometido no es ya el tipo de avión más adecuado, por haber quedado muy rezagado en relación a los progresos alcanzados en esta clase de máquinas. Por estas razones, se estudia actualmente la mejor forma de conseguir su substitución, lo

que se piensa puede hacerse paulatinamente y con el tipo que resulte más aconsejable de acuerdo con las enseñanzas que se recojan de la experiencia en el extranjero.

En cuanto al resto del material de vuelo, no se trata tampoco de aviones del último modelo.

El tipo F. 5 L. de dos motores Liberty y el H. S. 2 L. con un solo motor, de bombardeo el primero y reconocimiento el segundo son aviones del tiempo de la guerra y sus características por consiguiente están muy lejos de aquellas a que deben responder los hidroaviones que actualmente se destinan a esos fines.

Para hacer notar con más peso lo distante que se encuentran de lo que deben ser en la fecha un avión de esta clase, bastará mencionar que no es posible hoy conseguir repuestos para esos aviones por haberlos ya desechado las naciones que los utilizaban durante la guerra.

Los aviones Vickers (anfibiaos), por ser de un tipo intermediario que debe perfeccionarse, pueden considerarse que no tienen aplicación militar entre nosotros, pues su casco débil no le permite trabajos efectivos en el mar, no permitiéndolo tampoco en tierra su tren de aterrizaje.

Los aviones tipo Dornier Wall recibidos en 1924 no han podido ser utilizados hasta la fecha por inconvenientes encontrados principalmente en las hélices. Actualmente y con intervención de un inge-

niero de la casa constructora se trata de subsanar estos inconvenientes y se cree que en el corriente año podrán utilizarse con eficiencia.

Debido a las condiciones climatéricas de Puerto Belgrano en los años que lleva de funcionamiento la Escuela de Aviación ha podido observarse que la instrucción preliminar lleva más tiempo del que realmente es necesario.

Es por estas razones que se decidió la adquisición de aviones escuela terrestre a fin de que la instrucción se pueda iniciar en la Escuela Aeronaval de Punta Indio.

Aviones del tipo Petrel 5, con motor Wright J. 4, fueron adquiridos en EE. UU. durante el año con los repuestos necesarios para la instrucción en concepto a un año de trabajo.

Recibido ese material en el país, previas las pruebas de contrato, será desmontado y quedará almacenado, pues debido al estado actual de las construcciones de la Estación Aeronaval Punta Indio, la instrucción no podrá llevarse a cabo en ese punto sino en el año próximo.

Respecto al material de aerostación es necesario hacer notar lo anticuado e insuficiente de las características de los Dirigibles tipo "O", únicos que posee esta rama de aviación tanto para fines de instrucción como para trabajos de cooperación con la Escuadra u otras actividades que deban desempeñar estas aeronaves.

Los informes de los Oficiales recién llegados de Italia, especializados en dirigibles, podrán definir la orientación que debe seguirse referente a reposición del material de Aerostación.

Por las razones apuntadas se opina que deben arbitrarse los medios necesarios a fin de conseguir la renovación del material de vuelo tanto de aviación como de aerostación y que a fin de poder iniciar la práctica necesaria de los Pilotos en aviones de persecución y torpedo plano, como se indicó en la Memoria del año anterior, es imprescindible la adquisición de aviones de cada uno de esos tipos y sus repuestos correspondientes.

El Ministerio considerando la conveniencia del uso de paracaídas por el personal aeronáutico, ha adquirido 20 de estos últimos para aviación, y 4 para aerostación, que se espera recibir en breve para reglamentar su empleo.

Escuela—

En el año 1925 han funcionado con regularidad los distintos cursos que constituyen la Escuela del Personal de Aviación. Estos cursos, vale decir, los de aviadores, y el de mecánicos aeronáuticos, han permitido llevar la instrucción del personal destinado a la Aviación Naval en forma gradual para su mayor eficiencia, concurriendo a esto en su máxima parte una instrucción práctico profesional durante el mayor tiempo del año y dedicando para la instrucción teórico los días en que las condiciones climatéricas no admitían llevar a cabo ejercicios de vuelo o dicha instrucción práctica.

Las pruebas de fin de año, con sus excelentes resultados, han corroborado la efectividad de la instrucción del personal de aviadores y el acierto con que dicha instrucción ha sido dirigida por el personal superior que tiene a su cargo la dirección de esta importantísima rama de la defensa nacional.

No obstante los resultados obtenidos, el desgaste del material y las mayores exigencias derivadas de ese mismo desgaste, como he tenido oportunidad de manifestarlo en párrafos precedentes, impondrá el acrecentamiento del material de enseñanza para que ésta no disminuya resintiendo los resultados hasta hoy obtenidos. Para tal fin será indispensable el arbitrar los recursos necesarios, para lo cual solicito desde ya el apoyo de V. H.

Ampliación de Estaciones Aeronavales—

Las construcciones para la Escuela y Estación Aeronaval de Puerto Belgrano han quedado definitivamente terminadas y habilitadas y en la Estación Aeronaval de Punta Indio a donde han sido trasladados los elementos de la Escuela de Aerostación que funcionaba en Fuerte Barragán, se continúa con rapidez la construcción de los edificios que le son necesarios.

No obstante los trabajos ya realizados en ese sentido, se considera imprescindible contemplar de inmediato otros que son de capital importancia, como la escollera, el terraplenamiento de la zona en que están ubicados los edificios de la Escuela y de

la Base de Aviación de Puerto Belgrano, la pista de cemento para movimiento de aviones, el hangar de Campo Sarmiento de Aviación, la Oficina Meteorológica, el polígono de tiro y algunos otros menores.

Por lo que concierne a la Estación Aeronaval de Mar del Plata, con el propósito de que el personal de aviación que sea destacado a dicha estación tenga donde alojar, en las proximidades del lugar designado para la misma, se adquirieron e instalaron en el mencionado sitio dos casillas desmontables, que si bien llenan su objeto provisionalmente, no son suficientes para el fin a que están destinadas y, dada la importancia del puerto de Mar del Plata, se impone que la estación sea ampliada en concordancia con el proyecto general que ha servido de base para solicitar de V. H. los recursos necesarios.

Gabinete psicofisiológico—

Fueron adquiridos y recibidos durante el año los materiales necesarios para la instalación provisoria del Gabinete psicofisiológico.

Esto se efectuó en base a la información recogida por el Cirujano Encargado del Gabinete en conferencia con el Profesor Patrizzi en oportunidad de su visita a este país y luego con los profesores Flack de Inglaterra y Beyne de Francia a raíz de una comisión dada al mismo Cirujano para entrevistarlos, con motivo del viaje que efectuó a Europa pres-

tando sus servicios a bordo del Transporte “Bahía Blanca”.

Los resultados obtenidos de la comisión desempeñada por el Cirujano, ya han empezado a ponerse de manifiesto con motivo de trabajos inéditos que los profesores mencionados envían para ser aprovechados por nuestro Gabinete.

Puede decirse que actualmente la Marina posee un Gabinete que suple las necesidades de la misma, habiéndose adquirido todos los materiales, de fabricación nacional, de acuerdo a los últimos adelantos.

Raids y vuelos efectuados—

Fuera de los vuelos comunes de instrucción y entrenamiento en aeródromo, se han efectuado además, durante el año, algunos vuelos de importancia que han servido a los pilotos y alumnos para práctica de navegación y vuelo de aliento tales como el efectuado a Bahía Gill, en el Golfo de San Jorge, distante 880 kilómetros, con fines de reconocimiento y levantamiento aerofotográfico de Cabo Dos Bahías, reconocimiento de las lagunas Mar Chiquita y La Brava y raid desde Puerto Belgrano a la Capital Federal y regreso por una escuadrilla de cuatro aviones Vickers anfibios con motivo de la llegada al país del Príncipe Heredero de Inglaterra.

A estos vuelos debe agregarse los varios efectuados a Mar del Plata por las escuadrillas a objeto de intervenir en los ejercicios de tiro de combate de la División Instrucción.

Con referencia al trabajo aerofotográfico lleva-

do a cabo en la zona norte del Golfo de San Jorge, es de hacer notar lo beneficioso que resulta la cooperación que puede prestar la aviación a la hidrografía para el completo reconocimiento de la zona a levantar.

Cabe considerar que no obstante ser poco indicado para estos trabajos el material actualmente en uso en aviación y haberse empeñado el personal por primera vez en trabajos de esta índole, los resultados obtenidos han sido notables y de muchísima utilidad, y debe esperarse un mayor rendimiento para cuando se disponga de elementos apropiados y puedan aprovecharse las enseñanzas obtenidas por los Oficiales que intervinieron en el trabajo.

Como resumen de lo expuesto se tiene un total de 2266 vuelos en 1170 horas de permanencia en el aire.

Debe considerarse que, debido a las recorridas necesarias del material, los meses de Enero y Noviembre han sido de una actividad relativa y que en el mes de Diciembre se suspendieron casi por completo reduciéndose los vuelos a medio día por semana y únicamente para mantener el entrenamiento.

Si bien las cifras mencionadas anteriormente superan a las del año anterior, debe tenerse en cuenta el aumento del número de pilotos lo que traduce en una disminución la actividad que a cada piloto corresponde.

Esa actividad aérea del piloto, basada en el aprovechamiento del material, constituye el factor primordial para que el entusiasmo profesional no de-

caiga y que los servicios sean eficientes, razón por la cual es necesario intensificar el entrenamiento proveyendo material apto para el objeto perseguido.

Los raids y comisiones efectuados durante el año se resumen en el detalle siguiente:

Aparatos hidro-aviones

Fecha	Aeronave	TIEMPO DE VUELO	OBJETO
2/1/925	Vickers R. 5	2 h. 30 m.	Puerto Belgrano - Mar del Plata
8/1/925	» R. 5	3 h. 15 m.	Regreso.
20/2/925	» R. 6	2 h. 25 m.	Puerto Belgrano - Mar del Plata
25/2/925	» R. 6	3 h. 05 m.	Regreso.
26/2/925	» R. 5	4 h. 45 m.	Puerto Belgrano - Mar del Plata
27/2/925	» R. 6	3 h. 15 m.	» »
28/2/925	» R. 6	3 h. 05 m.	Regreso de Mar del Plata
2/3/925	» R. 5	3 h. 25 m.	» »
2/3/925	F. 5 L. B. 8	7 h. 00 m.	Comisión fotográfica al Sud
4/3/925	F. 5 L. B. 8	2 h. 00 m.	Fotografía vuelos efectuados
5/3/925	F. 5 L. B. 8	0 h. 40 m.	Fotografía en Bahía Gill
10/3/925	F. 5 L. B. 8	2 h. 30 m.	» »
12/3/925	F. 5 L. B. 8	3 h. 30 m.	» »
14/3/925	F. 5 L. B. 8	8 h. 10 m.	Regreso de la Comisión al Sud
11/8/925	Vickers R. 3	3 h. 50 m.	Comisión a Buenos Aires (Príncipe de Gales.)
11/8/925	» R. 5	3 h. 45 m.	» »
11/8/925	» R. 4	3 h. 55 m.	» »
15/8/925	» R. 6	4 h. 15 m.	» »
17/8/925	» R. 6	2 h. 15 m.	Demostración a S.A. el P. de Gales (Vuelos efec. en Bs. As.)
17/8/925	» R. 3	0 h. 45 m.	» »
17/8/925	» R. 5	2 h. 15 m.	» »
17/8/925	» R. 4	2 h. 15 m.	» »
19/8/925	G. Libre	5 h. 40 m.	Verónica - Empalme Lobos
21/8/925	Vickers R. 6	1 h. 05 m.	P. Indio (concurencia al desfile)
21/8/925	» R. 4	0 h. 55 m.	» »
21/8/925	» R. 5	0 h. 55 m.	» »

Fecha	Aeronave	TIEMPO DE VUELO	OBJETO
26/8/925	Vickers R. 3	4 h. 05 m.	Regreso de la Comisión a B. As.
26/8/925	» R. 4	5 h. 25 m.	» »
26/8/925	» R. 5	4 h. 15 m.	» »
26/8/926	» R. 6	4 h. 45 m.	» »
20/10/925	» R. 3	3 h. 30 m.	Puerto Belgrano - Mar del Plata
22/10/925	F. 5 L. B. 1	4 h. 35 m.	» »
22/10/925	F. 5 L. B. 5	4 h. 35 m.	» »
22/10/925	F. 5 L. B. 8	4 h. 35 m.	» »
23/10/925	F. 5 L. B. 1	2 h. 30 m.	Fotografía de P. Nuevo y M. Plata
23/10/925	Vickers R. 3	1 h. 45 m.	Reconocimiento de Mar Chiquita
23/10/925	» R. 3	1 h. 05 m.	» de La Brava
28/10/925	» R. 3	3 h. 40 m.	Regreso de Mar del Plata
29/10/925	F. 5 L. B. 1	3 h. 55 m.	» »
29/10/925	F. 5 L. B. 5	3 h. 55 m.	» »
29/10/925	F. 5 L. B. 8	3 h. 55 m.	» »

Vuelos efectuados por Pilotos y Alumnos Pilotos en aparatos terrestres

27/2/925	J. N. E-16	2 h. 30 m.	Campo Sarmiento - Tres Arroyos
27/2/925	J. N. E-16	1 h. 25 m.	Regreso de Tres Arroyos
21/3/925	J. N. E-15	2 h. 45 m.	Campo Sarmiento - Tandil
22/3/925	J. N. E-15	3 h. 50 m.	Regreso Tandil
4/7/925	J. N. E-16	0 h. 55 m.	Campo Sarmiento - Cnel. Dorrego
4/7/925	J. N. E-16	3 h. 00 m.	Regreso de Coronel Dorrego
4/7/925	J. N. E-15	1 h. 50 m.	Campo Sarmiento - Cnel. Dorrego (ida y vuelta)
16/7/925	J. N. E-16	1 h. 00 m.	Campo Sarmiento - Cnel. Dorrego
16/7/925	J. N. E-16	0 h. 50 m.	Regreso de Coronel Dorrego
16/7/925	J. N. E-15	0 h. 55 m.	Campo Sarmiento - Cnel. Dorrego
16/7/925	J. N. E-15	0 h. 40 m.	Regreso de Coronel Dorrego
18/7/925	J. N. E-15	2 h. 00 m.	Campo Sarmiento - Tres Arroyos
18/7/925	J. N. E-15	1 h. 50 m.	Regreso
18/7/925	J. N. E-16	3 h. 05 m.	Campo Sarmiento - Cnel. Pringles (ida y vuelta)
26/7/925	J. N. E-15	5 h. 20 m.	Campo Sarmiento - Tres Arroyos (ida y vuelta)
5/9/925	J. N. E-15	1 h. 30 m.	Ida y regreso de Cnel. Dorrego
14/9/925	J. N. E-15	4 h. 00 m.	Campo Sarmiento - Cnel. Dorrego

Cooperación de la fuerza aérea con la Escuadra—

No obstante lo reducido de su personal y la falta de material en condiciones para intervención efectiva con los ejercicios de la División de Instrucción, la Escuela de Aviación, trabajando como Estación Aeronaval, prestó su concurso en los tiros finales de la Escuadra realizados en aguas de Bahía Blanca y de Mar del Plata.

A tal efecto destacó aviones asegurándose la concurrencia de los mismos en todos los ejercicios de tiro efectuados, trabajando como aviones de observación en el reglaje del tiro y toma de fotografías.

Los resultados obtenidos fueron muy satisfactorios y de enseñanzas efectivas para todo el personal de la Armada en lo que a cada uno le corresponde por lo que respecta a la labor correlativa que le está encomendada.

Los vuelos que se efectuaron con este motivo son los siguientes:

Fecha	Lugar	Aeronave	TIEMPO DE VUELO	O B J E T O
22/6/925	Rincón	F. 5 L. B. 8	1 h. 45 m.	Con. al Tiro de la Esc.
22/6/925	»	F. 5 L. B. 2	2 h. 45 m.	» » »
23/6/925	»	F. 5 L. B. 8	8 h. 05 m.	» » »
24/6/925	»	F. 5 L. B. 6	1 h. 05 m.	Tiro Aviadores
23/6/925	»	F. 5 L. B. 2	1 h. 35 m.	» »
24/6/925	»	Vickers R. 6	0 h. 45 m.	Con. Tiro de Aviadores
24/6/925	»	F. 5 L. B. 8	2 h. 35 m.	Tiro Aviadores
24/6/925	»	F. 5 L. B. 5	1 h. 05 m.	Con. Tiro de la Escuadra
24/6/925	»	F. 5 L. B. 5	2 h. 05 m.	» » Aviadores
25/6/925	»	F. 5 L. B. 2	0 h. 25 m.	» » Escuadra

Fecha	Lugar	Aeronave	TIEMPO DE VUELO	O B J E T O
25/6/925	Rincón	F. 5 L. B. 6	0 h. 55 m.	Foto. Tiro de la Escuadra
26/6/925	»	H. S. 2 L. T. 2	1 h. 35 m.	Corresp. de la Escuadra
18/7/925	»	H. S. 2 L. T. 2	1 h. 00 m.	» »
25/10/925	M. Plata	F. 5 D. B. 1	0 h. 20 m.	Tiro Cruc. Buenos Aires
25/10/925	»	F. 5 L. B. 5	1 h. 10 m.	» » » »
25/10/925	»	F. 5 L. B. 5	1 h. 10 m.	» » Ac. Belgrano
26/10/925	»	F. 5 L. B. 1	1 h. 00 m.	» » » »
26/10/925	»	Vickers R. 3	1 h. 20 m.	» » » »
27/10/925	»	F. 5 L. B. 8	1 h. 55 m.	Tiro C. A. San Martín
27/10/925	»	F. 5 L. B. 1	1 h. 50 m.	» » »
27/10/925	»	F. 5 L. B. 1	1 h. 00 m.	Foto. de la Escuadra

Cabe observar que los inconvenientes principales encontrados en años anteriores, como fueron los concernientes a comunicaciones, han sido subsanados casi en absoluto y que si se tropezó con algunos este año ello fué únicamente debido a la falta de material que, como se ha expresado anteriormente, no está ya en condiciones de soportar esfuerzos como los que se le exige.

La superioridad ordenó además la preparación del dirigible O-2 a fin de que interviniera en el reglaje del tiro indirecto de obuses del Cañonero "Paraná".

PLANILLA RESUMEN DE HORAS Y NUMEROS DE VUELOS DE LA ESCUELA DE AVIACION NAVAL

M E S	Pruebas de Avión.	Instruc.	Entre.	Exam.	Total de Vuelos	Total Horas
Enero	3	—	98	—	101	54 h. 35 m.
Febrero	7	—	122	—	129	64 h. 35 m.
Marzo	12	86	108	—	206	120 h. 50 m.
Abril	4	140	119	5	268	118 h. 40 m.
Mayo	8	96	103	8	215	98 h. 15 m.
Junio	7	9	219	14	249	119 h. 50 m.
Julio	9	25	227	21	282	138 h. 30 m.
Agosto	16	3	226	11	256	140 h. 15 m.
Septiembre	26	3	170	20	219	115 h. 40 m.
Octubre	10	—	147	13	170	123 h. 35 m.
Noviembre	7	—	108	7	122	54 h. 50 m.
Diciembre	—	—	49	—	49	20 h. 40 m.

Número total de vuelos: 2.266

Número total de horas de vuelo 1,170 h. 15 m

Promedio mensual de horas de vuelo 97 horas y
31 minuto.

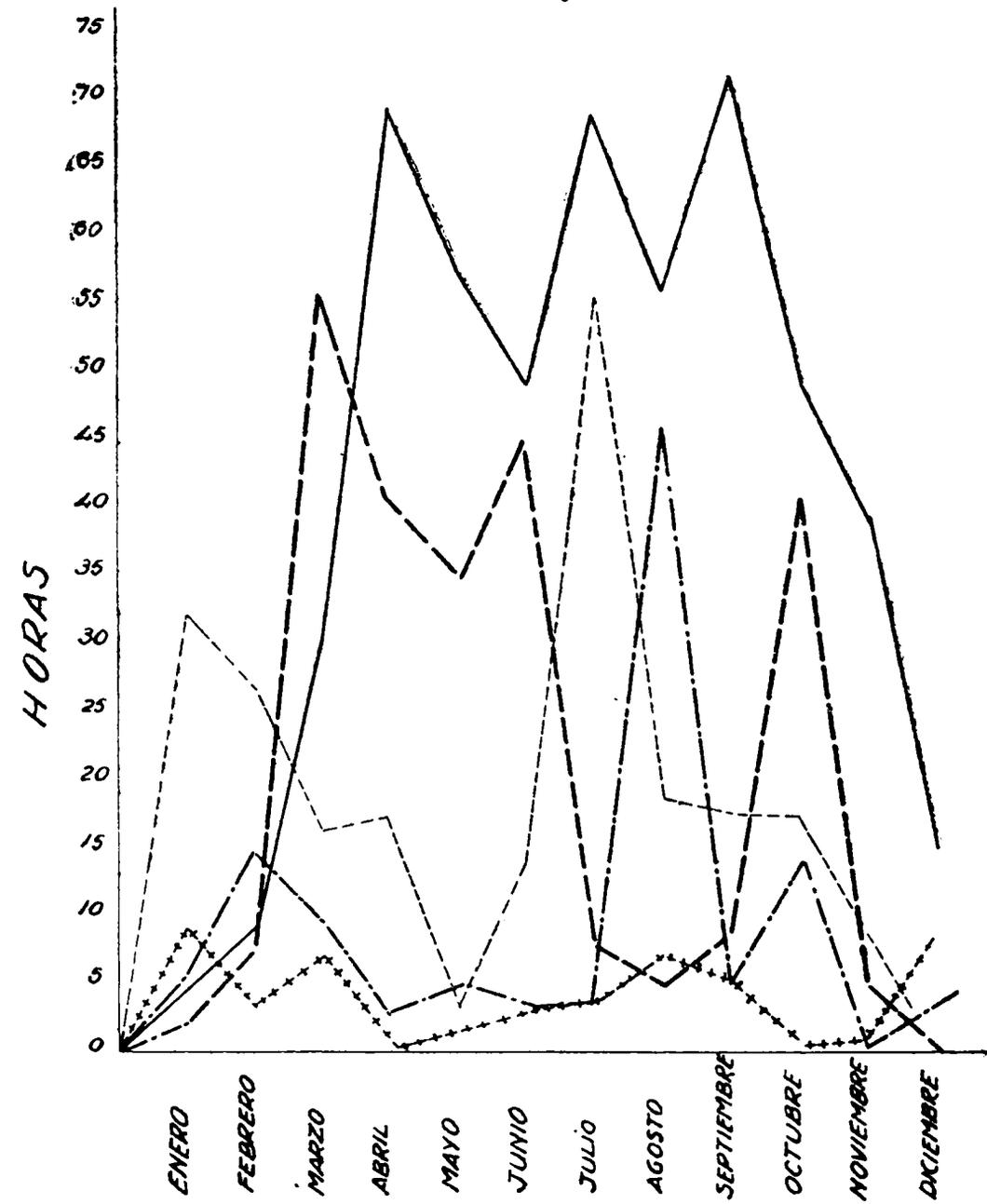
PLANILLA RESUMEN DE HORAS Y NUMEROS DE VUELO DE LA ESCUELA DE AEROSTACION NAVAL

M E S	Prueba de Aerostato	Entrena.	Total Vuelos	Total Horas	Observación
Agosto	—	1	1	5 h 05 m	Globo libre
Noviembre	2	2	4	4 h 55 m	Dirigible
Diciembre	—	3	3	2 h 15 m	Dirigible

GRAFICO DE HORAS DE VUELO EFECTUADO

POR TIPO DE APARATO

ANO 1925



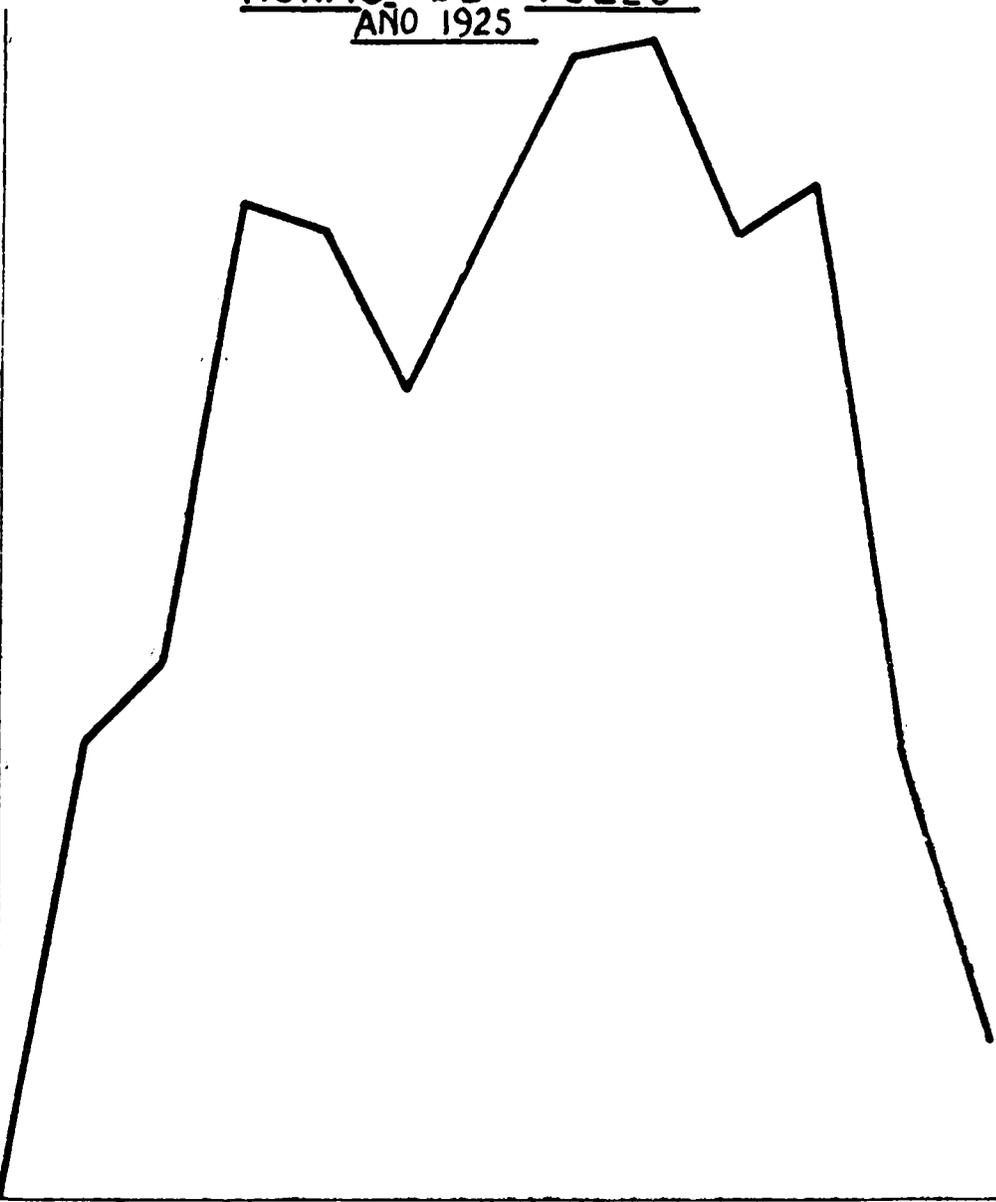
- AVROS
- CURTISS F5L
- .-.- CURTISS 3-II
- · — · VICKERS IV
- ++++ CURTISS H.52.L

HORAS DE VUELO
AÑO 1925

HORAS

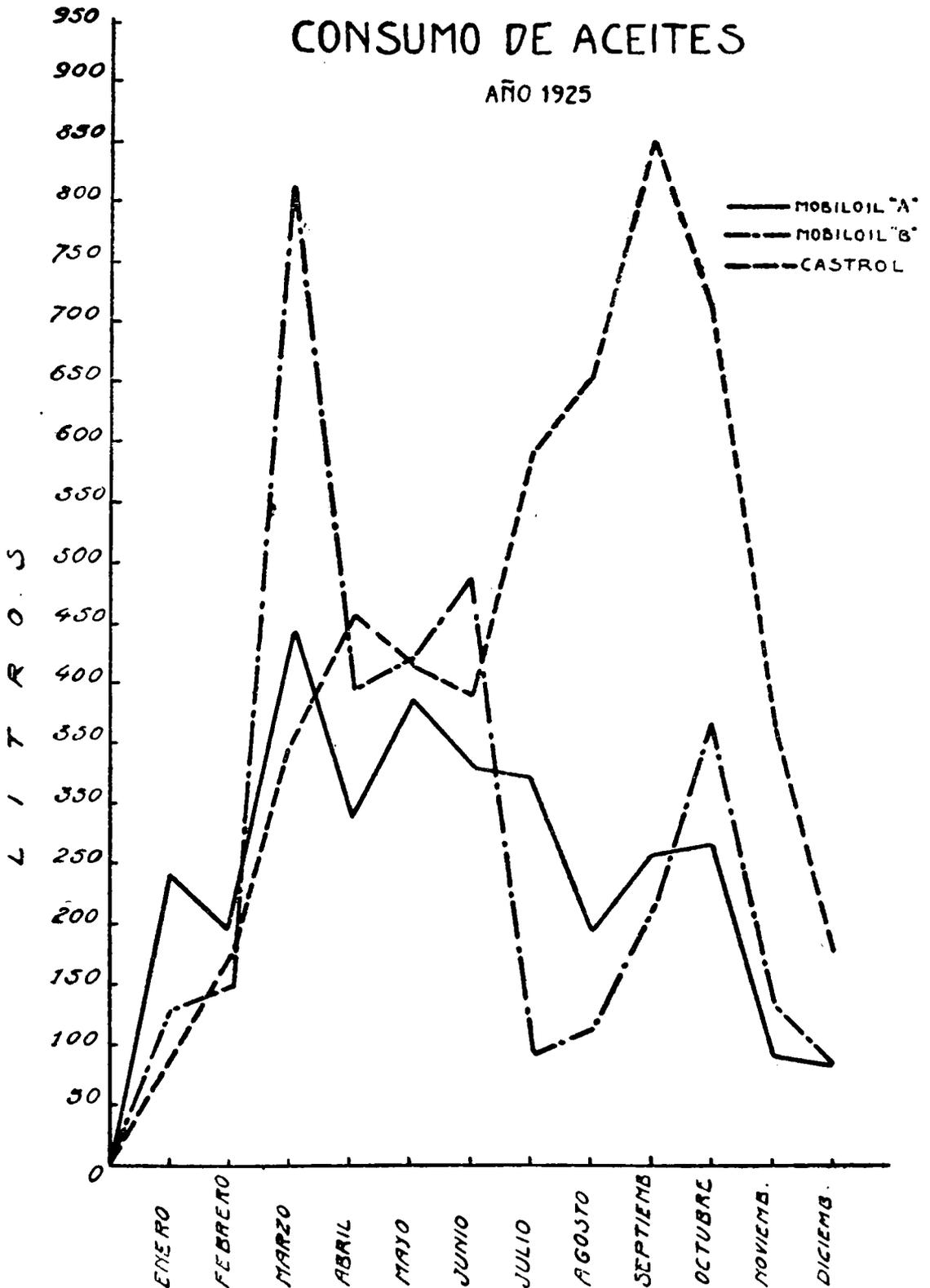
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0

ENERO
FEBRERO
MARZO
ABRIL
MAYO
JUNIO
JULIO
AGOSTO
SEPTIEM.
OCTUBRE
NOVIEMB.
DICIEMB.



CONSUMO DE ACEITES

AÑO 1925



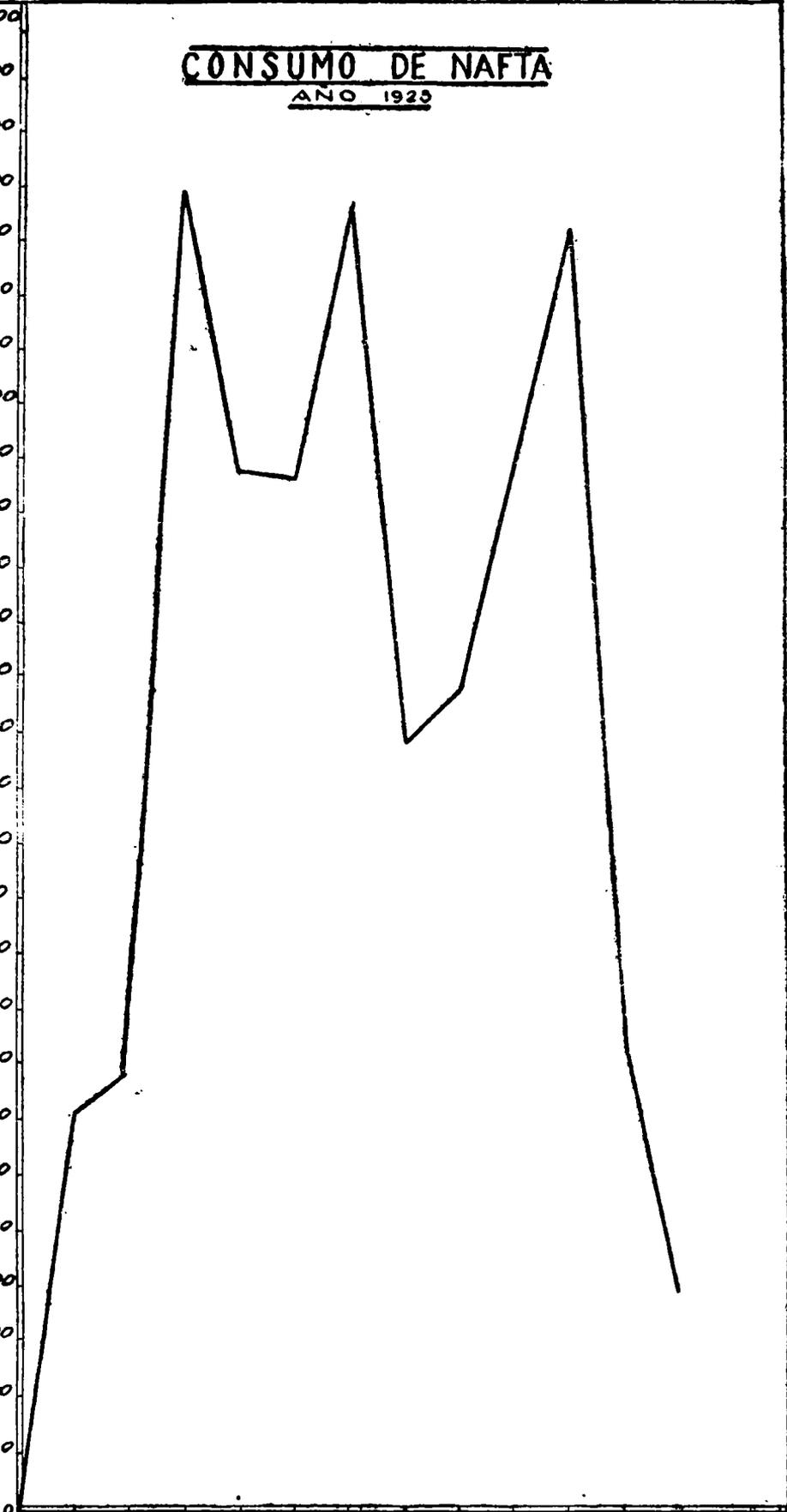
CONSUMO DE NAFTA

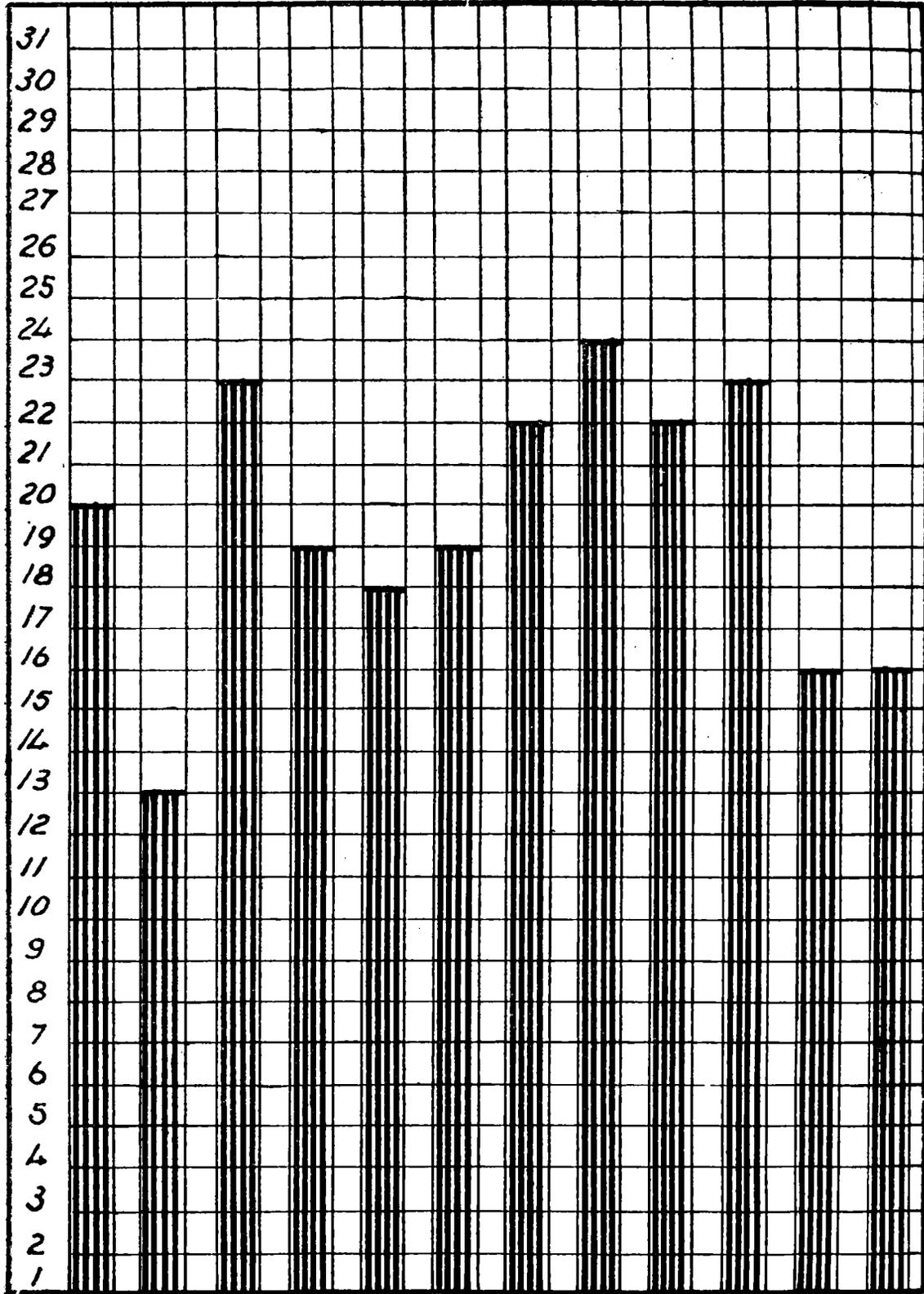
AÑO 1923

LITROS

27000
26000
25000
24000
23000
22000
21000
20000
19000
18000
17000
16000
15000
14000
13000
12000
11000
10000
9000
8000
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0

ENERO
FEBRERO
MARZO
ABRIL
MAYO
JUNIO
JULIO
AGOSTO
SEPTIEMBRE
OCTUBRE
NOVIEMBRE
DICIEMBRE

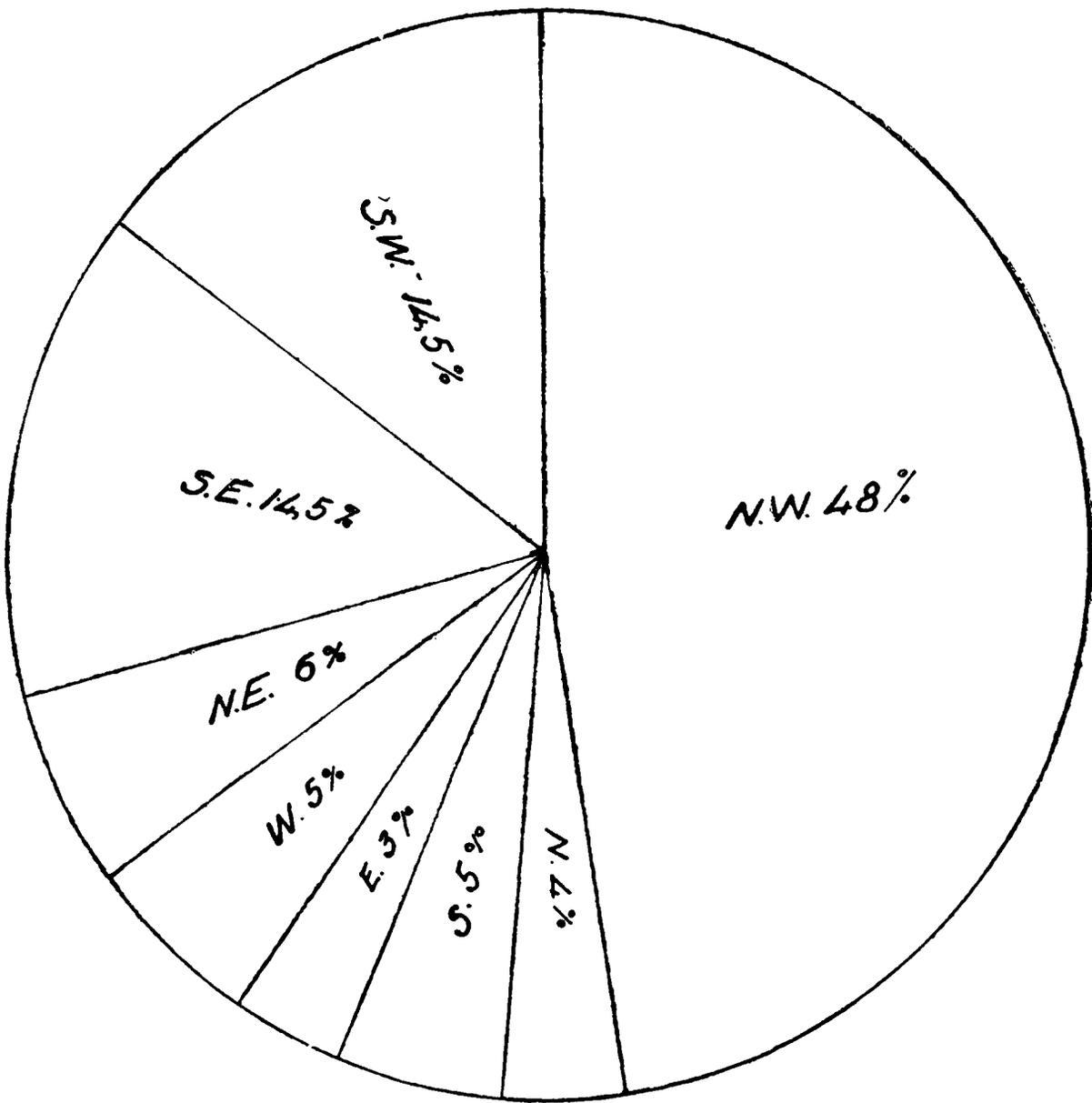




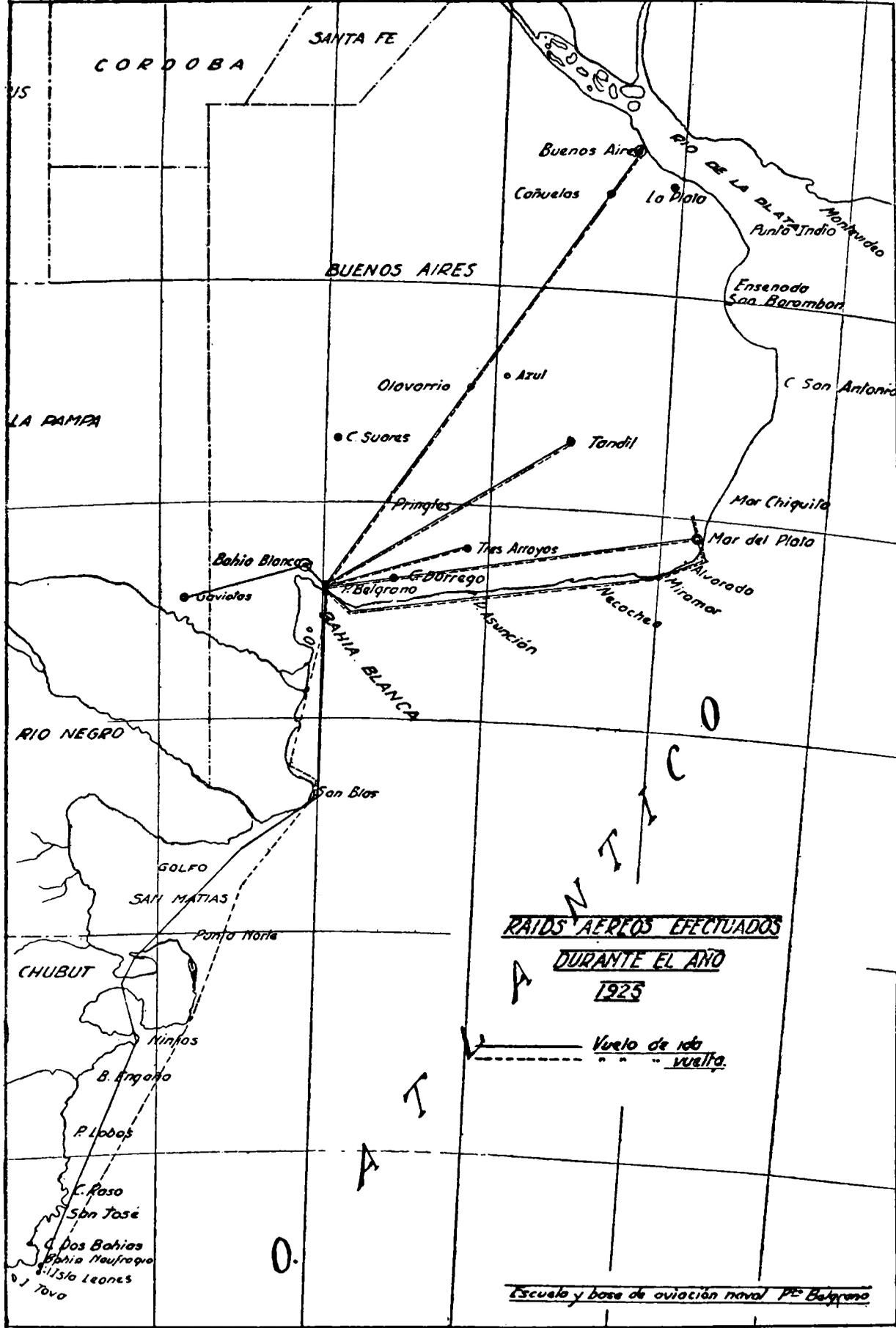
ENERO
 FEBRERO
 MARZO
 ABRIL
 MAYO
 JUNIO
 JULIO
 AGOSTO
 SEPTIEMBRE
 OCTUBRE
 NOVIEMBRE
 DICIEMBRE

Número de días aptos para ejercicios de vuelo

BASE AERONAVAL DE PUERTO BELGRANO



Porcentaje de las direcciones del viento



CORDOBA

SANTA FE

US

Buenos Aires

Cañuelas

La Plata

BUENOS AIRES

Ensenada San Barendon

C San Antonio

LA PAMPA

Olavarría

• Azul

• C. Suarez

Tandil

Pringles

Mar Chiquita

Mar del Plata

Bahía Blanca

• Uviolas

P. Belgrano

G. Durrego

Miramar

BAHIA BLANCA

Asunción

Mecochea

RIO NEGRO

San Blas

GOLFO

SAN MATIAS

Punta Norte

CHUBUT

Ninjas

B. Argaño

P. Lobos

C. Paso

San José

C. Dos Bahías

Bahía Neuquén

Is. Leones

• J. Tava

RAIDS AERIOS EFECTUADOS

DURANTE EL AÑO

1925

Vuelo de ida
 - - - Vuelo de vuelta

Escuela y base de aviación naval Pto. Belgrano

Servicio de Comunicaciones Navales—

Este servicio, a parte de lo que le corresponde en lo que respecta a sus funciones dentro de la organización del Ministerio y de la Armada, atiende especialmente todo el servicio público de radiocomunicaciones de la Nación, debiéndose recalcar que responde en forma satisfactoria a las exigencias cada vez mayores, de esta importante misión.

Pero subsisten, como en años anteriores, los inconvenientes originados por la escasez de personal radiotelegrafista necesario para atender, como se desea, a lo que impone el tráfico público y oficial de las estaciones radiotelegráficas costaneras y de los buques del comercio.

Sólo se dispone de un 60 % del personal necesario, hecho éste que afecta no sólo al servicio sino también a los mismos operadores, que fuera de recargar su pesada tarea impide concederles licencias periódicas, especialmente a los destacados en las estaciones costaneras de la Patagonia, en donde el tráfico no se interrumpe ni un momento durante todos los días del año.

Esta falta de equilibrio que hay entre las exigencias de un servicio, que a diario aumentan en concordancia con el progreso del país, y el número de hombres que deben atenderlo, puede atenuarse hasta hacerla desaparecer en pocos años más aumentando los alumnos de la Escuela de Radiotelegrafía, lo que por otra parte implicará ampliaciones indispensables en el local de la Escuela respec-

tiva o su traslado a un local más apropiado en relación a la capacidad necesaria.

Contando la Escuela con 150 alumnos y admitiendo que se conserve como hasta ahora un promedio de baja anual equivalente al 50 % de los egresados, cabe esperar que en cinco años se disponga del personal necesario, ya que la experiencia demuestra que no procediendo así se dilatará al doble o más de tiempo la única solución que tiene el problema.

Se abrigaron muchas esperanzas en la gratificación mensual últimamente introducida para premiar a los operarios más aptos, en el sentido de que influiría para que no abandonaran la Armada cumplidos sus compromisos, pero no ha sucedido así, y salvo contadas excepciones todos han preferido las perspectivas con sueldos más remunerados o condiciones de vida con más halagos que les han ofrecido empresas privadas y hasta otros Ministerios que disponen de recursos para ello.

Repercute esta situación sobre necesidades de la instrucción post-graduación de los operarios. En efecto, no se ha podido en el año transcurrido, iniciar el curso de aplicación para el personal que desde años atrás se estima imprescindible. Se dispone de todos los elementos requeridos para llevarlo a cabo con éxito, pero no ha sido posible distraer del servicio de las estaciones a ninguno de sus operadores sin recargar las tareas a los demás y perjudicar el tráfico.

Siendo del dominio común la rápida evolución que en la actualidad experimentan las radiocomu-

nicaciones, se concibe lo imprescindible que es ajustar los conocimientos que debe tener el personal de la especialidad de ciertas categorías a las modalidades de los modernos aparatos que cuenta la Armada y tiene que manejar. Esta aspiración es ahora casi irrealizable como consecuencia de la mencionada falta de personal, y, mientras subsista el actual estado de cosas, es recomendable guardar cierta circunspección en la compra de aparatos complejos o delicados, para no correr el riesgo de no tener quién sepa utilizarlo a conciencia.

Escuela de Radiotelegrafía. — Es satisfactorio dejar constancia que el contingente de marineros radiotelegrafistas egresado durante el año resultará, desde su iniciación en el servicio, mucho más apto que los anteriores, debido a la amplitud de los conocimientos prácticos que se les ha proporcionado y las modificaciones beneficiosas introducidas en los métodos de la enseñanza.

Tanto en la escuela de la especialidad como en las estaciones dependientes de este servicio, se ha hecho un entrenamiento muy intenso en comunicaciones cifradas, así como también de recepción escribiendo a máquina, habiendo ya un grupo de operadores familiarizados con este sistema que se procurará generalizar entre todo el personal. Se ha adoptado con este fin máquinas dactilográficas de características especiales que están ya en servicio en cinco estaciones y que irán aumentando a medida que las circunstancias y los recursos lo permitan.

Tráfico.—Debido a los fuertes temporales que azotaron la Patagonia durante los meses del último invierno, todas las estaciones de la costa sur su-

frieron un considerable recargo de trabajo que, como siempre, repercute sin compensación alguna en contra de los intereses de la Marina afectando su personal y presupuesto.

La estadística del movimiento de despachos de todas las estaciones radiotelegráficas dependientes del Ministerio de Marina, señala una disminución debido a que el aumento de potencia de algunas estaciones ha eliminado retransmisiones.

El tráfico de radiotelegramas de acuerdo con su categoría se descompone en la siguiente forma:

	Número	Palabras
Radios públicos internos	84.373	1.265.595
Radios públicos internacionales	18.600	279.000
Radios oficiales	60.300	904.500
Radios sin previo pago	15.944	239.160
Radios de servicio	13.133	196.995
	<hr/>	<hr/>
	192.350	2.885.250

En este cómputo no se incluyen los radiodespachos y radioseñales de los buques que forman parte de fuerzas navales, no obstante alcanzar a un elevado número debido a las prescripciones en vigor que obligan el uso de las comunicaciones radioeléctricas conjuntamente con los demás sistemas visuales para la transmisión de señales.

Recaudación.—La cantidad recaudada por todas las estaciones en concepto a tráfico público interno e internacional, fué depositada totalmente en la Dirección General de Correos y Telégrafos de la Nación. Comparada esta cifra con la del año anterior, los ingresos en el año fenecido arrojan un aumento.

Instalaciones.—Durante el año se ha proseguido con el plan general de ampliación y modernización del material a bordo y en tierra habiendo ya quedado instalados los nuevos equipos transmisores a ondas continuas en las estaciones Posadas y Ushuaia. La primera permite la comunicación directa con la Capital Federal y suprime por consiguiente la retransmisión de La Paz que hasta ahora era obligada; la segunda prevista para un alcance de 850 kilómetros, consigue intercambiar despachos directamente con la estación Buenos Aires, es decir, a 2500 kilómetros aproximadamente de distancia, cuando las condiciones atmosféricas son favorables.

Una instalación similar está en vías de terminarse en la estación Dársena Norte, dedicada hace tiempo a atender casi en absoluto a los buques que navegan en el Río de la Plata y sus proximidades.

Se han iniciado los trabajos de construcción del edificio y torres de la estación de Trelew. Estará dotada de equipos iguales a los que en la actualidad posee la estación Buenos Aires a fin de que en cualquier momento puedan comunicarse entre sí, evitándose de esta manera las múltiples retransmisiones a que está sometido el tráfico de y para el sur, por la poca potencia de las estaciones intermedias.

El edificio de la nueva estación radiotelegráfica de la Base Naval de Puerto Belgrano no se ha terminado aún, pero se tiene ya listos las máquinas e instrumentos con que se la dotará.

También los buques han sido objeto de modernización en lo que respecta a locales y nuevos equipos radioeléctricos, habiéndose instalado en el Cru-

cero “Buenos Aires” un transmisor a válvula de 500 watts así como también un equipo radiotelegráfico-telefónico para las comunicaciones de la Escuadra.

De estos transmisores de Escuadra disponen ya los Cruceros Acorazados “San Martín”, “Belgrano” y “Garibaldi”, Buque Escuela “Presidente Sarmiento”, Cañonero “Paraná”, Aviso “Golondrina” y Escuela de Aerostación. En esta última es sólo con carácter transitorio, pues dentro de algunos meses se le instalará una estación de mucha mayor potencia y apta para los servicios peculiares de un aeródromo.

Los buques que componen la División de Instrucción han sido además dotados de radiogoniómetros que en la práctica han dado muy buenos resultados, razón por la cual a medida que sea posible se extenderá a otros buques la instalación de instrumentos de esta clase.

En la isla Año Nuevo y en las inmediaciones del faro, se ha levantado una nueva torre metálica de 45 metros de altura destinada a la nueva estación que se instalará en el edificio del mismo para reemplazar a la que actualmente está en servicio.

Las condiciones antihigiénicas en que se encontraban las casillas de madera en que estaba instalada la estación de Puerto Aguirre, obligó a considerar la creación de un nuevo edificio que previo los trámites de práctica se ha contratado con empresas privadas.

Se terminará a mediados de año y en él se instalará un transmisor de ondas continuas que, dado el rendimiento de los similares que están en servicio, se espera permita comunicar directamente con la Capital Federal.

A causa de los rigores del clima en esa región se han tomado disposiciones especiales para que los alojamientos y dependencias procuren el mayor bienestar al Jefe y operadores.

Taller de radiotelegrafía.—Fuera de haber llenado su principal misión, es decir, reparar o modernizar los materiales en servicio, se han podido emprender en él, dentro de los limitados recursos disponibles, obras de alguna importancia, como ser la construcción de dos transmisores de ondas amortiguadas de 5 kw., tres transmisores a válvula de 0.5 kw., antenas y varios modelos experimentales para el tráfico con ondas de 20 a 40 metros empleando válvulas de potencias variables entre 5 watts y $\frac{3}{4}$ de kilo-watt.

En breve se instalará a bordo de uno de los buques de la Escuadra un equipo completo para la transmisión y recepción de ondas cortas, en el cual se han introducido todas las mejoras sugeridas por más de un año de experiencia continua. Es de esperar que el resultado que se obtenga sea más halagüeño aun que el conseguido en tierra.

Tráfico de las Estaciones Costaneras Solamente

AÑO 1923

CATEGORIA	Expedido	Remitido	Retrasm.	Total	%.
Radios públicos internos	13.398	3.094	55.335	21.827	44
Radios públicos internac.	2.408	2.519	960	5.887	4
Radios oficiales	11.351	16.674	16.667	44.892	28
Radios sin previo pago	4.653	1.101	10.391	16.145	10
Radios de servicio	19.871	965	1.766	22.602	14
Total de radiotelegramas	51.681	24.353	85.119	161.153	

AÑO 1924

CATEGORIA	Expedido	Remitido	Retrasm.	Total	%.
Radios públicos internos	15.410	24.514	52.921	92.845	46
Radios públicos internac.	3.785	3.626	564	7.975	4
Radios oficiales	14.027	16.571	42.560	73.158	36
Radios sin previo pago	4.462	3.474	7.432	15.368	8
Radios de servicio	2.649	3.671	7.035	13.355	6
Total de radiotelegramas	40.333	51.856	110.512	202.701	

AÑO 1925

CATEGORIA	Expedido	Remitido	Retrasm.	Total	%.
Radios públicos internos	15.574	14.293	45.438	75.305	43
Radios públicos internac.	2.730	1.944	13.703	18.377	10
Radios oficiales	13.366	15.972	24.827	54.165	31
Radios sin previo pago	4.839	2.444	7.474	14.757	9
Radios de servicio	3.536	3.011	6.116	12.663	7
Total de radiotelegramas	40.045	37.664	97.558	175.267	

Tráfico de la Estación de Buques

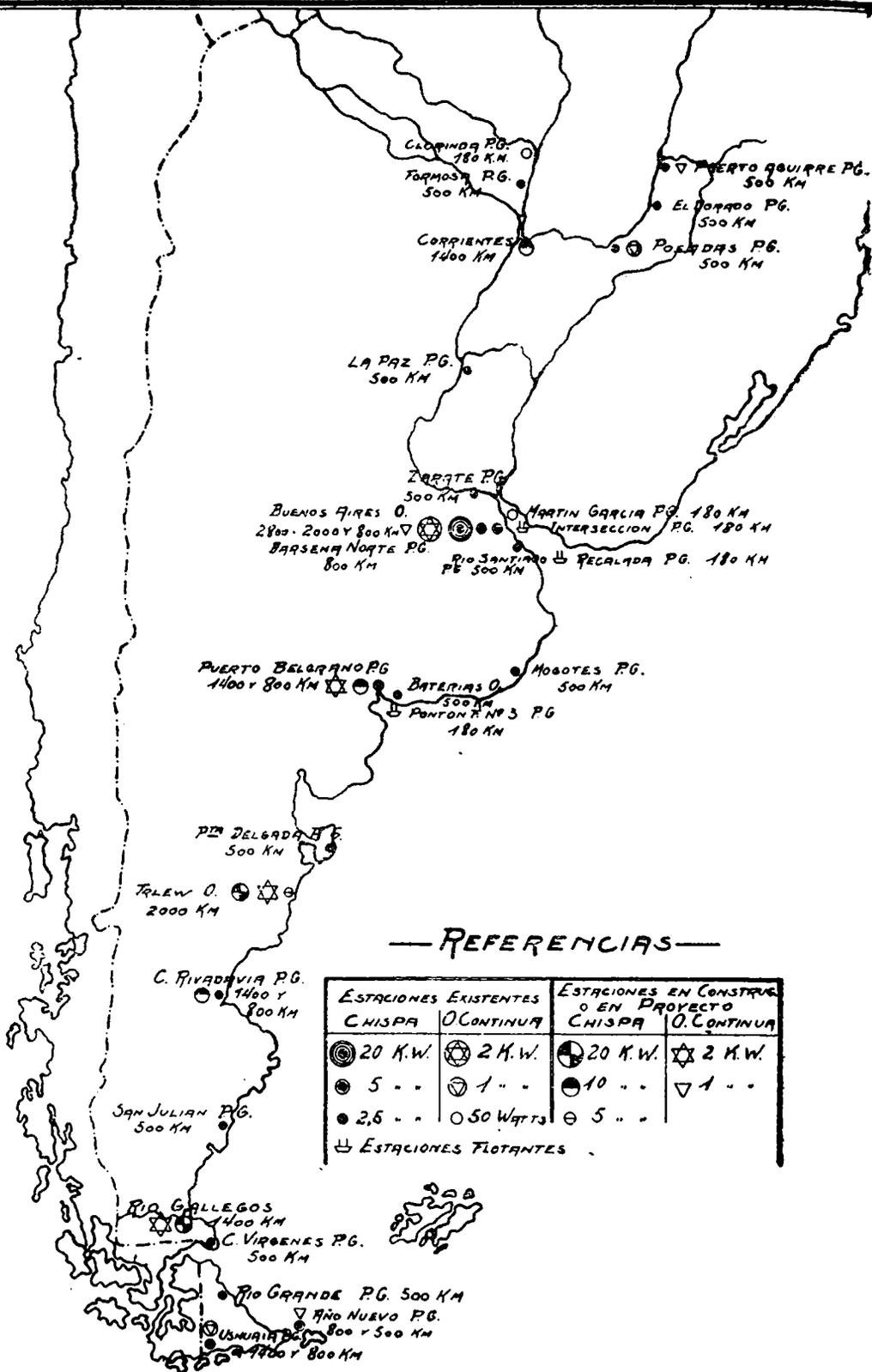
Radios públicos internos.....	9.068
Radios públicos internacionales	223
Radios oficiales	6.135
Radios sin previo pago.....	1.187
Radios de servicio	470
	TOTAL 17.083

Observaciones.—Las diferencias que se observan comparando estas planillas con las de 1923|924, se debe a que en años anteriores las estaciones radiotelegráficas que actúan de retransmisoras hacían figurar la mayoría de los despachos que han cursado de tránsito como recibidos y retransmitidos.

Las diferencias que se notan en los despachos públicos internos e internacionales, se debe a que el año anterior la mayoría del tráfico con el Paraguay ha sido considerado como público interno y no como internacional como lo es en realidad.

El cómputo de palabras se ha hecho en base a un promedio de 15 palabras por despacho.

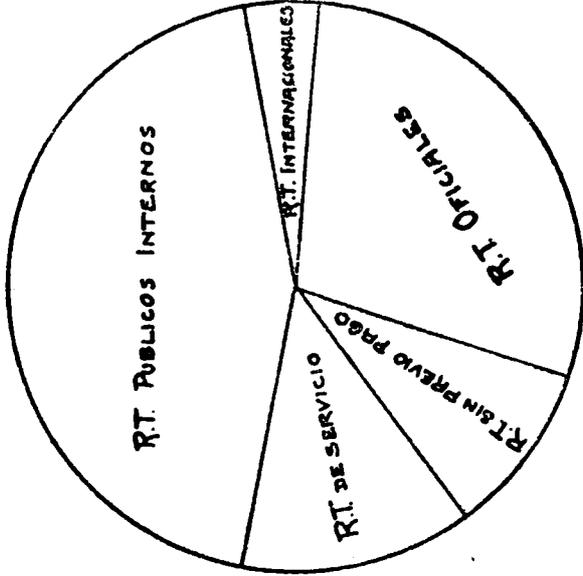
ESTACIONES RADIOTELEGRAFICAS DEL M. DE MARINA



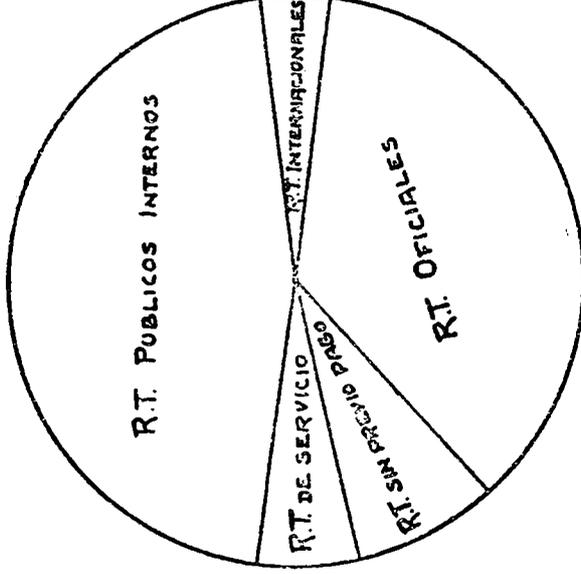
— REFERENCIAS —

ESTACIONES EXISTENTES		ESTACIONES EN CONSTRUCCION O EN PROYECTO	
CHISPA	O. CONTINUA	CHISPA	O. CONTINUA
☉ 20 K.W.	⊗ 2 K.W.	⊕ 20 K.W.	⊗ 2 K.W.
● 5 ..	⊖ 1 ..	⊙ 10 ..	⊘ 1 ..
● 2,5 ..	○ 50 WATTS	⊖ 5 ..	
⊥ ESTACIONES FLOTANTES			

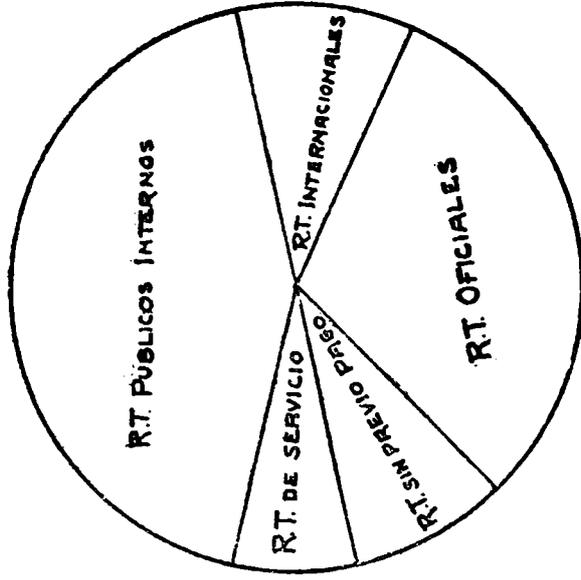
Año 1923



Año 1924



Año 1925

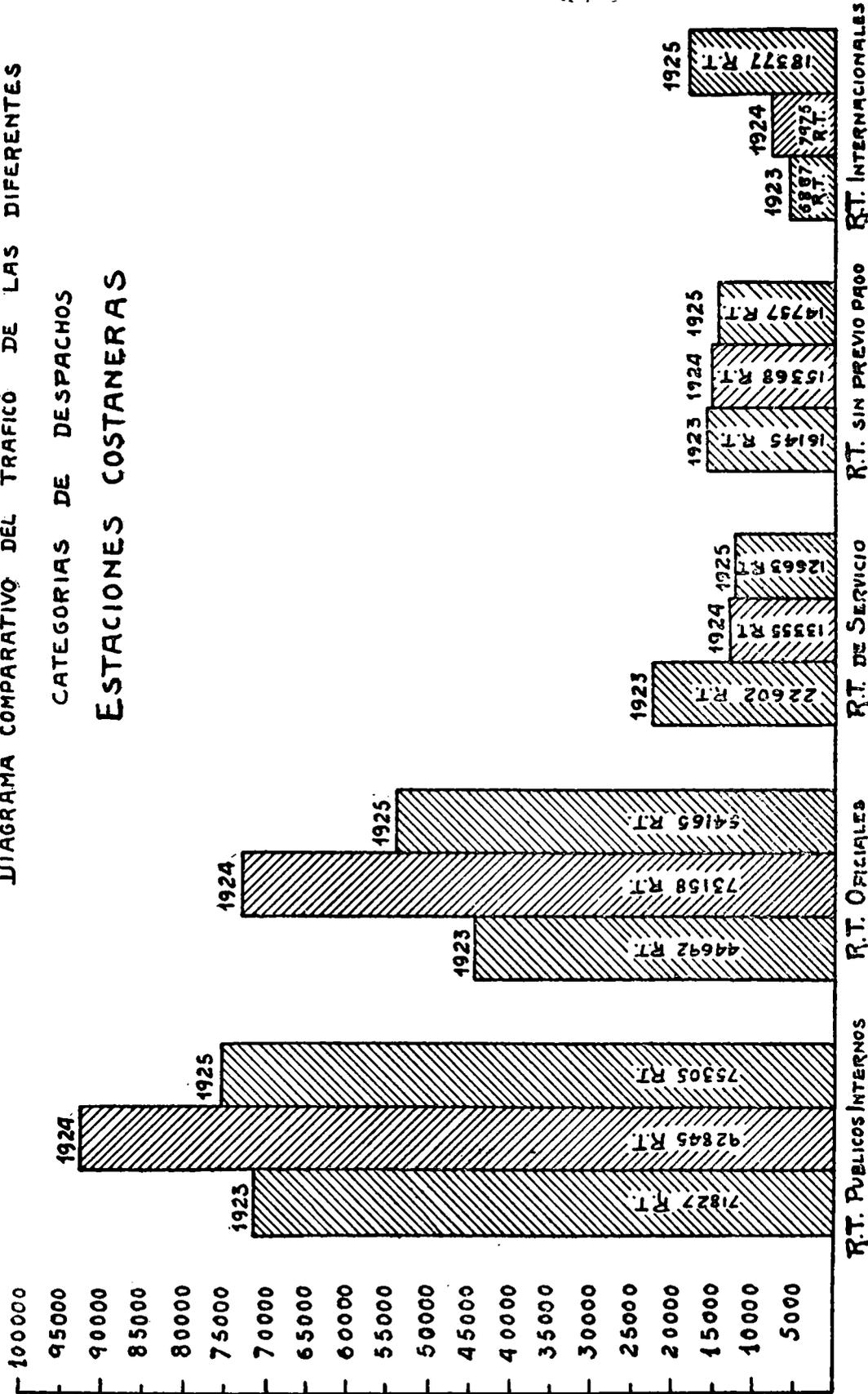


PORCENTAJE DEL TRAFICO RADIOTELEGRAFICO DE LAS ESTACIONES COSTANERAS

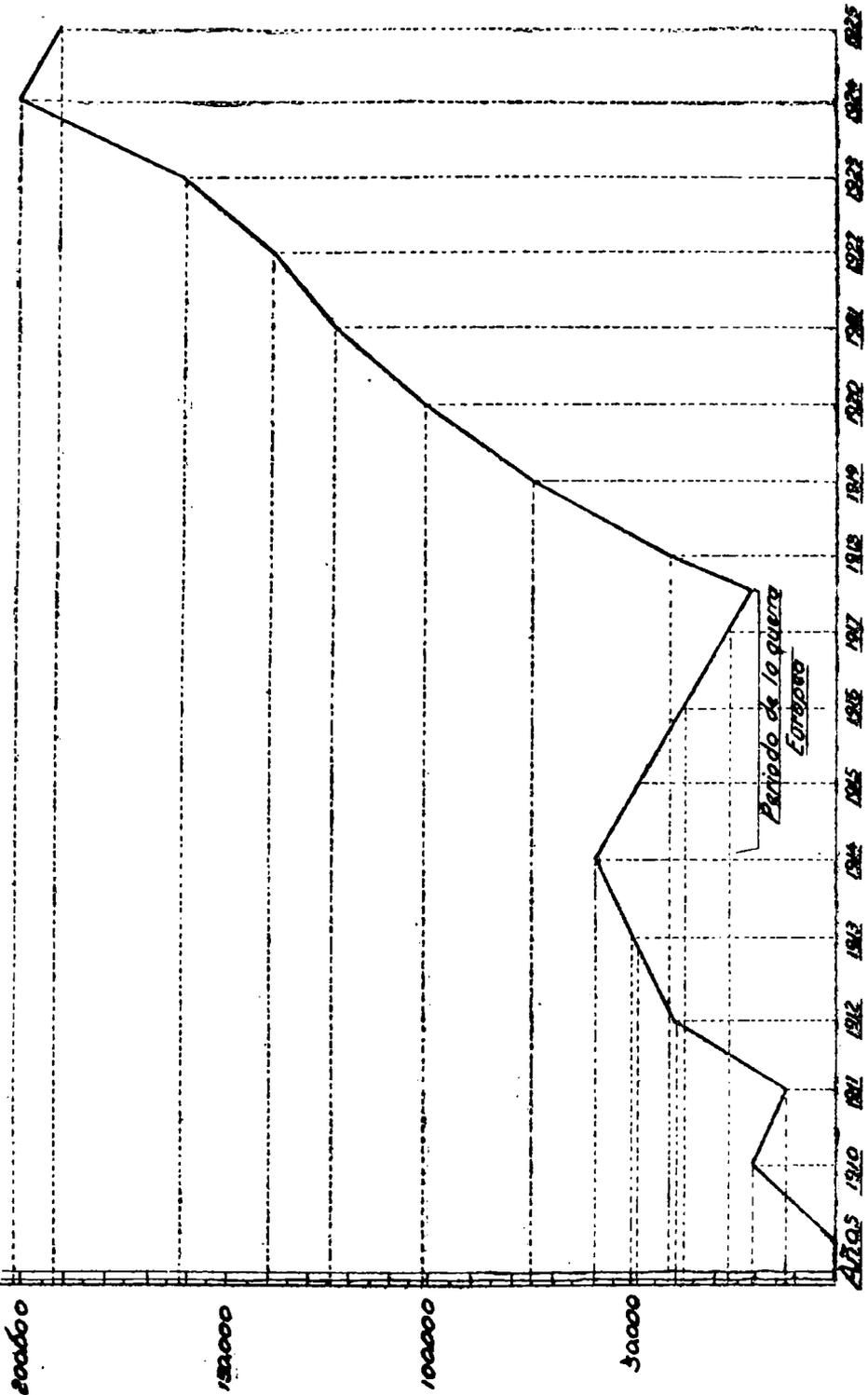
DIAGRAMA COMPARATIVO DEL TRAFICO DE LAS DIFERENTES

CATEGORIAS DE DESPACHOS

ESTACIONES COSTANERAS



CURVA DEMOSTRATIVA DE TRAFICO RADIOELIGRAFICO



Servicio Hidrográfico—

Durante el año transcurrido el Servicio Hidrográfico desarrolló una acción eficiente, continuando con el programa general de balizamiento, iluminación y levantamientos hidrográficos.

El Cañonero “Patria” terminó el levantamiento de la costa y el relevamiento del fondo del mar desde el Cabo Dos Bahías, costa patagónica, hasta Isla Quintana en una zona que abarca 335 km. de costa y 2700 km² de superficie sondada.

Están incluídos en este trabajo todos los puertos de la costa norte desde el Golfo San Jorge, Bahía Gill, Puerto Huevo, Bahía Arredondo, Puerto Melo y fondeaderos de la Isla Tova.

El conocimiento detallado del canal de Leones y de los pasos entre las islas de esa zona, permitirán efectuar derrotas seguras para dirigirse a Comodoro Rivadavia y Bahía Bustamante por rutas más directas o próximas a la costa.

El Balizador “Alférez Mackinlay” completó el levantamiento de la barra del Puerto de Santa Cruz, reuniendo los elementos para la publicación de una nueva carta corregida. Quedó terminado el trabajo de precisión que se hacía entre Necochea y Cloromecó costa de la Provincia de Buenos Aires, y ahora ha sido comenzado para ser llevado hasta Punta Asunción.

Durante el año y en las fechas que se indican en la parte correspondiente, se libraron al servicio público los faros El Rincón, Punta Norte (Penín-

sula Valdez), San Jorge, el balizamiento de Caleta Córdoba, Puerto San Julián y Puerto Santa Cruz.

Para que fuesen útiles a la navegación nocturna, se dotó de aparatos de iluminación a las balizas de Cabo Raso, Cabo Guardián y Quilmes.

Se cambiaron los aparatos de iluminación de los faros de Año Nuevo y Médanos, alumbrados a vapor de petróleo, por otros automáticos a gas acetileno.

Quedó habilitado el Taller-Depósito de faros, dotándose de la maquinaria indispensable para los trabajos a efectuar, la que será completada con los recursos asignados en el presupuesto.

La Usina de Gas Acetileno de Puerto Belgrano ha funcionado con regularidad con una producción de 6.678.000 litros de gas, con el que se cargaron 1113 acumuladores.

Todas las construcciones de faros y balizamiento se efectuó con personal de la Armada afectado al Servicio Hidrográfico con excepción de la torre del faro de El Rincón que lo fué por licitación pública.

La provisión del material de derrota para los buques de la Armada, llenó las necesidades exigidas por ese cargo.

Todas las reparaciones de instrumentos han sido hechas en el taller de precisión, pudiendo calcularse que se ha obtenido una economía del 70 % con respecto a las inversiones que se efectuaban cuando ese trabajo era distribuído en la industria privada.

Previendo las necesidades del próximo año, se ha adquirido el material necesario para la reposición del que está en uso y para atender nuevos servicios.

Se han efectuado, de acuerdo con las necesidades de la navegación las publicaciones náuticas de uso imprescindible para el servicio de la marina de guerra y mercante: Tablas de Mareas, Aviso a los Navegantes, Suplemento a la Lista de Faros y al Derrotero.

Se ha publicado una nueva edición de la carta N.º 5 (Río de la Plata), N.º 51 (del Río de la Plata a Punta Ninfas), N.º 43 (Bahía Anegada).

El servicio de la hora, *top* radiotelegráficos, luminosos y al Telégrafo de la Nación, se mantuvieron sin interrupción de acuerdo con las prescripciones reglamentarias. Se coordinó con la Intendencia Municipal de Buenos Aires una cooperación efectiva a fin de que la hora oficial indicada por la Torre Británica, concordara con la dada por el Observatorio de la Marina.

La comisión hidrográfica destacada en la costa sur para la determinación de puntos astronómicos, trabajó en combinación con el Observatorio, sin inconvenientes.

Se aprovechó la estadía del Cañonero "Patria" en su zona de trabajo en la costa patagónica, para facilitar a un ingeniero geólogo de la Dirección de Minas y Geología, el estudio de las guaneras de la isla Leones y las islas de la costa norte del Golfo San Jorge. También se facilitó los medios necesarios para la busca de bancos de ostras en las proxi-

midades del Puerto de San Antonio, que efectuó el Jefe de la División Pesca del Ministerio de Agricultura, y se cooperó en todo lo solicitado por la Dirección del Museo de Historia Natural para que el personal del faro de Punta Médanos facilitase elementos para los trabajos de recolección de ejemplares de la fauna marítima.

Todos los pedidos de los centros deportivos náuticos fueron atendidos, facilitándoseles elementos, materiales en algunos casos, colocándose nuevas boyas y balizas para su uso y proveyéndoseles todas las informaciones que fueron requeridas.

Se ha proyectado un plan racional de exploraciones oceanográficas, para cuyo cumplimiento ha sido ya recibido parte del instrumental necesario, habiéndose también adquirido el que debe completarlo. De estas exploraciones se obtendrán un mejor conocimiento del mar, que sea de utilidad práctica inmediata para los navegantes y que también lo será para la pesca marítima y sus industrias derivadas.

El litoral patagónico se caracteriza por una inmensa riqueza pesquera, cuya explotación originará la formación de colonias marítimas que interesan particularmente a la Armada, porque sus actividades constituyen una excelente escuela práctica de marineros.

En la exploración de las tierras al sur de Bahía Blanca y en el fomento de su población, en época en que se carecía de otro medio de comunicación y transporte que los provistos por la Armada, tuvo la Marina de Guerra una eficaz acción, que también

deberá desarrollar imprescindiblemente, cuando se aborde la implantación de colonias marítimas en esos territorios.

La Ley del 9 de Octubre de 1880, que prohibió la pesca en nuestras costas, fué derogada por la Ley del 5 de Agosto de 1914 que en su artículo único, autorizó al P. E. para conceder permisos provisionales, que quedarán sin efecto si no se ajustan a las disposiciones y decretos que se dicten en lo sucesivo. De esto, es todo lo que dispone el país en materia de legislación sobre la pesca, aunque han sido remitidos al Poder Legislativo diversos proyectos de ley de fomento de la pesca y de colonias marítimas, que tendían a reglamentar las concesiones, dar facilidades aduaneras e impositivas y reservar zonas en los territorios nacionales, para la ubicación de colonias.

La pesca, como fuente de riqueza nacional y desde el punto de vista comercial e industrial, está incluida dentro del fuero del Ministerio de Agricultura, que lo es también de Comercio e Industrias (art. 14 de la Ley 3727) por lo que en el primer decreto reglamentándola se incluyó en la Dirección General de Comercio e Industrias, la segunda división denominada Caza y Pesca.

Por el artículo 13 de la misma Ley de Organización de los Ministerios, corresponde al de Marina, Caza y Pesca Marítima. La acción de éste ha estado encuadrada dentro de las atribuciones y obligaciones que este mismo artículo le confiere, en lo referente a jurisdicción administrativa marítima, tutela de los intereses en el mar y costas, estudios y exploraciones hidrográficas, etc.

Es necesaria una ley que contemple estas múltiples cuestiones que plantea la solución de este problema, evitando la anarquía en la acción del Estado, para la tutela de la marina pesquera, ley que provea una organización capaz de hacer efectivo su propósito, dotándola de las atribuciones, personal y fondos necesarios para su desenvolvimiento eficiente.

En combinación con el Servicio Aeronáutico Naval, se dará mayor impulso a las observaciones aerológicas sobre la costa; a este efecto ha sido adquirido el instrumental necesario, para completar este servicio en el litoral de la provincia de Buenos Aires, desde Zárate hasta Río Negro. Copias de las observaciones recogidas en las estaciones aerológicas de las bases de aviación, así como de las estaciones meteorológicas de la costa y buques son remitidas a la Dirección General de Meteorología para ser consideradas en los estudios de la meteorología general del país; el Servicio Hidrográfico se ocupa exclusivamente en lo que se refiere a la meteorología marítima y con los datos recogidos ha preparado ya las cartas de vientos de la costa, cuya publicación se ha iniciado.

Las estaciones aerológicas se completarán con medios de comunicación por radiotelegrafía para que esas observaciones, así como las meteorológicas puedan ser incorporadas al servicio de previsión de tiempo que efectúa la Dirección General de Meteorología.

El Servicio Hidrográfico ha tomado la intervención técnica que en la faz náutica corresponde al Ministerio de Marina en la reglamentación de la navegación marítima, fluvial y de los puertos, estableciéndose la coordinación necesaria con las reparticiones del Ministerio de Obras Públicas que tienen a su cargo el balizamiento y mantenimiento de los canales de las rutas fluviales y de los puertos artificiales; queda siempre a cargo de la Prefectura General Marítima el cumplimiento de los reglamentos y policía fluvial, así como las funciones que, en materia de transporte terrestre, corresponde a la Dirección General de Ferrocarriles de acuerdo con la Ley 2873 y que en materia de transportes marítimos han sido asignadas a la Prefectura General Marítima por el Superior Decreto del 31 de Marzo de 1913.

Se ha dado al Servicio Hidrográfico una nueva organización, para su apropiado funcionamiento dentro de la competencia que la Ley 3727 acuerda en esta materia al Ministerio de Marina y lo dispuesto en Decretos posteriores.

Las soluciones de las cuestiones principales para el Servicio Hidrográfico, ya mencionadas en otras Memorias, continúan sin resolver y alguna de ellas, se presentan con carácter más apremiante. Su instalación provisoria e inadecuada en cuatro casas adquiridas para el Policlínico, que están precisamente en la manzana que por el proyecto de Presupuesto para 1926, debe entregarse a la Facultad de Medicina para su uso, planteará su desalo-

AMIENTO con los inconvenientes que se originan para atender regularmente los servicios y la necesidad de instalarse provisoriamente en otro edificio tomado en arrendamiento, por cuya razón se impone la construcción del edificio para el Servicio Higrográfico.

Han sido estudiados detenidamente los planos de buques hidrógrafos, para poder decidir sobre esta cuestión cuando se voten fondos para su adquisición. La Marina no ha dispuesto aún de un buque apropiado para estos trabajos; la solución hallada para ese problema ha sido destinar buques viejos que están llegando a su límite de vida, porque ellos van siendo inútiles, aun para ese servicio.

El aumento de señales marítimas luminosas, que actualmente alcanzan a 125 diseminadas a lo largo de la costa, desde el Río de la Plata hasta la Tierra del Fuego, exige por lo menos tres embarcaciones apropiadas para atender su conservación y su funcionamiento normal que lleve al espíritu del navegante, la convicción de que jamás encontrará una luz apagada. Una de estas embarcaciones deberá tener su centro de acción en uno de los puertos patagónicos que debe ser provisto de elementos y medios de reaprovisionamiento. La solución de tan importante cuestión está estudiándose y dentro de los recursos actuales de la Armada, podrá llenarse en parte esta necesidad, pero habrá que proveer de fondos para adquirir los buques auxiliares, que no sólo serán afectados al servicio permanente de los faros, sino que también con ellos podrá efectuarse

la vigilancia que requiere la costa, siendo a la vez un medio de auxilio para la marina mercante. Debe considerarse que ahora, cualquier accidente que suceda en nuestra costa, debe ser socorrido desde Puerto Belgrano como lugar más próximo.

Las tareas del Servicio Hidrográfico son en su mayor parte técnicas, por lo que el ingreso y selección del personal que debe trabajar en el mismo, debe llenar ciertos requisitos que no son los generales para el desempeño de otros empleos; con este objeto se han formulado programas cuya aprobación comprobarán la idoneidad para su ingreso y ascenso. También se ha considerado que para el personal militar, llamado a tener funciones de Jefes en el Servicio Hidrográfico y Comisiones Hidrográficas, es necesario una preparación previa especializada, que complementen los conocimientos que debe tener como oficial de marina en general y se han proyectado medidas tendientes a llenar este requisito.

Trabajos hidrográficos—

El Cañonero “Patria” continuó durante todo el año con los trabajos de levantamiento del Golfo San Jorge. Iniciados el 20 de Enero de 1925, día en que el buque zarpó de Buenos Aires, fueron terminados el 23 de Diciembre, fecha en que regresó definitivamente al mismo puerto. Entre esas fechas el buque permaneció 240 días en la costa sur habiendo tenido que hacer algunos viajes hasta Puerto Belgrano para reaprovisionarse de combustible, dejan-

do destacado en la zona de trabajos al personal necesario para continuarlos sin interrupción.

Se levantó el tramo de costa comprendido entre la Bahía Camarones e isla Quintana.

La topografía se apoyó sobre dos bases, medidas con alambre Invar y dos puntos geográficos determinados por métodos astronómicos, situados en los extremos de la zona.

El Jefe de la Comisión presentó los planos siguientes:

Cabo Dos Bahías a Isla Quintana, escala 1:50000.

Canal en Isla Leones y B. Gregorio, escala 1:5000.

Puerto Huevo y Bahía Gill, escala 1:5000.

Bahía Arredondo, Melo y Cayetano, escala 1:10000.

Isla Tova y alrededores, escala 1:25000.

Fondeaderos Isla Tova, escala 1:5000.

Los trabajos practicados habilitan el canal de Leones una nueva entrada para la Bahía Bustamante y el acceso a los puertos Melo, Arredondo, Huevo y San Gregorio, que pueden ser utilizados para la carga y descarga, con beneficio para los pobladores de esa zona.

En la campaña del “Patria” cooperó también el remolcador “Querandí” y esto permitió su pronta terminación y que los trabajos fueran mejor efectuados, comprobando lo ya expuesto en otras Memorias por este Ministerio, sobre la necesidad de disponer de embarcaciones adecuadas al trabajo a efectuar. El remolcador “Querandí” no pudo

permanecer en la zona todo el tiempo que se le hubiera necesitado por tener que atender los servicios que tiene asignados en Puerto Belgrano.

El Balizador “Alférez Mackinlay” a la par que cumplió sus trabajos de balizamiento, le fueron encomendados algunos trabajos hidrográficos; exploró a la altura de San Julián una zona donde se había denunciado 40 metros de profundidad cuando debía haber de 70 a 80 metros, lo que podría ser indicio de la existencia de un bajo fondo y se comprobó su inexistencia. También buscó intensamente el bajo fondo de 20 metros al SE. de Mar del Plata y a 60 millas de distancia de la costa, comprobándose que no existe, en una zona de 25 millas por 50, cuyo centro es la posición denunciada.

Con objeto de estudiar el emplazamiento de un faro en el estrecho de Le Maire se hicieron diversos estudios en las proximidades de Bahía Crossley y Cabo San Diego. Para obtener las alturas de algunos puntos y balizas, datos necesarios para la colocación de nuevos faros, se efectuaron nivelaciones en Cracker, Cabo Guardián y Punta Isabel, al sur de Bahía Laura.

Como complemento del balizamiento del puerto de Santa Cruz, se completó totalmente el levantamiento de la barra de la entrada y se amplió la zona sondada para facilitar la recalada a ese puerto.

La corbeta “Uruguay” dió término al levantamiento entre Cabo Raso y Punta Fabián, el 3 de Marzo de 1925. Con este trabajo quedó completado lo efectuado en años anteriores por el mismo buque.

Posteriormente el Cañonero “Patria” hizo un levantamiento de la costa entre Punto Fabián y el pueblo de Camarones. Completados los sondeos de esta zona, podrá tenerse una carta marina que abarque totalmente la bahía Camarones, y esto permitirá que los buques que vengan del Norte recalen directamente sobre el puerto, por rutas más ventajosas para la navegación.

La Manuelita, canal de acceso a Puerto Belgrano y los puertos comerciales de El Rincón de Bahía Blanca, es actualmente objeto de un nuevo levantamiento que agregados a los efectuados en 1833, 1883, 1907, 1912, 1921 y 1924, permitirán hacer juicio sobre los trabajos de dragado que deberán efectuarse, para mantener ese canal con la profundidad necesaria para ser utilizados por los Acorazados tipo “Rivadavia” y por los buques mercantes de gran calado que operan en los puertos de Arroyo Parejas, Ingeniero White y Puerto Galván, cuestión ésta que además de ser un asunto de interés internacional, asume caracteres de gravedad y afecta al comercio marítimo de la región de Bahía Blanca.

La comisión de poligonal de precisión, que, con alambre Invar unió el límite oeste de la triangulación llevada hasta el Quequén, con el faro de Claramecó, terminó sus trabajos el 27 de Mayo habiendo hecha 170 kilómetros de poligonal que, por su exactitud, corresponde a una triangulación de primer orden; la línea de la costa y los detalles topográficos se determinaron mediante una poligonal secunda-

ria. Actualmente se ha recomenzado el trabajo, para unir Claromecó con Punta Asunción.

Publicaciones náuticas—

Se calculó y publicó las Tablas de Mareas para el año 1926, que fueron distribuídas en Diciembre de 1925.

Se prepararon algunos elementos para la publicación del Tomo VII de los Anales Hidrográficos.

Se proveyó a los buques de nuevos libros de Navegación y Diarios de Cronómetros, aprovechándose las nuevas ediciones para introducir algunas modificaciones que ha sugerido la práctica, para su mejor utilización; al nuevo Diario de Cronómetros se acompaña con nuevas instrucciones.

El Suplemento al Derrotero Argentino, parte II, será publicado próximamente y el correspondiente a la parte I, está en preparación, habiéndose reunido los elementos para su redacción. Se incluirán en éste las instrucciones para la navegación fluvial de acuerdo con los informes remitidos por el Ministerio de Obras Públicas y datos complementarios de los buques de la Armada.

Interesando a los navegantes el rápido conocimiento de las novedades que puedan afectar la seguridad de sus buques, quincenalmente se distribuye el Aviso a los Navegantes con los últimos datos sobre el balizamiento y los que contribuyen a la seguridad marítima. En casos de urgencia o de nove-

dades de importancia, ese Aviso se distribuye radiotelegráficamente, después de la señal de la hora, siendo repetido por las estaciones radiotelegráficas de la patagonia; además se envían avisos telefónicos y por circulares a las compañías de vapores que tienen buques navegando en la costa sur, para que de acuerdo con la situación que ellos tienen, les hagan directamente las comunicaciones que prevean un accidente marítimo, originado por la falta de oportunidad de la llegada de la prevención.

Se prosiguió la corrección periódica de los derroteros, cartas náuticas y lista de faros, argentinos y extranjeros. En esta forma el Servicio Hidrográfico está en condiciones de proveer a los navegantes del último informe que necesite sobre la navegación en cualquier parte del mundo.

Actualmente está en prensa el catálogo de cartas argentinas.

Se entregaron al servicio público las cartas marinas argentinas siguientes:

N.º 43—Bahía Anegada.

N.º 58—Río de la Plata y Golfo Nuevo.

N.º 19—Cabo Tres Puntas a Punta Mercedes. (Nueva edición ampliada).

N.º 44—Punta Pescadores a Punta Rojas.

N.º 46—Puerto Santa Elena, Larrea y Concepción.

N.º 47—Bahía Laura.

N.º 2—Puerto Santa Cruz. (Nueva edición corregida).

N.º 21—Puerto Deseado. (nueva edición corregida).

N.º 34—Puerto San Julián. (Nueva edición corregida).

Están en preparación:

N.º 48—Bahía de los Nodales.

N.º 60—Cabo Tres Puntas a San Julián.

Se encuentra muy adelantada la confección de las cartas de vientos de la costa argentina; éstas serán mensuales y están listas las correspondientes a los meses de Enero a Septiembre.

Una vez revisados los trabajos presentados por la Comisión Hidrográfica del Golfo San Jorge se dará comienzo a la preparación de los planos definitivos de esa zona.

La falta de dibujantes cartógrafos y la carencia de talleres propios, atrasa mucho la publicación de las cartas marinas, pues este es un trabajo muy especializado que requiere personal expresamente dedicado a ello. Se ha abordado la solución de este problema y sin esperar un resultado inmediato se llegará a subsanar los inconvenientes actuales.

Instrumentos—

Por intermedio de las Comisiones Navales en Europa y Estados Unidos de Norte América, se adquirió parte del instrumental necesario para atender los cargos de navegación de los buques. Durante el año se solicitaron catálogos de casas constructoras de instrumentos de navegación, meteorología,

topografía, etc., habiéndolos recibido de 109 de ellas, que han sido utilizados para las órdenes del último pedido.

El taller de reparaciones de instrumentos ha producido un rendimiento satisfactorio, habiéndose reparado 55 teodolitos, 10 compases para buques, 32 sextantes, 110 anemómetros, 25 taxímetros, 40 barómetros y termógrafos y 70 anteojos prismáticos y binóculos.

Han sido adquiridas algunas máquinas nuevas para el taller y será necesario dotarlo de otras indispensables para ciertas reparaciones que no pueden ser efectuadas ni por el taller ni por la industria privada.

En la Subsección Instrumentos que lleva un riguroso control de todo el instrumental en depósito y del que está en servicio en los buques de la Armada. cada instrumento está fichado, y su ficha constituye la relación de los destinos que ha tenido, en el servicio, en depósito o en reparación. Además, para los instrumentos en cuyo uso debe tenerse en cuenta las correcciones a efectuarse a sus indicaciones, así como los datos de sus dimensiones exactas, se agrega un libro historial con los elementos que se precisan para su utilización.

Observatorio—

El servicio de hora para los navegantes, como para la hora oficial de la Capital Federal, se efectuó con regularidad, dándose los *tops* radiotelegráficos y luminosos sin interrupción.

Mientras se hizo la determinación de un punto astronómico en Bahía Bustamante, se controlaron las señales emitidas, con observaciones astronómicas directas.

Los *tops* radiotelegráficos son siempre registrados en un cronógrafo en combinación con el péndulo patrón, por consiguiente el observatorio está en condiciones de dar las correcciones a los *tops* con respecto a la hora de ese péndulo, lo que es aprovechado por los que trabajan en determinaciones de longitudes geográficas en diversas zonas del país, agrimesores, geodestas y personal que se dedica a estudios de esta clase, con especialidad los operadores del Instituto Geográfico Militar.

Los cronómetros y acompañantes han tenido la recorrida, limpieza y cambio de aceites, indispensables para su buen funcionamiento, de acuerdo con las prescripciones reglamentarias.

Se preparan los datos necesarios para la adquisición de un cierto número de acompañantes y relojes, exigido por el aumento de servicios que hay que atender y por la reposición inevitable de ese material, después de un número de años de uso, en que deja de satisfacer a la exactitud con que deben funcionar.

Se han adquirido los aparatos complementarios para el funcionamiento de tres péndulos fundamentales, ya comprados en años anteriores, así como los elementos para que el *top* radiotelegráfico sea automático, es decir, dado por el mismo péndulo en

función. Se ha preparado su instalación provisoria en el actual Observatorio en donde funcionarán.

Nuevos faros—

El 4 de Febrero fué librado al servicio público el faro El Rincón en la recalada de Bahía Blanca. Es una torre tronco-cónica de cemento armado de 60.5 metros de altura sobre el terreno, visible por su elevación a 21.5 millas, pero el aparato luminoso que es automático, tiene una potencia para ser visto desde 40 millas, según la altura del observador.

El 1.º de Marzo de 1925 se libró al servicio el faro Punta Norte, en la península Valdez, que complementa las recaladas a los buques que vienen del norte al faro de Punta Delgada, dando la advertencia sobre la zona de bajo fondos que están cerca de esa costa. Está constituido por una torre cilíndrica de hierro de 17 metros de altura con aparato de iluminación automático visible hasta 21 millas.

El 9 de Marzo fué puesto en servicio el faro San Jorge, al norte de Comodoro Rivadavia, constituido por una torre de mampostería de 27 metros de altura con aparato luminoso automático de 21 millas de alcance.

El 7 de Agosto se inauguró la farola automática que se colocó en la baliza de Cabo Guardián, con un alcance de 15 millas y un sector rojo que señala la posición de la roca Bellaco, una de las más peligrosas de la costa patagónica.

El 10 de Agosto se inauguró la farola automática que se colocó en la baliza de Cabo Raso, con un alcance de 13 millas y un sector rojo que cubre el arrecife Salaverría; este faro en combinación con el de San Jorge, permite la navegación nocturna de esta zona, pasando entre la costa y el arrecife Salaverría.

El 13 de Agosto se inauguró la farola colocada en la baliza Quilmes, de utilidad para la marina deportiva del Río de la Plata.

Recientemente ha quedado librado al servicio público el faro Le Maire, sobre el estrecho que lleva el nombre de su descubridor, faro que viene a llenar una muy sentida necesidad de la navegación en la Tierra del Fuego en donde su no existencia implicaba demoras muy acentuadas a los buques que hacían esa navegación, sobre todo en los meses de invierno en los que en esas altas latitudes la horas de claridad diurna son tan reducidas.

Balizamientos—

El 9 de Marzo fué inaugurado el balizamiento de caleta Córdoba, constituido por cuatro balizas de hierro de forma cuadrangular y 10 metros de altura y dispuestas en dos enfilaciones.

El 19 de Abril fué librado al servicio el balizamiento luminoso del puerto San Julián, constituido por 12 balizas distribuidas en seis enfilaciones. Ellas permiten tomar la entrada por el norte del banco de la barra o por el sur; esta última es de mejor paso por tener más profundidad y es la más frecuentada. Con anterioridad este puerto tenía un

balizamiento diurno, compuesto por seis balizas que se complementó con otras seis, para darle la eficiencia requerida. Cada luz es sólo visible en los sectores, en los que se las utiliza, evitándose así para el navegante confusiones en las combinaciones, que con dos de ellas, debe efectuar para elegir la ruta que debe seguir.

El 29 de Noviembre se inauguró el balizamiento luminoso del puerto de Santa Cruz, constituido por ocho balizas que se agrupan en cinco enfilaciones. De las balizas anteriores sólo fué utilizada una de ellas, siendo las otras siete nuevas. Las enfilaciones de las nuevas balizas permiten entrar en este puerto por el norte o el sur de la barra de la entrada.

El balizamiento de Santa Cruz fué iniciado el 1.º de Noviembre y completamente terminado el 29 del mismo mes y ello prueba en forma práctica, el satisfactorio resultado de haber organizado una comisión para construcción y reparación de faros y balizas con personal del servicio, significando ello economía de jornales, mejor aprovechamiento del material y sobre todo la obra concluída por personal competente y especializado en ellas.

Transformación de faros—

El 12 de Mayo se inauguró el nuevo aparato de iluminación sistema automático y a gas acetileno, que reemplazó a otro alumbrado a incandescencia de petróleo que tenía el faro de la isla Año Nuevo. El edificio fué entregado para el servicio del personal de la estación radiotelegráfica de esa isla.

Al faro de Punta Ninfas se le aumentó el alcance a 17 millas en lugar de 12.8 millas que tenía y con esta mejora se inauguró el 28 de Mayo.

El 10 de Diciembre se inauguró un nuevo sistema de iluminación del faro de Punta Médanos, al que también se le cambió el sistema de incandescencia. A este faro no ha podido retirársele el personal como al de Año Nuevo, por cuanto es necesario defenderlo constantemente del avance de los médanos que bordean todo el litoral marítimo de la Provincia de Buenos Aires y lo que exige el cuidado permanente de las plantaciones a su alrededor.

La farola del muelle de Puerto Madryn que era un simple farol, fué cambiado por un aparato de iluminación a gas acetileno.

Pontones-faros—

El Servicio Hidrográfico dispone de cuatro pontones-faros.

El 3 de Febrero se instaló en el mismo sitio que antes estaba el de Recalada a Río de la Plata, otro pontón-faro que es a la vez estacionario de Prácticos, y al que se le había colocado una pirámide cuadrangular de hierro con plataforma en la parte superior para la instalación de una farola automática. Este pontón está dotado de una campana acústica submarina.

El pontón-faro Tres, actualmente está sufriendo reparaciones en el taller de faros. Se le ha sacado la torre cilíndrica que sostenía un aparato luminoso, constituido por lámparas a petróleo y se le re-

emplazará por una pirámide liviana en la que se instalará un aparato luminoso automático.

Otro de los pontones-faros está en la recalada a Bahía Blanca, el que también es estacionario de Práctico de esa zona y el cuarto pontón está en Puerto Belgrano, para reemplazarlo en un caso eventual.

Removido y fondeo de boyas—

En Puerto Belgrano fueron periódicamente levantadas y recorridas todas las boyas del canal de acceso del puerto y del canal general de entrada. Cada una que se levantaba, era reemplazada por otra ya rasqueteada y pintada de nuevo, con cadena y muerto de fondeo también recorridos.

La boya Lawrence en el canal de Beagle, fué re- puesta en su sitio el 13 de Mayo.

En el fondeadero de San Clemente, Bahía de Samborombón, el 19 de Diciembre se colocaron dos boyas cilíndricas ciegas (sin aparato de iluminación) para facilitar la entrada y permanencia de las embarcaciones deportivas o de pequeño porte, pero hay la intención de mejorar ese balizamiento.

Ampliación de faros y reparaciones—

El 15 de Mayo terminó la construcción de la casa habitación para el personal destacado para el cuidado y conservación del material de iluminación y fijación de los médanos que circundan al faro de Quequén; se pintó la torre de este faro, se efectuaron plantaciones y se construyó un camino que par-

te del faro hasta llegar a tierra firme, consolidando una faja de arena de 200 metros.

El faro San Jorge, ubicado sobre el morro de piedra, tenía instalada en su pie la casilla para los acumuladores. El recambio de éstos era un trabajo penoso por lo que se le ha colocado una nueva casilla al pie del morro, conectándose los acumuladores con el aparato de iluminación, mediante una cañería de 150 metros.

Se hicieron diversos trabajos de pintado en los faros y rascado y pintado de balizas metálicas.

Se construyó un galpón en la caleta Pasaje del canal Leones, que es el sitio por donde se comunica con Camarones el personal del faro de la isla Leones, que se traslada a aquel punto para aprovisionarse y comunicarse con Buenos Aires.

Taller de faros—

Todas las instalaciones, construcción de estanterías y muebles se hizo con el personal que tiene asignado.

Para la energía mecánica se instalaron dos motores a combustible que pertenecían a las usinas de ex pontones-faros y un dinamo para la distribución de corriente a los motores y alumbrado.

Se dotó de la maquinaria al taller mecánico, carpintería, herrería y cordería.

Se completaron los edificios con dos construcciones de mampostería: una de dos pisos de 6×26 metros, y otra de un piso de 8×24 metros.

Se preparó todo el material destinado a los balizamientos, construcción y reparación de faros, alistándose todos los accesorios para la instalación de farolas o su transformación.

Se repararon los elementos de movilidad y campamentos para las comisiones hidrográficas y de balizamientos, dejándolos en condiciones de ser nuevamente usado, siempre que los gastos que originaban, justificasen esas reparaciones.

Se inició la reparación del pontón-faro Tres, al que además de reemplazársele la torre, se le construirá una camareta para alojar a seis Prácticos.

El funcionamiento del taller reportará en el futuro gran economía en la ampliación y conservación del servicio de faros. Muchos aparatos que antes eran desechados, podrán repararse y ser nuevamente utilizados y también podrá construirse en su casi totalidad con un costo notablemente menor.

Actualmente se ha iniciado la construcción de tres farolas para ópticos de 500 mm.

La labor de este taller contribuirá a formar personal artífice, competente en la construcción de mecanismos para los faros y esto ha sido siempre el primer paso de todos los servicios de faros del mundo que dependían de las industrias extranjeras, que se han independizado de ellas como en parte ya lo estamos nosotros.

Balizador “Alférez Mackinlay” —

Este es el único buque de que dispone el Servicio Hidrográfico para la construcción y conserva-

ción del balizamiento. Hizo los siguientes viajes con el itinerario que se detalla y para cumplir los trabajos que se especifican:

Primer viaje.—Desde el 27 de Diciembre de 1924 hasta el 13 de Febrero de 1925.

Puerto de Mar del Plata, entrega de materiales para el faro de Punta Mogotes; puerto Quequén, entrega de materiales para la construcción de la casa del faro; Puerto Belgrano, entrega de materiales para la usina, embarque de acumuladores cargados con gas acetileno; puerto San Antonio Oeste, recambio de acumuladores del balizamiento, fijación de un sector rojo al faro San Matías; fondeadero San Román, desembarco de la comisión de construcción del faro de Punta Norte y los materiales para el mismo; Puerto Madryn, faro San José, faro Aristazábal, faro Santa Cruz, balizamiento del río Gallegos y del río Grande; recambio de acumuladores.

Faro de isla Leones y faro de Cabo Blanco, entrega de materiales; faro de isla Pengüin, embarque del material sin uso, después de su transformación en automático.

Segundo viaje.—Iniciado el 4 de Abril hasta el 9 de Junio. Puerto Belgrano, entrega de materiales para la usina; embarque de acumuladores; puerto Deseado, recambio de acumuladores; puerto San Julián, instalación del balizamiento complementario y del balizamiento luminoso; faro San Francisco de Paula y faro de Cabo Curioso, recambio de acumuladores; isla de Año Nuevo, transformación en automático de su faro; canal Beagle, reposición de la

boya Lawrence; faro de Punta Vírgenes, provisión de combustible para su iluminación; Punta Ninfas (Golfo Nuevo), ampliación del alcance luminoso del faro, rascado y pintado de la torre, construcción de una casilla para los acumuladores; San Blas, embarque de los materiales del faro de Segunda Barranca, después de su transformación en automático y de 70 toneladas de pedregullo para ser utilizado en las construcciones del taller depósito de faros.

Tercer viaje.—Iniciado el 8 de Julio y terminado el 19 de Agosto.

Puerto Quequén, entrega de materiales para el faro; puerto Madryn, cambio de la farola del muelle; faro San José, colocación de la nueva casilla para los acumuladores al pie del morro; isla Rasa, islas Blancas, cabo Aristazábal, recambio de acumuladores; faro isla Leones y Cabo Blanco, entrega de materiales; puerto Deseado, entrega de materiales para el balizamiento; bahía Laura, desembarco de la comisión de balizamiento, elección del sitio para la erección del faro de Morro Campana, instalación de la farola en la bahía de Cabo Guardián, rascado y pintado de la misma; puerto San Antonio, desarme y embarque de la baliza Plate reemplazada por el faro San Matías; puerto San Blas, embarque de pedregullo.

Cuarto viaje.—Iniciado el 15 de Octubre y terminado el 14 de Diciembre.

Faro isla Leones, entrega de materiales, desembarco de la comisión de observaciones astronómicas y de un técnico de la Dirección de Minas y Geología; puerto San Julián, entrega de acumuladores,

revisión prolija de todas las cañerías y regulación de las válvulas solares; puerto Santa Cruz, desembarco de la comisión de balizamiento, erección de balizas, instalación de farolas; puerto Deseado, embarque de acumuladores vacíos; cabo Blanco, embarque de 50 toneladas de pedregullo para el taller-depósito; isla Leones, provisión de agua al faro; puerto Madryn, embarque de acumuladores vacíos; Mar del Plata, modificaciones de la boya de amarre.

Resumen de viajes del Cañonero "Patria"

Salida de:	Fecha	Llegada de:	Fecha	OBJETO
Buenos Aires	20 Enero	Zona trabajo	30 Enero	Empezar trabajos
Zona trabajo	10 Marzo	Puerto Belgrano	13 Marzo	Reaprovisionarse
Puerto Belgrano	30 Marzo	Zona trabajo	2 Abril	Cont. trabajos
Zona trabajo	30 Mayo	Puerto Belgrano	2 Junio	Reaprovisionarse
Puerto Belgrano	22 Junio	Zona trabajo	25 Mayo	Cont. trabajos
Zona trabajo	8 Julio	Buenos Aires	15 Julio	Conduc. restos Cap. Frigerio
Buenos Aires	18 Agosto	Puerto Belgrano	25 Agosto	Com. aprovisionamiento.
Puerto Belgrano	27 Agosto	Zona trabajo	30 Agosto	Cont. trabajos
Zona trabajo	22 Sepbr.	Puerto Belgrano	25 Sepbr.	Reaprovisionarse
Puerto Belgrano	4 Octub.	Zona trabajo	6 Octub.	Cont. trabajos
Zona trabajo	5 Novbr.	Puerto Belgrano	8 Novbr.	Reaprovisionarse
Puerto Belgrano	18 Novbr.	Zona trabajo	21 Novbr.	Cont. trabajos
Zona trabajo	18 Dicbr.	Buenos Aires	23 Dicbr.	Tér. del trabajo

Viajes extraordinarios

Zona trabajo	7 Julio	Com. Rivadavia	Embarcar restos Cap. Frigeiro
» »	15 Sepbr.	—	Auxilio barca «Flora»
» »	18 Sepbr.	Com. Rivadavia	Auxilio barca «Flora»
» »	11 Octub.	—	Remolc. y hundir casco barca «Flora»
» »	17 Octub.	Com. Rivadavia	Labrar acta en Subpref. c/mo- tivo de la barca «Flora»

Número de millas navegadas en estos viajes y en 38 salidas que se hicieron para sondar, 10.887.

Depósito hidrográfico—

La necesidad de descentralizar la provisión del material de navegación para los buques de la Armada, ha decidido a este Ministerio por la licitación de un depósito en Puerto Belgrano, que será una sucursal del Servicio Hidrográfico, a los efectos de reponer el instrumental y cartas marinas a los buques que tienen su base de aprovisionamiento en ese puerto. Se ha iniciado la habilitación de un galpón apropiado para su instalación, haciéndosele las modificaciones necesarias, para lo cual se dividirá por mamparos de mampostería y se le construirá una pequeña cámara para el mantenimiento de los cronómetros en depósito.

Resumen del balizamiento marítimo—

Señales en servicio

Faros alumbrados a vapor de petróleo.	7
Faros automáticos a gas acetileno	31
Pontones-faros (2 en servicio y 2 de repuesto)	4
Boya faro	1
Farolas	57
Boyas luminosas	26
Boyas ciegas	13
Balizas sin iluminación	100

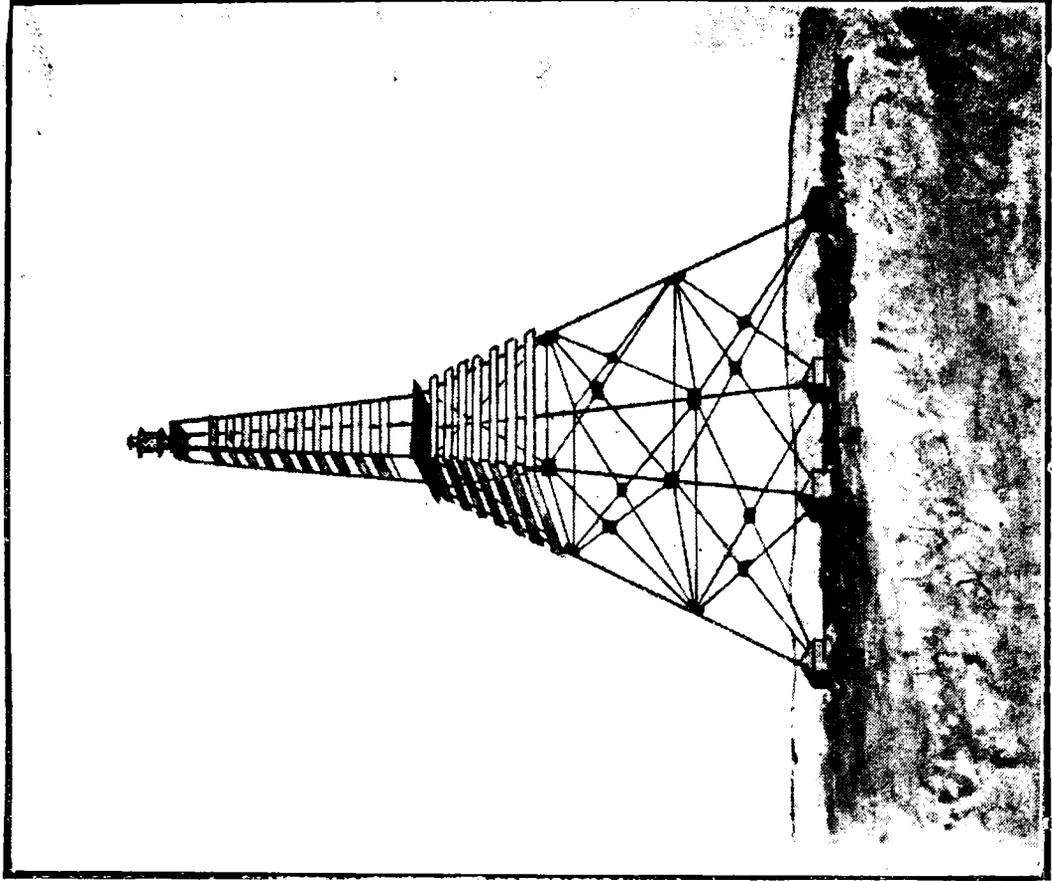
Clasificación de señales luminosas

Faros de más de 20 millas de alcance	21
Faros de 15 a 20 millas de alcance	9
Faros de 10 a 15 millas de alcance	11
Farolas de más de 10 millas de alcance	57
Boyas luminosas	27
	<hr/>
Total	125

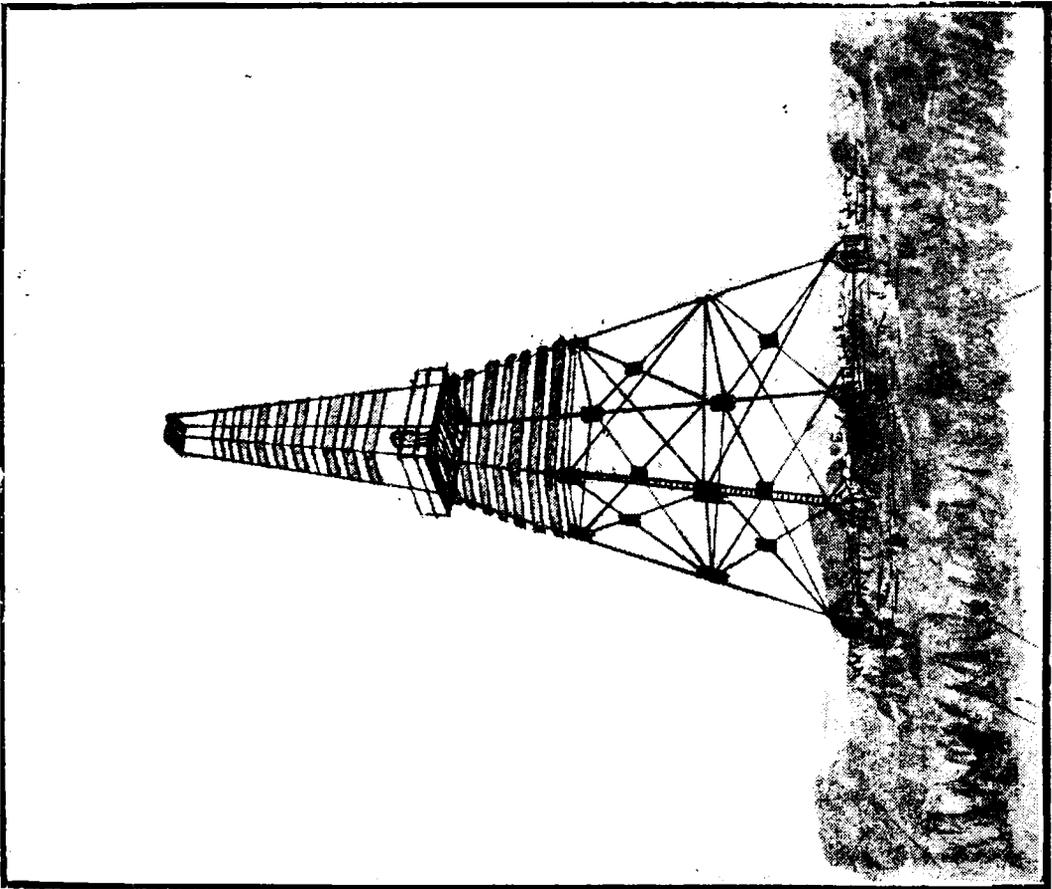
**RELACION ENTRE EL LITORAL MARITIMO TOTAL
Y EL ILUMINADO**

De San Antonio a Río Negro	480 millas
Zona iluminada por los faros colocados en este terreno	355 »
De Río Negro a Comodoro Rivadavia	560 »
Zona iluminada por los faros colocados en este terreno	308 »
De Comodoro Rivadavia a Cabo Vírgenes	500 »
Zona iluminada por los faros colocados en este terreno	320 »
Tierra del Fuego	400 »
Zona iluminada por los faros colocados en este terreno	134 »





FARO CABO RASO



FARO GUARDIAN

REPUBLICA ARGENTINA

RIO DE LA PLATA & GOLFO NUEVO

Completado de trabajos del Servicio Hidrográfico del Ministerio de Marina
según el plan de 1905

Escala natural en latido: 1:100,000

BOINAS E ISLAS

reducidas al plano de radiación internacional

A escala de 1:100,000. E. Arco: 2' y 10' de latitud. N. Arco: 2' y 10' de longitud. 1:100,000

Trabajo de Vanguardia, 1905-1910

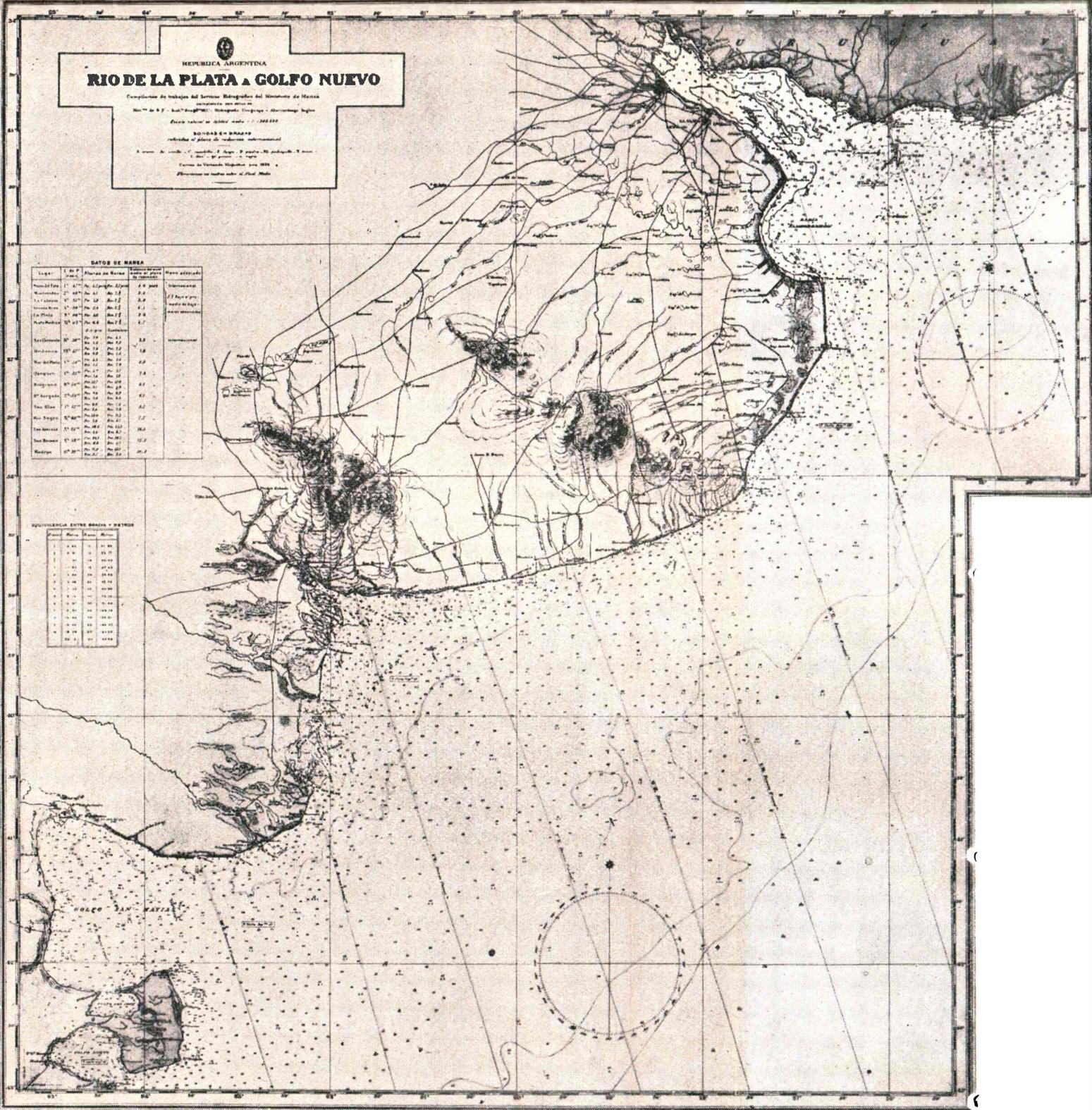
Revisión de los trabajos de 1905-1910

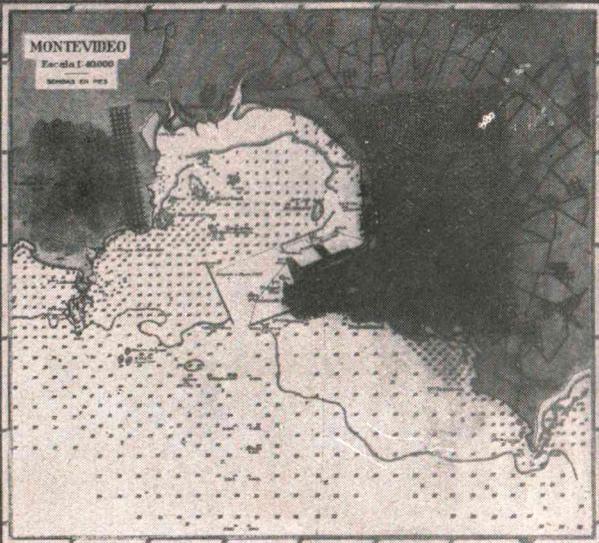
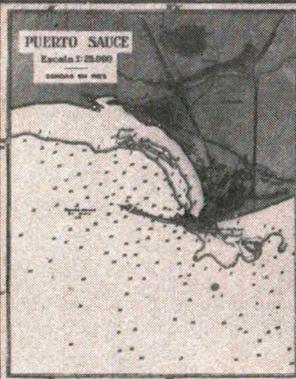
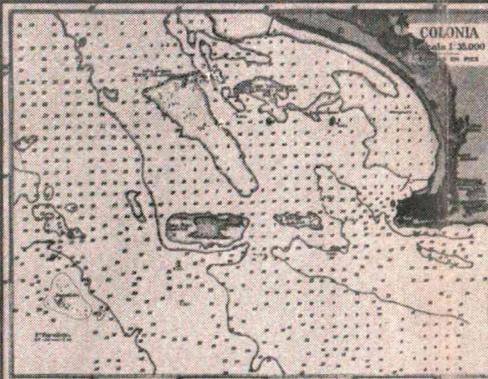
DATOS DE MARCA

Lugar	C. de P.	Alcance en Binas	Alcance en Binas en el momento de la observación	Observaciones
San Blas	17° 47' S. 52° 40' W.	4.0	3.8	Observada
San Blas	17° 48' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	17° 49' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	17° 50' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	17° 51' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	17° 52' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	17° 53' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	17° 54' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	17° 55' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	17° 56' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	17° 57' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	17° 58' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	17° 59' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 00' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 01' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 02' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 03' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 04' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 05' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 06' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 07' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 08' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 09' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 10' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 11' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 12' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 13' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 14' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 15' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 16' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 17' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 18' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 19' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 20' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 21' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 22' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 23' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 24' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 25' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 26' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 27' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 28' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 29' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada
San Blas	18° 30' S. 52° 40' W.	2.0	2.0	Observada

EQUIVALENCIA ENTRE BINAS Y METROS

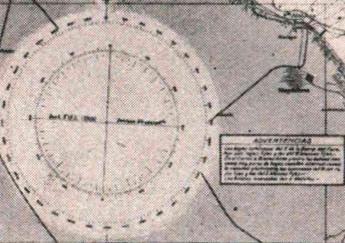
Bin	Metro	Bin	Metro
1	1.00	10	10.00
2	2.00	11	11.00
3	3.00	12	12.00
4	4.00	13	13.00
5	5.00	14	14.00
6	6.00	15	15.00
7	7.00	16	16.00
8	8.00	17	17.00
9	9.00	18	18.00
10	10.00	19	19.00
11	11.00	20	20.00
12	12.00	21	21.00
13	13.00	22	22.00
14	14.00	23	23.00
15	15.00	24	24.00
16	16.00	25	25.00
17	17.00	26	26.00
18	18.00	27	27.00
19	19.00	28	28.00
20	20.00	29	29.00
21	21.00	30	30.00
22	22.00	31	31.00
23	23.00	32	32.00
24	24.00	33	33.00
25	25.00	34	34.00
26	26.00	35	35.00
27	27.00	36	36.00
28	28.00	37	37.00
29	29.00	38	38.00
30	30.00	39	39.00
31	31.00	40	40.00
32	32.00	41	41.00
33	33.00	42	42.00
34	34.00	43	43.00
35	35.00	44	44.00
36	36.00	45	45.00
37	37.00	46	46.00
38	38.00	47	47.00
39	39.00	48	48.00
40	40.00	49	49.00
41	41.00	50	50.00
42	42.00	51	51.00
43	43.00	52	52.00
44	44.00	53	53.00
45	45.00	54	54.00
46	46.00	55	55.00
47	47.00	56	56.00
48	48.00	57	57.00
49	49.00	58	58.00
50	50.00	59	59.00
51	51.00	60	60.00
52	52.00	61	61.00
53	53.00	62	62.00
54	54.00	63	63.00
55	55.00	64	64.00
56	56.00	65	65.00
57	57.00	66	66.00
58	58.00	67	67.00
59	59.00	68	68.00
60	60.00	69	69.00
61	61.00	70	70.00
62	62.00	71	71.00
63	63.00	72	72.00
64	64.00	73	73.00
65	65.00	74	74.00
66	66.00	75	75.00
67	67.00	76	76.00
68	68.00	77	77.00
69	69.00	78	78.00
70	70.00	79	79.00
71	71.00	80	80.00
72	72.00	81	81.00
73	73.00	82	82.00
74	74.00	83	83.00
75	75.00	84	84.00
76	76.00	85	85.00
77	77.00	86	86.00
78	78.00	87	87.00
79	79.00	88	88.00
80	80.00	89	89.00
81	81.00	90	90.00
82	82.00	91	91.00
83	83.00	92	92.00
84	84.00	93	93.00
85	85.00	94	94.00
86	86.00	95	95.00
87	87.00	96	96.00
88	88.00	97	97.00
89	89.00	98	98.00
90	90.00	99	99.00
91	91.00	100	100.00





NOTAS

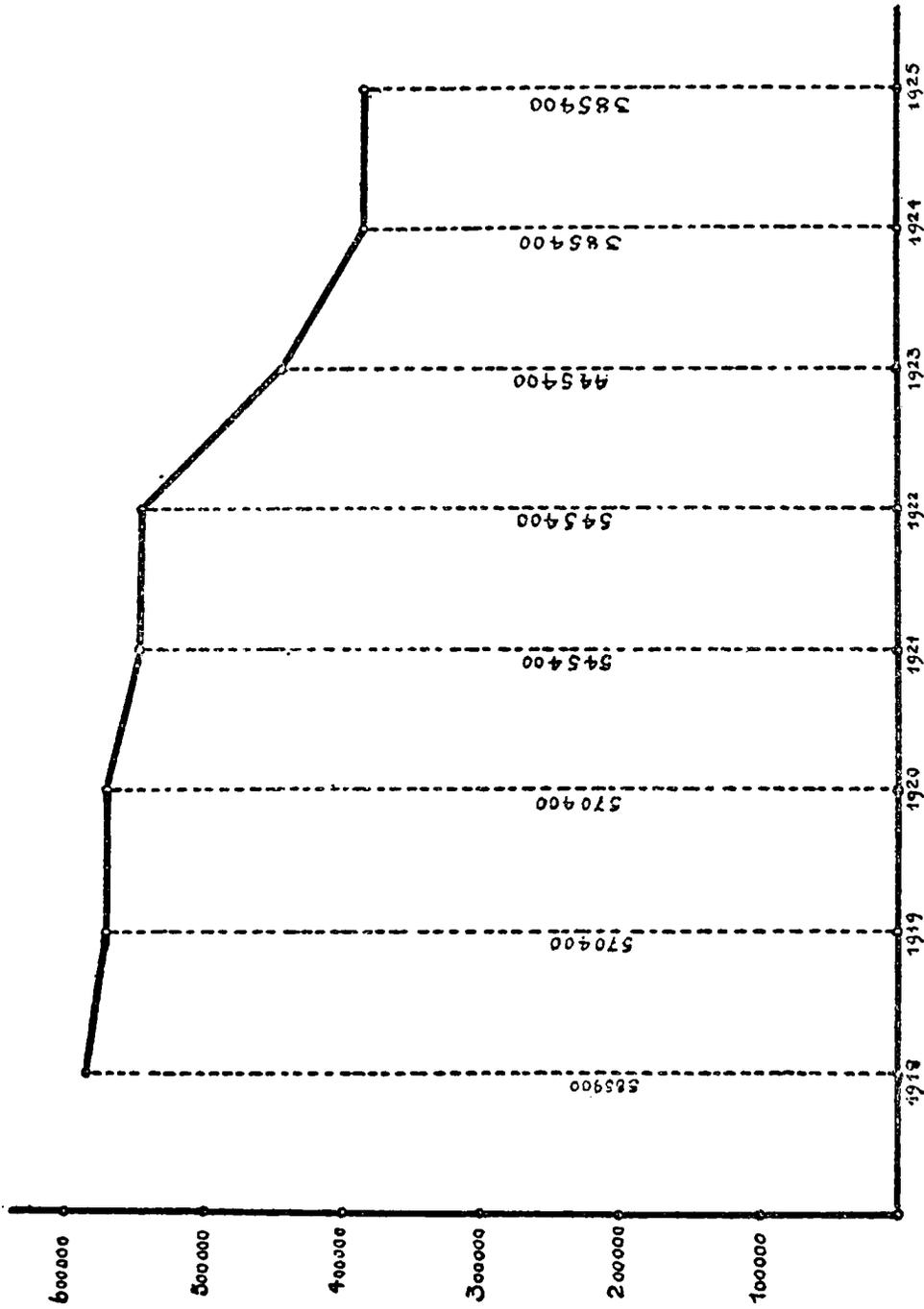
Profundidad	10' a 20'	20' a 30'	30' a 40'	40' a 50'	50' a 60'	60' a 70'	70' a 80'	80' a 90'	90' a 100'
Color	Verde	Verde oscuro	Verde muy oscuro	Verde casi negro	Verde negro	Verde casi negro	Verde negro	Verde casi negro	Verde negro
Profundidad	10'	20'	30'	40'	50'	60'	70'	80'	90'
Profundidad	10'	20'	30'	40'	50'	60'	70'	80'	90'
Profundidad	10'	20'	30'	40'	50'	60'	70'	80'	90'
Profundidad	10'	20'	30'	40'	50'	60'	70'	80'	90'
Profundidad	10'	20'	30'	40'	50'	60'	70'	80'	90'



CONVERSIONES DE UNIDADES

Profundidad en metros	Profundidad en fathoms
1.00	0.54
2.00	1.08
3.00	1.62
4.00	2.16
5.00	2.70
6.00	3.24
7.00	3.78
8.00	4.32
9.00	4.86
10.00	5.40
11.00	5.94
12.00	6.48
13.00	7.02
14.00	7.56
15.00	8.10
16.00	8.64
17.00	9.18
18.00	9.72
19.00	10.26
20.00	10.80
21.00	11.34
22.00	11.88
23.00	12.42
24.00	12.96
25.00	13.50
26.00	14.04
27.00	14.58
28.00	15.12
29.00	15.66
30.00	16.20
31.00	16.74
32.00	17.28
33.00	17.82
34.00	18.36
35.00	18.90
36.00	19.44
37.00	19.98
38.00	20.52
39.00	21.06
40.00	21.60
41.00	22.14
42.00	22.68
43.00	23.22
44.00	23.76
45.00	24.30
46.00	24.84
47.00	25.38
48.00	25.92
49.00	26.46
50.00	27.00

RIO DE LA PLATA
DE BUENOS AIRES A MONTEVIDEO
POR LOS OFICIALES DE LA ARMADA NACIONAL
BAJO LA DIRECCION DE
Capitán de Navío (Comandante) Don Juan Manuel de los Rios y Don Juan Manuel de los Rios
Y ESTADISTAS ESPECIALIZADOS POR
Capitán de Navío Don Jorge Víctor de los Rios y Don Juan Manuel de los Rios
Capitán de Navío Don Juan Manuel de los Rios
Fue publicado en Montevideo el 15 de Mayo de 1920.
SUELDO EN MET.
Lugar de venta: Montevideo, Uruguay.



Suma de las partidas disponibles anualmente para construcción de faros, mantenimiento del balizamiento, alumbrado marítimo y usina de gas, trabajos hidrográficos provisión de materiales de navegación a los buques de la Armada y adquisición de instrumentos.

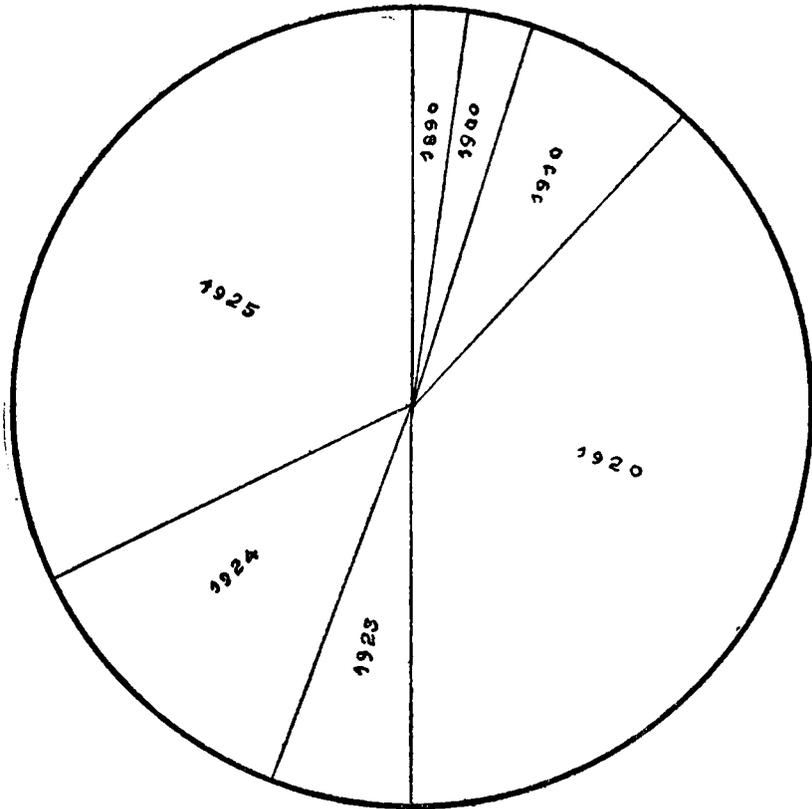


Gráfico del aumento del número de aparatos luminosos.

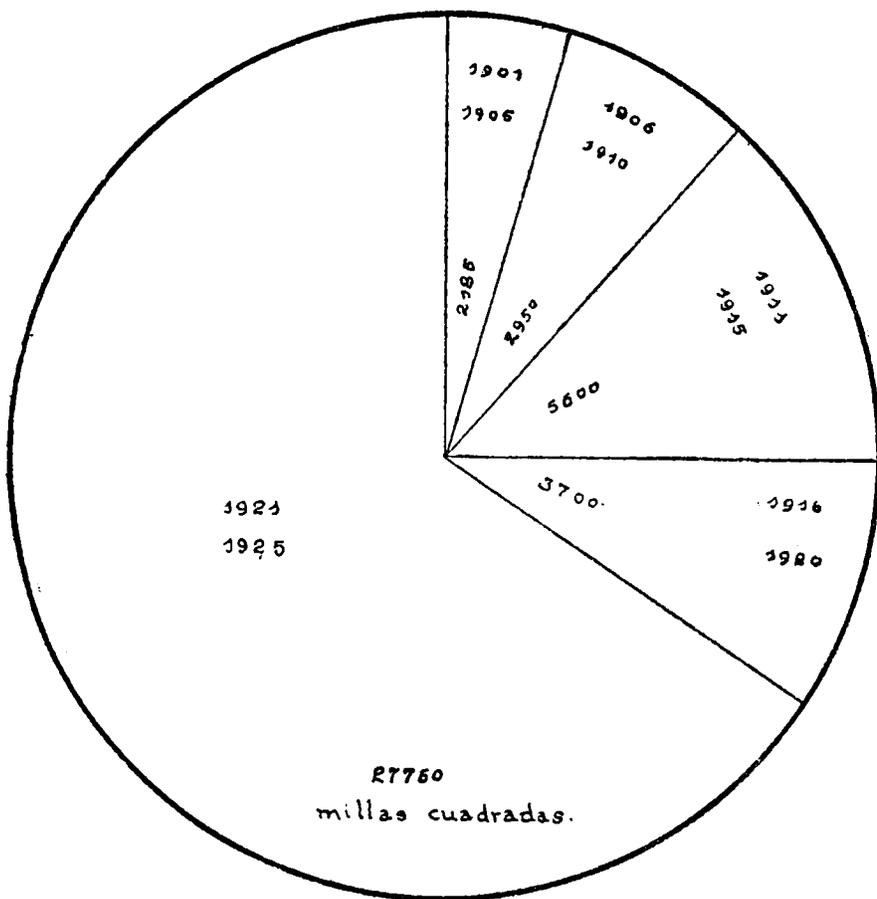


Gráfico de las áreas de mar sondadas.

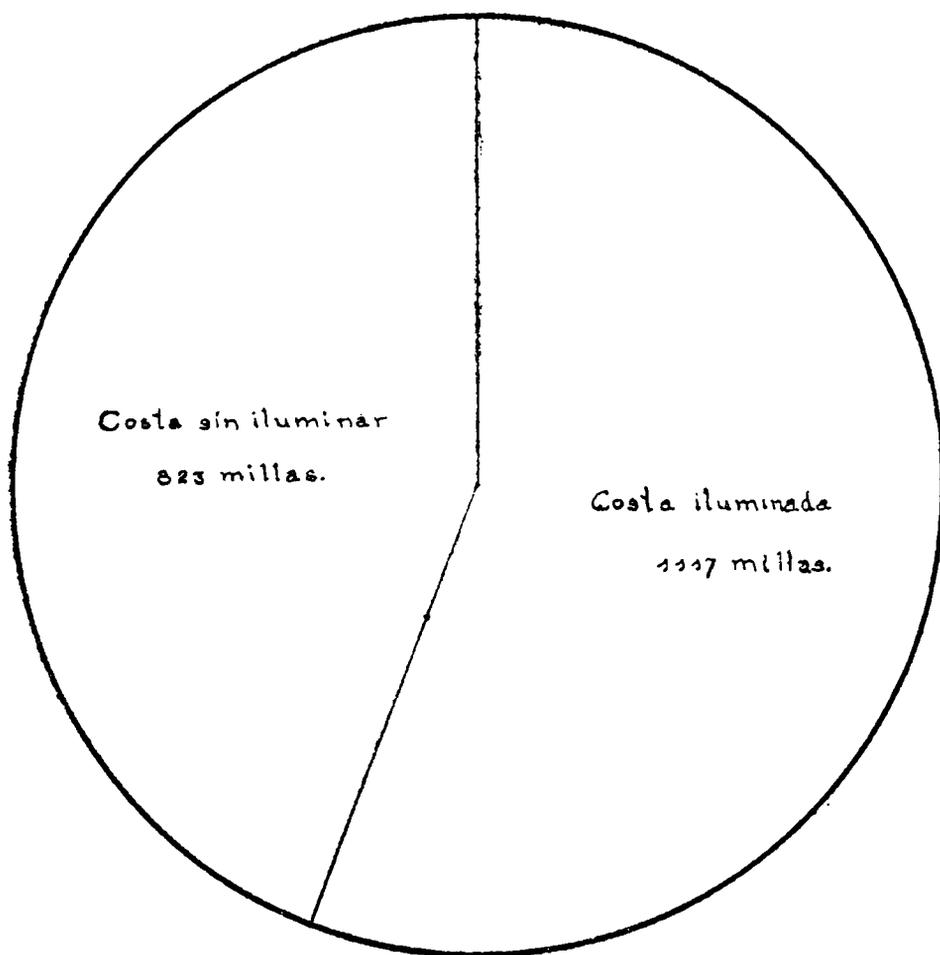
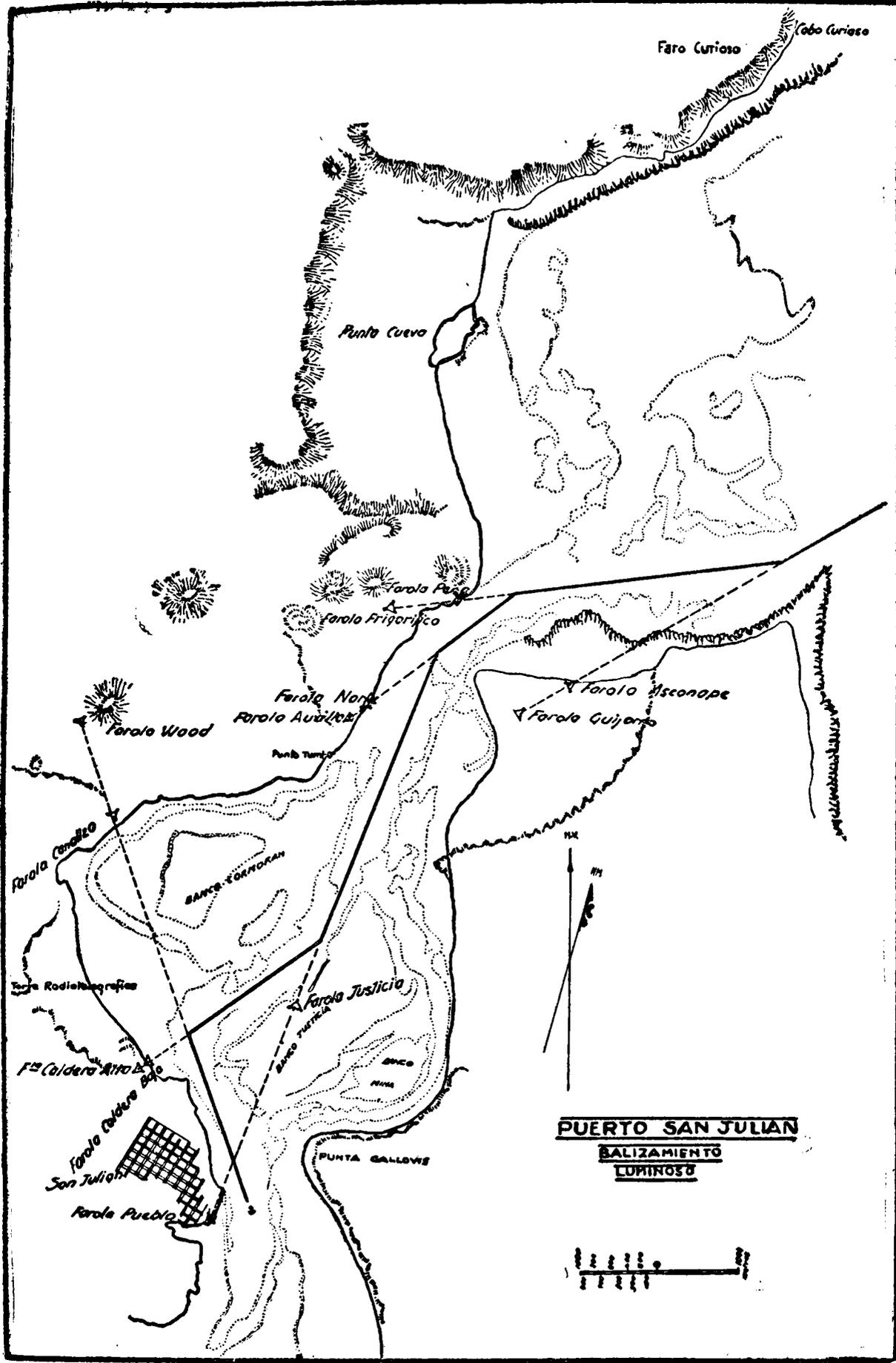


Gráfico de la extensión de costa iluminada
por los faros y sin iluminar.



Faro Curioso (Cabo Curioso)

Punta Cuevo

Faro Parí

Faro Frigorífico

Faro Norte

Faro Autillo

Faro Wood

Faro Asconape

Faro Gujano

Faro Conchalco

SANCO FORTORAN

Faro Justicia

SANCO JUSTICIA

SANCO NINA

PUNTA GALLOS

FZ Caldera Alto

Faro Caldera Bajo

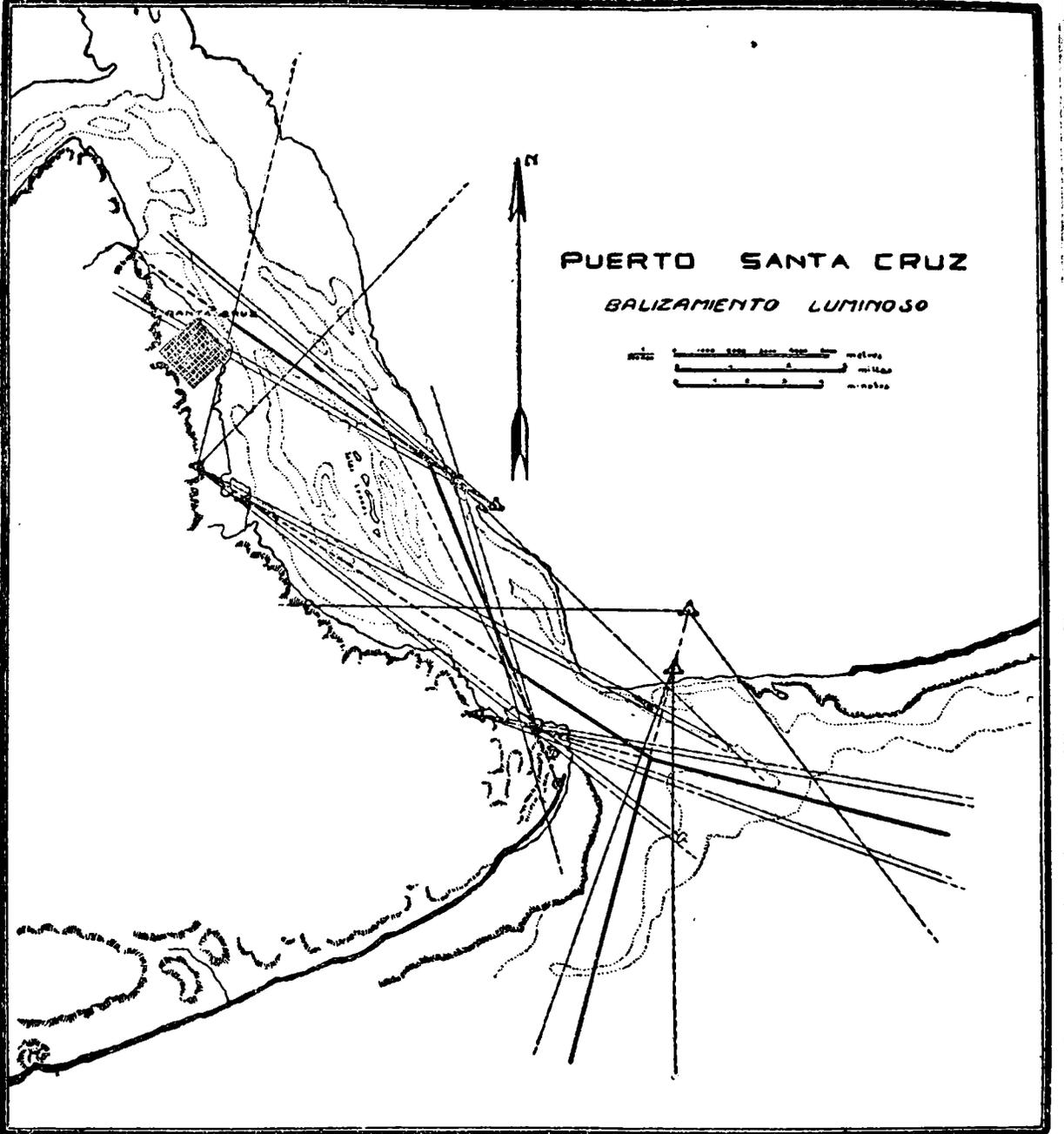
San Julian

Faro Pueblo

PUERTO SAN JULIAN

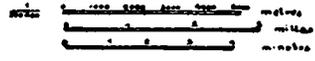
BALIZAMIENTO LUMINOSO

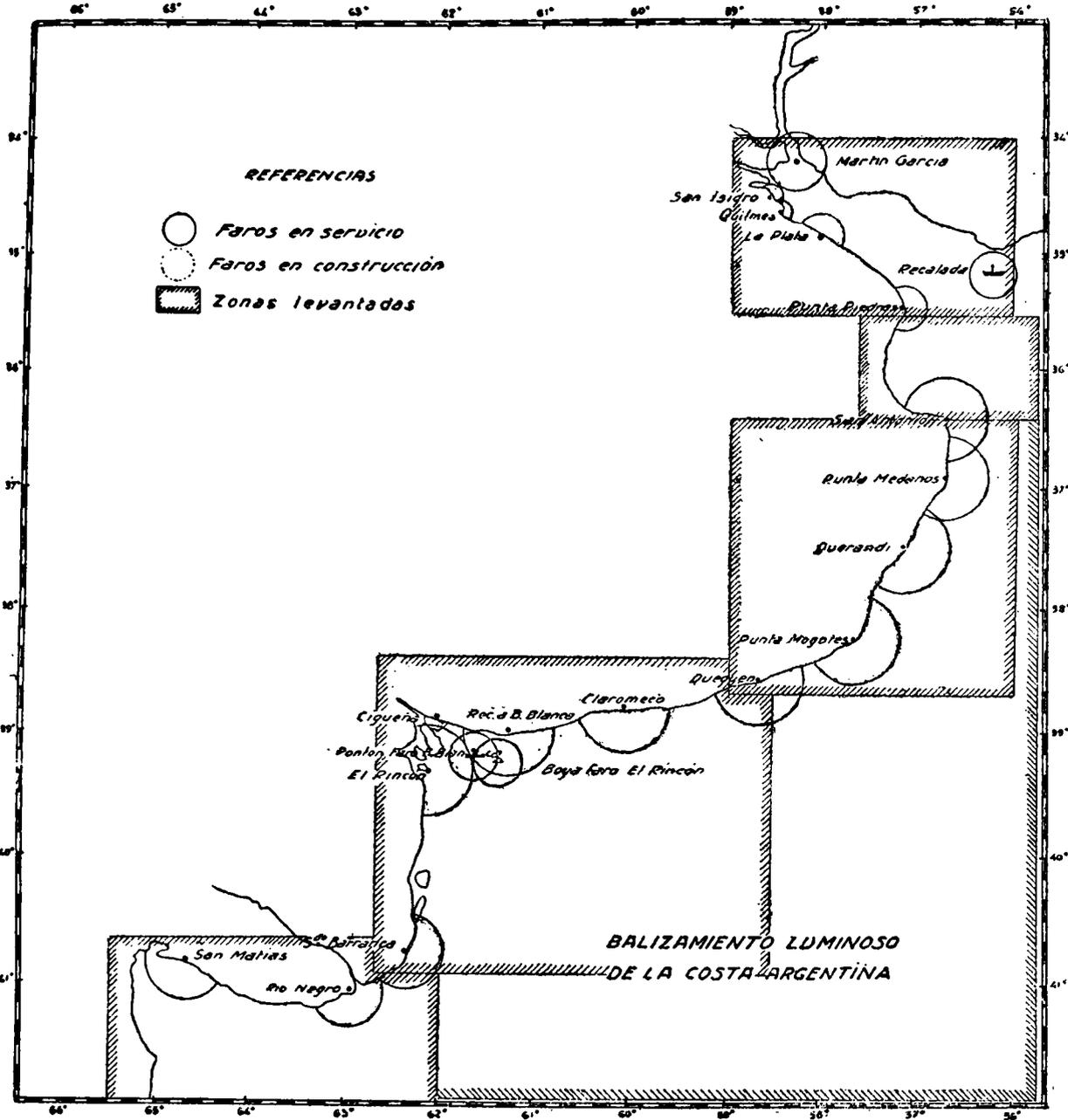




PUERTO SANTA CRUZ

BALIZAMIENTO LUMINOSO





REFERENCIAS

- Faros en servicio
- ⊖ Faros en construcción
- ▨ Zonas levantadas

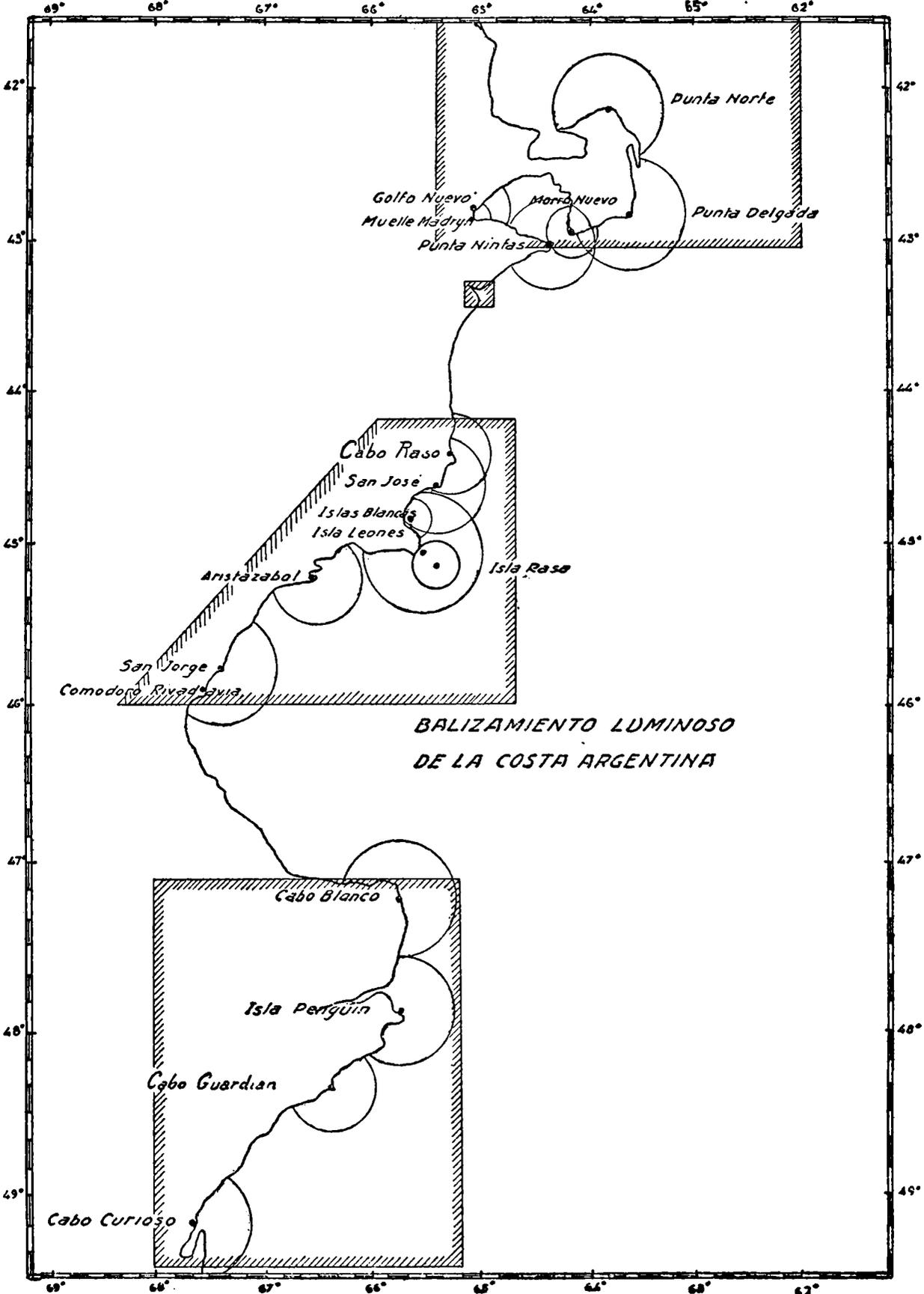
**BALIZAMIENTO LUMINOSO
DE LA COSTA ARGENTINA**

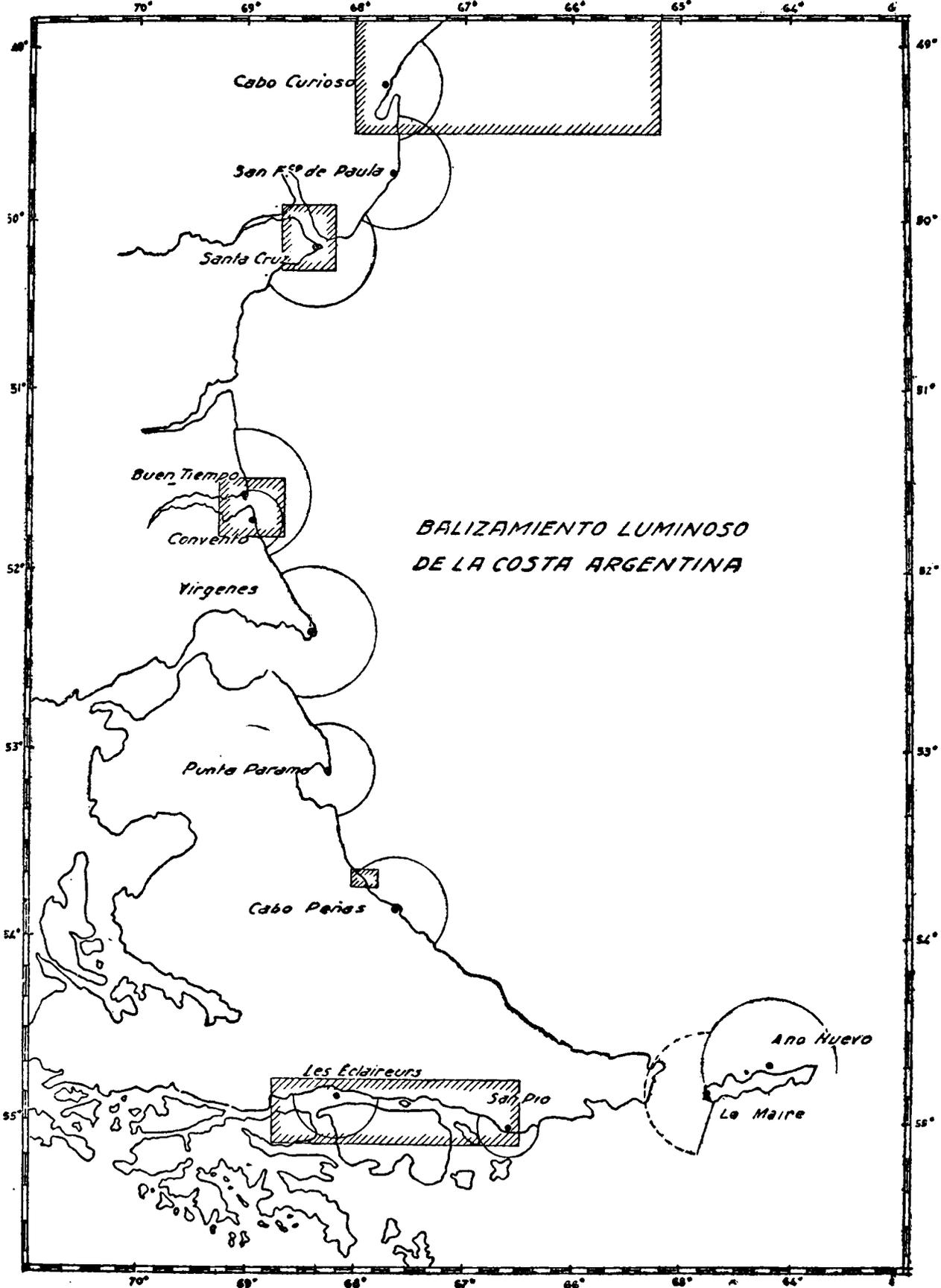
Martín García
San Isidro
Quilmes
La Plata
Recalada
Punta Puro

Punta Medanos
Querandi
Punta Mogotes
Quilmes

Cigüena
Rocío B. Blanco
Cierameca
Panton, Punta Barro, El Pincón
Baya Para El Rincón

Punta Barro
San Matías
Rio Negro



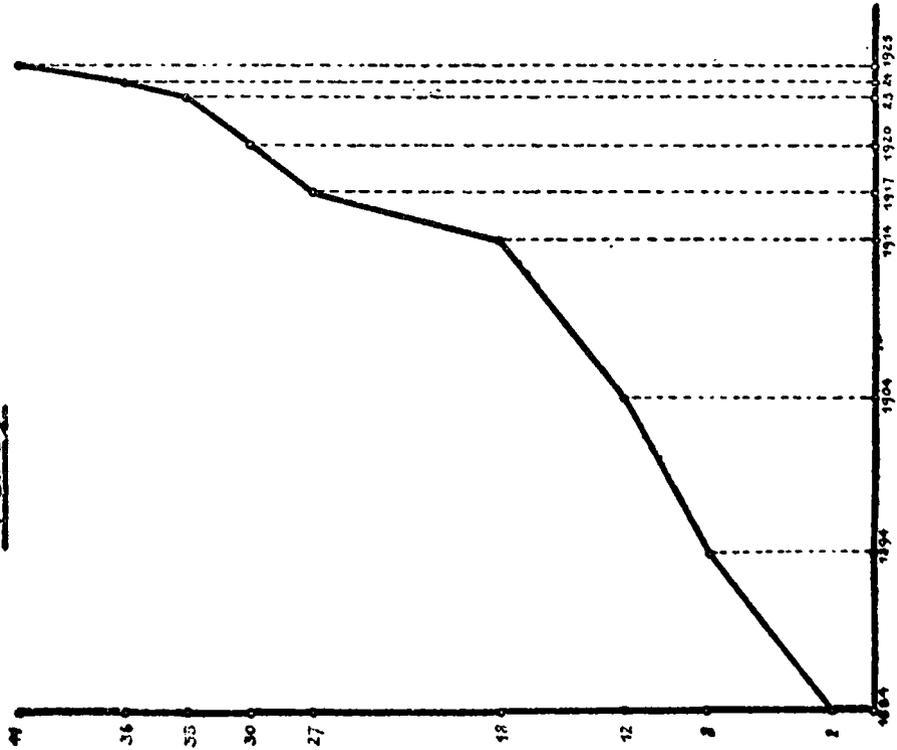


*BALIZAMIENTO LUMINOSO
DE LA COSTA ARGENTINA*

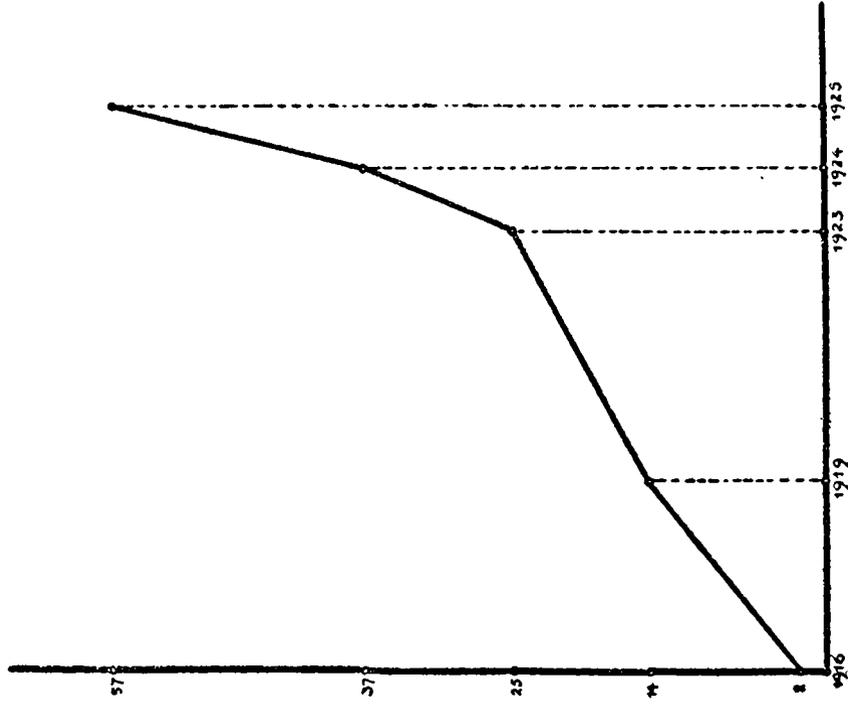
Gráfico demostrativo del aumento de Faros i

Farolas desde 1884 hasta 1925

Faros.



Farolas.



DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL

Como en años anteriores, esta Dirección General ha tenido que afrontar una ardua tarea para satisfacer las múltiples necesidades de la Armada, en lo que respecto a su personal, dada la escasez del mismo, especialmente en la clase subalterna, pues subsisten los inconvenientes puestos de manifiesto en la Memoria que tuve el honor de elevar a vuestra consideración el año próximo pasado.

Esta escasez, la imperiosa necesidad de llevar la instrucción del personal existente al grado máximo posible de eficiencia, los requerimientos de los servicios auxiliares y de las bases navales, y la permanencia en los buques que se encuentran en el extranjero sufriendo reparaciones, ha obligado a una movilidad excesiva del personal en general, pero no obstante ello se ha cuidado especialmente que la División Naval de Instrucción, núcleo constituido para la primera de las finalidades enunciadas, mantuviera durante todo el período correspondiente a sus ejercicios y maniobras la máxima estabilidad posible en las dotaciones de sus buques.

Tal situación repercute directamente sobre el mismo personal, ya que la necesidad de sus servicios impone por sí mismo la exigencia de traslados inmediatos del que termina un servicio o navegación que sin dilación debe cubrir su puesto en otro destino. Pero por otra parte, ello mismo evidencia una vez más lo que ya he tenido ocasión de exponer

en memorias anteriores, y que es el elevado valor moral de nuestro personal, que no omite ni esfuerzo ni sacrificio en bien de la Armada, circunstancia que corrobora más, cada día, su bien cimentada disciplina y su nunca desmentida contracción al cumplimiento de sus deberes.

Conscripción—

Con la habilitación de cuarteles en Puerto Belgrano, y los que se construirán en la Base Naval del Río de la Plata, con la utilización de los recursos votados en la ley de presupuesto, se subsanan en parte las dificultades que se hicieran notar en la Memoria del año anterior, por lo que concierne a la habilitación de locales apropiados para la recepción de los contingentes anuales de conscriptos, que deben ser incorporados al servicio y su utilización para una concentración general en caso de movilización.

Se encuentran actualmente en servicio las clases de 1904 y 1905, ésta recientemente convocada a servicio militar, y se acaba de licenciar a la clase de 1903.

Escuelas—

En general, todas las escuelas de la Armada han cumplido satisfactoriamente con la misión que les está señalada.

Se repite constantemente la misma situación en lo que respecta a la falta de candidatos para el ingreso a la mayor parte de las escuelas del personal subalterno, y al excedente de solicitudes que se reci-

ben para ingresar a la Escuela Naval y a la Escuela de Mecánica. Por tal motivo se ha intensificado en todo lo posible y en pro de las primeras una propagando más efectiva, tarea que viene desarrollando la Sección Escuelas de la Dirección General del Personal.

Escuela de Aplicación para Oficiales. — El no haberse aún sancionado la nueva Ley Orgánica de la Armada que fué oportunamente elevada a V. H., hace que esta Escuela continúe funcionando en igual forma que en años anteriores.

Considerándose de necesidad trasladar esta escuela a la Capital Federal, por los inconvenientes derivados de la distancia entre Buenos Aires y Río Santiago que, entre otras dificultades daba lugar a interrupciones en el desarrollo de los cursos, debidas a ausencias de los profesores que, muchas veces tienen que atender exigencias más imperiosas del servicio y siendo además conveniente y necesario, por la clase de estudios y categoría de sus alumnos, mantener en más estrecho contacto la escuela con las grandes reparticiones del Ministerio, se dispuso su traslado a esta Capital, dejando de ser dicha escuela un internado como lo imponía su ubicación anterior, lo que importará una sensible ventaja económica.

El curso del año 1925 tuvo una duración de siete meses, como en el año anterior.

Hecha la distribución de especialidades en concordancia con el respectivo reglamento, se iniciaron los cursos el 15 de Enero con asistencia de trece Tenientes de Fragata y siete Ingenieros Maquinistas de 1.ª, distribuídos como sigue:

Curso Artillería	7	Tenientes de Fragata
Armas Submarinas	3	»
Estado Mayor	3	»
Máquinas	7	Ing. Maquinistas de 1.ª

Los referidos cursos se desarrollaron con toda normalidad, rindiendo los alumnos el examen final con resultados satisfactorios.

Escuela Naval.—Los resultados obtenidos en el año 1925 afirman una vez más las sólidas bases que cimentan a este importante instituto técnico, del cual egresa todo el personal superior de la Armada Nacional.

Su excelente plan de estudios, a lo que se agrega la nueva forma de embarco que ha puesto a prueba el vigor y el amor de los aspirantes a la carrera, el régimen de severa disciplina a que están sometidos sus alumnos y que no ha sido quebrantado en momento alguno, y la eficiente colaboración del profesorado, tanto civil como militar, que constituye un cuerpo en el que reina una perfecta unidad de criterio, han sido los factores fundamentales que han contribuído al resultado obtenido, en el que resalta la elevada cultura intelectual y profesional de los futuros oficiales de la Armada, quienes adquieren en la escuela la preparación básica necesaria para el desempeño de las importantes funciones que les corresponde atender en las actividades propias del servicio naval y en las que se relacionan con el mismo, que implican un caudal de conocimientos a adquirirse en cinco años de continuos estudios, tan superiores como los estudios

universitarios y mucho más que los de otros institutos similares del país.

El estado sanitario de la escuela durante todo el año fué excelente. La higiene ha sido satisfactoria, aun considerando la instalación pobre y reducida del establecimiento, edificio erigido para otros fines y no para instalación de la Escuela Naval, la que se ha ubicado en él por causas emergentes de la falta de recursos para la construcción de otro amplio y adecuado, que comprenda todas las instalaciones exigidas por un instituto de este orden.

Los exámenes de ingreso del año 1925 se realizaron en la primera semana del mes de Marzo, inscribiéndose 222 candidatos, de los cuales 159 fueron declarados aptos en el correspondiente reconocimiento médico reglamentario.

Del resultado de estos exámenes fueron admitidos 22 alumnos, que juntamente con 40 provenientes del primer curso, constituyeron el segundo preparatorio.

Los distintos cursos de la escuela se desarrollaron con toda normalidad y el resultado general, incluyendo a los dos cursos preparatorios, se sintetiza como sigue:

Número de alumnos presentados al examen	
final	325
Aprobados en todas las materias	248
Aprobados en todas las materiales y deficientes en aptitud militar profesional	11
Aplazados	6

El curso de aplicación a bordo del Buque Escuela “Presidente Sarmiento” quedó constituido por 18 Aspirantes del Cuerpo General y 18 del Cuerpo de Ingenieros.

La circunstancia ya enunciada de haber quedado el Buque Escuela “Presidente Sarmiento” en reparaciones en el puerto de Birkenhead (Inglaterra), impuso el regreso de todos los Aspirantes a bordo del Transporte “Bahía Blanca”, para que a la llegada de este buque a puerto nacional, someterlos al examen final reglamentario. Llevado éste a cabo, con resultados satisfactorios, los 36 Aspirantes que formaban el curso han recibido con antigüedad del 1.º de Enero el grado de Guardiamarina e Ingeniero de 3.ª, respectivamente.

La instrucción práctica de los Aspirantes de la Escuela Naval se ha seguido llevando a cabo con buenos resultados en las navegaciones periódicas que, semanalmente, efectúan en el Río de la Plata y bajo la dirección de los Oficiales que prestan servicios en la misma escuela, embarcados a bordo de los Avisos tipo “A” adscriptos al servicio de ésta. Independientemente de esa práctica semanal se ha efectuado el embarco anual de los Aspirantes a bordo de una División constituida por el Cañonero “Rosario” como buque insignia y por los Avisos “A 4”, “A 5”, “A 7” y “A 10”, dividiéndose este embarco en dos períodos de los cuales el primero correspondió a navegación fluvial y el segundo a ejercicios de navegación en el mar.

El resultado de estas prácticas ha sido altamente satisfactorio, dando oportunidad a los Aspirantes para hacer ejercicios efectivos en toda clase de servicios y preparándolos por consiguiente para la adquisición experimental de conocimientos e iniciativas propias del rol que, en el futuro, tendrán que aplicar como Oficiales de marina.

Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales.—Esta escuela está instalada, en forma precaria, en el mismo edificio que ocupa la Prefectura General Marítima, sin que cuente con el espacio y comodidades necesarias para que, con el auxilio indispensable de todos los elementos de enseñanza con que debiera contar, pueda funcionar debidamente. No obstante esto, el resultado de los cursos que se dictan en ella, pueden considerarse satisfactorios.

En esta escuela, además de las clases normales para la formación de Pilotos, se dictan los cursos de aplicación para los Maquinistas de la marina mercante, creados por decreto del 7 de Mayo ppdo., debiéndose también dictar los de Guarda Máquinas, y los cursos para Patronos, Contra maestres y Baquianos, los que no ha sido posible iniciar por falta de sanción al proyecto de presupuesto, que incluye los fondos necesarios para tal objeto.

Estos cursos adicionales incluídos en el nuevo Reglamento Orgánico de la escuela, que fuera aprobado por decreto de 7 de Mayo de 1925, obedecen a la apremiante necesidad de llevar a la Marina Mercante al nivel que, en lo relativo a su personal, corresponde que ocupe en armonía con los adelantos generales del país, aparte de que con ello se tiende a su nacionalización, factor fundamental pa-

ra la constitución, mantenimiento y estabilidad de las reservas de la marina de guerra.

Los resultados de los exámenes de fin de año han permitido un egreso de 13 Pilotos, quienes, como en años anteriores, han llevado a cabo sus ejercicios prácticas a bordo de los buques que navegan sobre nuestro litoral patagónico.

Escuela de Mecánica.—Los cursos de la escuela se iniciaron en su época reglamentaria, 1.º de Marzo, con asistencia de 364 alumnos, que han recibido durante el año la instrucción teórica y práctica profesional incluída en el plan de estudio general que establece el respectivo Reglamento Orgánico.

Las clases terminaron el 15 de Noviembre y los exámenes de fin de curso, que tuvieron lugar del 1.º al 10 de Diciembre, dieron los siguientes resultados :

Año de estudio	Total de alumnos	Aprobados	Aplazados	Reprob.	Repiten Año	Rindieron nuevo examen
4.º	65	60	5	1	—	5
3.º	78	70	8	—	—	8
2.º	88	79	7	1	1	7
1.º	109	87	14	3	3	16
Total..	340	296	34	5	4	36

Entre la fecha de la iniciación del curso y la de los exámenes de fin de año se produjeron 21 bajas de aprendices, motivadas por diversas causas.

Como consecuencia del resultado obtenido por los alumnos del curso de aplicación (5.º año de estudios) que han estado embarcados en diversas unidades de la Armada, fueron patentados: 22 cabos principales maquinistas, 19 cabos principales electricistas, 3 mecánicos artilleros y 2 mecánicos torpedistas.

La circunstancia de ser esta escuela una verdadera escuela industrial, en lo que concierne a la aptitud de los alumnos egresados para el manejo de toda clase de maquinaria, a lo que debe agregarse el régimen disciplinario de la misma y el espíritu militar que ese régimen despierta en los alumnos, da a éstos condiciones excepcionales, que las empresas privadas aprecian debidamente para darles cabida entre su personal. Es por esta causa que todos los años el número de candidatos para ingresar en la Escuela de Mecánica supera en mucho a las vacantes disponibles, habiéndose registrado en el año 1925, 502 solicitudes para optar a las 95 vacantes existentes, siendo muy buena la preparación de todos los que se han presentado a rendir el examen de ingreso, razón por la cual creo que deben de aumentarse a 500 los alumnos.

Pronto quedará subsanado el inconveniente, que hasta hoy existe, de las malas condiciones de los locales que ocupa la escuela. Se construye ya, en el terreno de 14 hectáreas cedido al Ministerio de Marina por la Intendencia Municipal de la Capital y ubicado en el deslinde de la ciudad, sobre el arroyo Medrano, el futuro edificio de este importante instituto de la Armada, el que contará con la amplitud, comodidad e higiene propios de una escuela en la que se instruye un elevado número de apren-

dices y de la que se tiene resultados auspiciosos en lo que respecta a las aptitudes de los mismos, para el desarrollo de las diversas actividades industriales del país, ya que muchos de ellos, cumpliendo sus compromisos con la Armada y aprovechando el caudal de conocimientos y práctica adquiridos, dejan el servicio para incorporarse a aquellas actividades. Interpretando debidamente estos beneficios para el país, es que la Marina prepara en la escuela un número de alumnos que supera a las exigencias de la Armada.

El material de enseñanza práctica, en especial el de taller, ha sido aumentado considerablemente durante el año, valiéndose de los recursos extraordinarios de que se ha podido disponer para el mismo objeto.

Me es muy satisfactorio dejar consignado que la disciplina de esta escuela se ha mantenido, durante el año, en el mismo pie de firmeza de años anteriores.

Escuela Preparatoria.—Procedentes de distintos puntos de la República se inscribieron en esta escuela 182 aprendices a quienes se repartieron en tres divisiones, de acuerdo con su grado de instrucción al ingreso.

Durante el año se desarrollaron los cursos con normalidad, ciñéndose estrictamente al programa reglamentario y bajo la dirección de un prefecto de estudios y de tres maestros normales.

Del total de alumnos inscriptos, 47 fueron dados de baja y 135 terminaron el curso normal, rindiendo examen de egreso y siendo aprobados 129 que

fueron designados para cursar las escuelas de especialidades.

La capacidad del local que en la Isla Martín García se dispone para el funcionamiento de esta escuela es insuficiente y será indispensable ampliarlo para que en ella pueda darse instrucción a no menos de 500 grumetes.

Independientemente de esta ampliación, se contempla la necesidad de crear nuevas escuelas preparatorias, sujetas al mismo reglamento y régimen educacional de la actual, pero ubicándolas en dos puertos de nuestro litoral fluvial, uno sobre el Paraná y el otro sobre el Uruguay, a fin de aprovechar las condiciones físicas de las localidades que se elijan y las ventajas que aportará esa ubicación al fácil reclutamiento del personal de alumnos que deban cubrir las vacantes necesarias para la preparación de un núcleo suficiente de personal permanente de la Armada en concordancia con las exigencias de los distintos servicios que ésta incluye.

Escuela de Aprendices Artilleros. — El 1.º de Marzo, fecha reglamentaria de apertura de los cursos, se iniciaron éstos con un efectivo de 106 aprendices, ajustándose la instrucción y su amplitud, en todo momento, a las normas reglamentarias y a lo que prescribe el Reglamento respectivo.

La disciplina de esta escuela ha sido buena.

A bordo del Buque Escuela “Almirante Brown” se llevaron a cabo todos los ejercicios prácticos correspondientes a la especialidad, obteniéndose en ellos muy buenos resultados, que dan lugar a prever la eficiencia con que los aprendices egresados de la

Escuela de Artillería podrán desempeñarse a bordo de los buques de la Escuadra, en las funciones para que han sido preparados.

Escuela de Aprendices Torpedistas.—Se iniciaron los dos cursos de esta escuela con 26 alumnos y terminaron con 23, de los cuales, como resultado de los exámenes finales egresaron patentados 11 del segundo curso.

Independientemente de las clases de preparación teórica dictadas, a las que se prestó la debida atención, se dió una más preferente a la instrucción práctica de los aprendices, utilizándose para tal objeto el “Fulton”, buque adscripto a la Escuela de Torpedistas, en el que se llevaron a cabo todas las ejercitaciones propias de la especialidad tendientes a una preparación efectiva de los aprendices, para habilitarlos a que, en sus funciones a bordo de los buques de la Escuadra, puedan actuar con la autonomía que les corresponde y de acuerdo con su grado, en el manejo y en la preparación del material de torpedos y de minas.

Escuela de Aprendices Marineros y Maquinistas.—Como fuera en años precedentes y como consecuencia de la falta de otros elementos a flote más apropiados para esta escuela, funcionan a bordo del Crucero Acorazado “Garibaldi”, el primer curso de marinería y todos los cursos de señales y máquinas, haciéndolo a bordo de la “Sarmiento” el segundo curso de marinería.

Los resultados obtenidos por la escuela han sido en general satisfactorios, egresando de la misma, con su patente respectiva, todos los aprendices del último curso.

La Escuela de Señales ha funcionado valiéndose de los recursos votados para la de Marineros, por cuanto su creación, posterior a la ley de presupuesto en vigor, sólo ha permitido que se incluyan recién los recursos indispensables en el proyecto de presupuesto a consideración de V. H. La falta de sanción de este presupuesto obliga a distribuir los escasos recursos disponibles en forma tal que se sustrae de la Escuela de Marinería parte de los que a ésta le son absolutamente indispensables, lo que ocasiona perjuicios que se traducen en una disminución del número de aprendices necesarios para la Armada y en un aumento considerable de labor para el personal dedicado a la instrucción de ambas escuelas.

Escuela de Aprendices Electricistas.—De los 51 aprendices que constituyeron ambos cursos de esta escuela, 21 fueron patentados a fin de año, como marineros electricistas.

A pesar de algunas interrupciones, durante el año escolar se han desarrollado íntegramente los programas de enseñanza con resultados muy buenos, habiéndose llevado a cabo una instrucción práctica eficiente que habilita a los egresados a desempeñarse a bordo de los buques de la Escuadra, en las condiciones y con aptitudes deseables para su jerarquía.

Escuela de Radiotelegrafía.—La escuela ha funcionado durante el año con un máximo de 70 alumnos, cantidad asignada por el presupuesto vigente. De ellos, aprobados los exámenes de fin de año, egresaron 30 con patente de marineros radiotelegrafistas.

El rendimiento de la escuela ha sido muy elevado, siendo el 95 % de sus alumnos aprobados en los exámenes de fin de curso.

La enseñanza en general se ha llevado a cabo aplicando los métodos que utilizan en las escuelas de la especialidad de las naciones más adelantadas a este respecto, agregándose a esa instrucción la enseñanza en forma racional progresiva, con la utilización de máquinas de escribir, para habilitar a los aprendices a la recepción directa y al tacto. También se ha aplicado con buen resultado un sistema nuevo de caligrafía de caracteres itálicos tendiente a obtener una mayor velocidad en la escritura, que redundará en beneficio muy acentuado para la velocidad de las comunicaciones.

Las exigencias del Servicio de Comunicaciones Navales impondrán necesariamente la ampliación de esta escuela aumentando el número de becas a fin de que, en consideración a la cantidad de operadores que dejan el servicio después de cumplidos sus compromisos con la Armada, pueda contar ésta con el número necesario para cubrir todos los servicios que debe atender sin que persista el recargo que hoy pesa sobre el personal de radiotelegrafistas. La importancia de estos servicios, tanto en su carácter de servicio público como de servicios propios de la Escuadra, así lo impone.

Justicia—

Como he tenido oportunidad de manifestar en capítulos precedentes, la disciplina de la Armada se ha mantenido en las mismas bases de estabilidad con

que viene sosteniéndose de años atrás. La mayor parte de los sumarios que han sido instruídos en los juzgados de instrucción han respondido a simples faltas disciplinarias, entre las que se destaca la deserción, no registrándose delitos de importancia y habiéndose reprimido las pequeñas faltas en una forma efectiva, con resoluciones encuadradas dentro de las facultades disciplinarias que acuerda el Código a los Comandos Superiores.

Sanidad—

El estado sanitario de la Armada ha sido en general bueno con un pequeño aumento en el número de enfermos sobre los habidos en el año anterior en lo que respecta a enfermedades infecciosas, lo que sin embargo no tiene mayor importancia por cuanto a ello ha contribuido casi exclusivamente la cruzeza de la estación invernal.

En lo que respecta a la higiene individual se han llevado a cabo las prácticas reglamentarias ya establecidas en la Armada y sancionadas como efectivas por la experiencia de varios años, habiéndose en consecuencia aumentado, en el equipo de cada hombre, los elementos indispensables.

Han funcionado en forma normal y eficiente los hospitales navales, sin que sus diversos servicios de especialidades hayan dejado de ser atendidos en momento alguno.

La Junta Superior de Renocimiento Médico que, como lo indica su designación, tiene funciones de tribunal superior, en materia de sanidad naval, destinada a considerar y juzgar en última instancia

aquellos casos que la Superioridad someta a su consideración y especialmente, por ser los más numerosos, los que ya han sido fallados por las Comisiones de Reconocimientos Médicos de las Bases y Arsenales, ha venido despachando todos los expedientes que le ha tocado resolver.

Los adjuntos cuadros estadísticos evidencian la situación sanitaria del personal de la Armada durante el año 1925.

Es de observarse, en las planillas agregadas, en el primero y segundo grupo de enfermedades, que son las que interesan principalmente a la marina, una disminución en el número de tuberculosos y venéreos, que es el resultado de las medidas profilácticas en vigor.

HOSPITALES

C R C P O	NOMENCLATURA	ENFERMOS DURANTE EL MES DE												Bajas	Fallecidos	Totales
		ENFERMOS DURANTE EL MES DE														
		Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre			
I	Enfermedades Infecciosas.....	59	137	196	93	119	323	383	166	85	49	8	49	21	1647	
II	» Venerreas.....	27	21	29	35	18	25	55	25	28	17	11	16	—	308	
III	» de la Sangre, Nutric.	3	1	3	1	—	2	1	—	—	—	—	—	—	11	
IV	» del Sistema Nervioso	7	9	4	8	6	6	5	3	1	1	1	12	1	51	
V	» de los ojos.....	9	2	9	4	4	5	2	2	6	1	2	11	—	46	
VI	» del ofdo.....	8	5	4	5	4	8	—	3	4	3	1	2	—	48	
VII	» del Aparato Respira.	26	15	21	20	55	24	34	18	12	10	8	49	1	252	
VIII	» Aparato Circulatorio	30	18	24	13	21	22	14	19	7	6	11	35	4	196	
IX	» Digestivo...	38	31	41	20	20	22	27	14	19	10	8	15	3	253	
X	» » Génito Urin.	14	10	11	5	7	11	15	14	13	9	2	1	—	113	
XI	Tumores Abcesos, Flemon., Ulcer.	12	16	12	14	16	10	9	9	7	7	6	9	—	121	
XII	Enfermedades Parasitarias.....	5	6	5	4	6	1	2	8	2	4	1	—	—	44	
XIII	» de los Huesos.....	2	6	9	5	5	3	2	—	1	1	—	5	—	34	
XIV	» de la Piel y Anesos	7	9	7	9	9	7	6	1	3	1	5	—	—	69	
XV	Lesiones Traumát. e Intoxicacion.	31	25	17	22	13	21	28	5	12	8	14	6	11	207	
XVI	Varias.....	37	7	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	
	TOTALES.....	315	318	393	259	303	490	583	287	200	127	105	210	41	3446	

BUQUES

GRUPO	NOMENCLATURA	ENFERMOS DURANTE EL MES DE												Fallecidos	Bajas	Totales
		Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre			
		I	Enfermedades Infeciosas.....	121	40	259	100	75	161	187	186	192	148			
II	» Venéreas.....	52	82	62	66	20	44	26	44	39	25	24	34	—	—	518
III	» de la Sangre, Nutric.	—	1	1	2	1	—	1	—	—	1	1	2	—	—	10
IV	» del Sistema Nervioso	10	6	13	22	11	8	14	9	5	8	12	13	—	—	131
V	» de los ojos.....	3	2	5	4	3	3	7	8	4	4	6	5	—	—	54
VI	» del oído.....	2	4	2	1	2	1	2	16	3	2	2	1	—	—	38
VII	» del Aparato Respira.	37	24	32	40	45	50	44	50	25	44	21	35	—	—	447
VIII	» « Circulat.	6	8	13	10	5	10	7	10	5	7	7	7	—	—	95
IX	» » Digestivo	41	35	43	52	29	40	76	80	78	74	99	56	—	—	703
X	» Apar. Génito-Urina.	8	10	7	5	8	10	15	18	6	5	3	6	—	—	101
XI	Tumores Abcesos, Flemones Ulce.	6	7	12	18	12	7	9	8	11	13	15	4	—	—	122
XII	Enfermedades Parasitarias.....	—	2	6	1	1	4	1	1	2	4	3	1	—	—	26
XIII	» de los Huesos.....	6	4	9	7	8	7	7	7	6	5	4	3	—	—	73
XIV	» de la Piel y Anexos	19	18	20	26	25	15	18	10	15	20	24	23	—	—	233
XV	Lesiones Traumát. e Intoxicacio.	49	51	81	88	91	98	73	67	53	88	96	75	—	—	910
XVI	Varias.....	2	1	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
TOTALES.....		362	295	271	445	336	458	487	514	444	448	401	352	—	—	5113

REPARTICIONES

C R U P O	NOMENCLATURA	ENFERMOS DURANTE EL MES DE												Bajas	Fallecidos	Totales
		Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre				
I	Enfermedades Infecciosas.	129	51	28	9	199	182	172	162	64	11	13	—	—	1311	
II	» Venéreas.	19	17	20	11	15	11	13	22	11	3	9	—	—	167	
III	» de la Sangre, Nutric.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
IV	» del Sistema Nervioso	6	3	—	6	4	7	4	3	4	7	2	—	—	47	
V	» de los ojos.	2	1	3	1	1	2	5	2	1	—	—	—	—	19	
VI	» del oído.	1	2	4	6	4	6	1	6	2	1	—	—	—	35	
VII	» Aparato Respirat.	44	16	14	37	57	24	22	24	6	5	6	—	—	260	
VIII	» » Circulato.	5	3	2	—	1	3	4	13	3	2	2	—	—	51	
IX	» » Digestivo	59	32	39	40	20	28	18	55	46	12	11	—	—	404	
X	» Apar. Génito-Urin.	8	1	4	2	3	8	2	4	3	—	1	—	—	41	
XI	Tumores, Abscesos, Flemon. Ulcer.	8	2	10	2	7	4	2	15	6	1	3	—	—	68	
XII	Enfermedades Parasitarias.	6	1	—	4	—	4	3	1	2	2	2	—	—	32	
XIII	» de los Huesos.	5	2	1	7	—	2	4	7	5	2	1	—	—	40	
XIV	» de la Piel y Anexos	9	13	11	14	14	8	9	11	12	2	3	—	—	114	
XV	Lesiones Traumát. e Intoxicacio.	48	24	21	34	31	36	29	64	49	19	23	—	—	406	
XVI	Varias.	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
	TOTALES.	351	394	208	155	178	325	288	389	214	67	76	—	—	2999	

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL

La acción directiva y de contralor que corresponde ejercer a esta Dirección General, en lo que respecta al material de la Armada, tanto sobre el material flotante como sobre el que constituye todas las implantaciones permanentes en las Bases y Arsenales ha sido cumplido en forma satisfactoria.

El estado de eficiencia del material referente a Bases Navales, talleres, etc., no responde, en general, a las exigencias de la marina de guerra. Como podrá verse más adelante, se han aprovechado las partidas de presupuesto, destinadas a esos fines, para ir completando la edificación y llenar las más premiosas exigencias de modo que las bases y arsenales se vean dotados de elementos capaces de un buen y útil rendimiento. Pero debo poner de manifiesto que la escasez de los recursos con que cuenta la Marina en los presupuestos hasta hoy en vigor, impide realizar con criterio amplio y previsor todo lo que signifique necesidades inmediatas de las bases y arsenales, donde mucho queda aun que hacer para que respondan a las orientaciones de post-guerra dadas por las marinas dirigentes como consecuencia de la última conflagración, de modo pues, que sólo cabe hacer frente a aquello que remedie y mejore lo que tenemos, en concepto de poder mantener en estado de relativa eficiencia el viejo material flotante que constituye nuestra fuerza naval.

A fin de satisfacer las necesidades más urgentes de la Base de Puerto Belgrano, se planteó una serie de construcciones en tierra, de tal manera que efectuadas, esa Base, la más importante de todas, queda en condiciones relativamente satisfactorias para llenar su cometido.

La importancia de las obras y las necesidades satisfechas pueden juzgarse por la relación siguiente:

- a) Construcción de un pabellón necroscópico en el cementerio (en ejecución).
- b) Construcción de pabellones de infecciosos (en ejecución).
- c) Construcción de 15 casas para el personal con familia (en ejecución).
- d) Construcción de un depósito para alistamiento de torpedos (en ejecución).

Obras terminadas:

- a) Construcción de dos depósitos para alistamiento de minas y taller anexo, etc.
- b) Construcción de un edificio para una usina eléctrica en polvorines.
- c) Construcción de un depósito para alistamiento de cabezas de torpedos.
- d) Construcción de dos galpones para alojamiento de tropa.
- e) Construcción de los edificios de alojamiento de la Escuela y Base de Aviación Naval.

Obras en ejecución:

- a) Constucción de un edificio para la Escuela Radiotelegráfica.

Construcción de un nuevo local para baño y w. c. en la usina de la Base.

Construcción de un pabellón de w. c. para los obreros del taller.

- b) Construcción de una casa para alojamiento de Jefes y Oficiales que presten servicio en la Base Naval de Puerto Belgrano.
- c) Fundaciones de las torres de 75 m. de altura para la estación radiotelegráfica.
- d) Ejecución de trabajos y reparaciones de las dependencias de la División Baterías.
- e) Ejecución de trabajos de pintado y blanqueo en los talleres.
- f) Construcción de una planta incineradora de basura.
- g) Construcción de un edificio destinado a panadería, fideería, cámaras frigoríficas, etc., en Puerto Belgrano.

Proyectos a estudio:

Construcción de un pabellón de cocinas y calefacción para el Hospital Naval.

Próximamente habrá que abocarse el estudio de la dársena de reparaciones y ampliación de los talleres de la Base y especialmente la reconstrucción de la escollera Oeste de Puerto Belgrano, del estado de la cual V. H. está debidamente informada por la Memoria anterior a la presente, debiendo agregar que sus malas condiciones han aumentado más aun en el año transcurrido.

En la Base Naval del Río de la Plata, se han mejorado y siguen mejorando las instalaciones en general pero, como en la de Puerto Belgrano, falta

aun por hacer muchísimo, lo que no se puede afrontar sino en forma lenta por estarse obligado a proceder en concordancia con los fondos votados para tal objeto.

En el año se han abordado los siguientes trabajos de mejoramiento de esta Base independientemente de los que corresponden a reparaciones y mejoras llevadas a cabo por la misma Base y atendidas con sus recursos ordinarios, las que son materia de otra parte de esta Memoria.

- a) Construcción de un galpón para uso de los buques que cambian de situación de armamento.
- b) Construcción de un galpón para depósito de alistamiento de minas.

Obras proyectadas y cuya construcción está en trámite:

- a) Construcción de un edificio para Escuela Superior de Jefes y Aplicación para Oficiales.
- b) Construcción de desagüe de aguas pluviales y arreglo de la aceras del Hospital Naval.
- c) Substitución de la cañería vieja de agua potable que cruza Río Santiago, por otra nueva.

Por lo que respecta a las demás bases y arsenales, se han ejecutado en ellos las siguientes obras:

Base Aeronáutica del Río de la Plata (Punta Indio).—Obras en ejecución por contrato:

- a) Construcción de dos hangares.

- b) Construcción de los edificios (primera serie).

Obras proyectadas y cuya construcción está en trámite:

- a) Construcción de los edificios (segunda serie).

Arsenal Naval Buenos Aires.—

- a) Ejecución de trabajos en el edificio de la Escuela de Radiotelegrafía de la Dársena Norte.
- b) Construcción de un local en el taller de electricidad para instalar la máquina para pruebas de manómetros y vacuómetros.

Arsenal de Zárate.—

- a) Construcción de un pabellón para dormitorio de suboficiales.
- b) Anteproyecto de alojamiento para suboficiales y tropa.
- c) Construcción de un pabellón de enfermería, casilla para la estufa de desinfección, horno incinerador de basuras, arreglo de polvorines, etc.

Isla Martín García.—

- a) Construcción de escalera de acceso al muelle.
- b) Anteproyecto de un pabellón de infecciosos y local anexo para farmacia.
- c) Construcción de un nuevo local para w. c. de tropa.

- d) Demolición y reconstrucción de la casa letra I.

Durante el año se proyectaron y terminaron además las siguientes obras:

- a) Construcción del edificio destinado a la nueva estación radiotelegráfica de Trelew (en ejecución por contrato).
- b) Construcción de tres torres metálicas, dos de 75 m. de altura para la nueva estación radiotelegráfica de Trelew y una de 45 metros para la isla Año Nuevo (en ejecución por contrato).

Armamento en general—

Las condiciones de la artillería naval de que disponemos, no ha variado en el transcurso del año. Siguen acentuándose las deficiencias del material antiguo, que por su desgaste después de muchos años de servicio y la necesidad de aplicarlos en la instrucción del personal, no responde ni remotamente a las mínimas condiciones balísticas que es de exigirse a esta arma.

La artillería Bethlehem que constituye el armamento de los dos acorazados y de los cuatro exploradores tipo “Catamarca”, se encuentran en buen estado de eficiencia.

La ejercitación del personal de la Escuadra, en los últimos años, en lo que respecta a los ejercicios de tiro, ha traído como consecuencia natural un consumo de cargas y proyectiles que es indispen-

sable reponer en la misma proporción para no verse la marina abocada a la necesidad de interrumpir estos importantes ejercicios. La falta de los recursos suficientes para ese fin en los presupuestos que han estado en vigor durante estos últimos años, unido a lo apremiante de otras exigencias de la instrucción y adiestramiento general han impedido hacer efectiva esa reposición, lo que sólo podrá ser remediado en parte por los fondos asignados en el proyecto de presupuesto despachado por la Comisión de Presupuesto y Hacienda de la Cámara de Diputados, los que en realidad no alcanzan a cubrir lo gastado en un año de instrucción de la División Naval actualmente armada y mucho menos alcanzará en el caso de armarse los dos acorazados, lo cual será absolutamente necesario. Por estos motivos, me anticipo a pedir a V. H. el refuerzo de la partida correspondiente de la Ley de Presupuesto que habrá de sancionar el H. Congreso.

Los trabajos de recorrido general de la artillería y armas portátiles de la Armada, se siguen efectuando por los talleres de Zárate que tienen a su cargo esa misión, en una forma continua y eficiente dentro de lo relativo de sus condiciones como armas de guerra.

Por otra parte, se han iniciado los estudios necesarios para la implantación de una fábrica de munición para armas portátiles, con capacidad suficiente para las necesidades de la Armada, habiéndose ya obtenido la fabricación de munición para los revolvers y pistolas reglamentarios, así como las de ametralladoras de grueso y pequeño calibre.

Como consecuencia de estudios efectuados sobre los torpedos existentes y sobre los elementos auxiliares para los mismos, se han introducido en algunos de ellos modificaciones tendientes a su mejoramiento general y a su segura utilización en los ejercicios de instrucción y adiestramiento del personal. El resultado de las experiencias que se lleven a cabo, de las que todo hace presumir sea el esperado, determinarán la adaptación definitiva de esas mejoras en todo el material antiguo a objeto de obtener de él un mayor rendimiento y una más positiva eficacia.

Por otra parte, se han llevado a cabo las instalaciones de equipos de fondeo y rastreo de minas a bordo de algunos Avisos tipo "A" a objeto de que en ellos pueda ejercitarse el personal torpedistas que debe atender esta especialidad. Los resultados obtenidos justifican la instalación de esos equipos y por tal motivo se harán instalaciones análogas en otros Avisos más.

Con la adquisición de estos nuevos elementos de defensa habrá que ampliar el único taller de torpedos de que dispone la Armada, pues como medida de previsión y absolutamente necesaria, se ha incluido en el contrato de compra de dicho material la adquisición de un equipo constituido por los aparatos y accesorios para preparación, balanceo y reparaciones de los torpedos, para la instalación de los cuales se impone la ampliación a que hago referencia, la que posiblemente puede efectuarse en parte con los recursos ordinarios de que se dispone.

Máquinas y electricidad—

Si se tiene en cuenta el elevado número de años que lleva prestando servicios, se puede considerar que en general el estado de conservación de las máquinas en los buques de la Armada, es bueno, pero si se considera teniendo sólo en cuenta su eficiencia para una acción intensa, como exigiría una campaña efectiva, sería menos que regular para los buques más modernos, con excepción de los acorazados, y mala para los buques de más de veinte años.

El estado del material de electricidad es bueno en general. En algunos buques y reparticiones su eficiencia no es mucha por imponerse la renovación o ampliación de las máquinas y de las instalaciones dado el aumento de las aplicaciones de la energía eléctrica. La conservación del material se resiente mucho a causa del poco personal electricista disponible para asignación de cargos, algunos de los cuales, en los buques auxiliares sobre todo, quedan a cargo del personal subalterno, con el consiguiente perjuicio para el material. Esto es debido a los motivos que se expresan en otra parte de la Memoria, que se tratan de subsanar.

A los Acorazados “Rivadavia” y “Moreno” se les ha efectuado el cambio total de sus turbinas propulsoras, por otras de mayor velocidad, con reducción a engranaje y transformación de las calderas para quemar petróleo y de las carboneras para su almacenamiento.

Los Exploradores Torpederos “Córdoba” y “Catamarca” están desarmados y listos para sufrir las modificaciones que demanda el cambio de las

calderas a carbón por otras a petróleo habiéndose efectuado la recorrida general de sus máquinas.

El Crucero Acorazado “Pueyrredón” continúa en reparaciones a fin de cambiarle el sistema de combustible a carbón en las calderas por el de petróleo. Con este motivo se proyecta renovar el material de calderas por ser el actual anticuado e insuficiente.

El Buque Escuela “Presidente Sarmiento” se encuentra en Birkenhead, en los establecimientos Cammel Laird, sufriendo extensas reparaciones, entre las cuales corresponde a máquinas el cambio de calderas principales y la colocación de una caldera de tubos de agua en el departamento de proa; reparaciones de dobles fondos, cambio de tubería en mal estado, colocación de un condensador auxiliar y recorrido general de las máquinas principales.

El Crucero Acorazado “Belgrano” espera el cambio de las placas de los tubos condensadores principales.

Sintéticamente expuesto, los trabajos y reparaciones de importancia efectuados en los arsenales son los expresados a continuación:

Arsenal Naval Buenos Aires. — Continúa la transformación del “Independencia” para quemar petróleo y las reparaciones generales.

Se hicieron reparaciones generales a la Fragata “Sarmiento” antes de iniciar su viaje de instrucción.

En el “Ushuaia” se terminaron los trabajos en la instalación para quemar petróleo en la caldera.

Continúanse los trabajos para la transformación a petróleo del “Córdoba”.

Fueron reparados o sometidos a trabajos de recorrido durante el año los siguientes buques, además de los ya citados:

“Almirante Brown”, “Patria”, “Sayhueque”, “Golondrina” (ex “A 9”), “Resguardo”, “Albatros”, “R 3”, “Fueguino” y Balizador “Alférez Mackinlay”.

Base Naval de Puerto Belgrano.—Se hicieron reparaciones generales a los siguientes buques: “San Martín”, “Belgrano”, “Buenos Aires”, “Garibaldi”, “A 2”, “A 3”, “A 4”, “A 7” y Balizador “República”.

Al remolcador “Ona” se le hicieron reparaciones a máquinas y calderas.

Base Naval del Río de la Plata.—Fueron reparados y sometidos a recorrido general los siguientes buques: “Buenos Aires”, “Paraná”, “Entre Ríos”, “Corrientes”, “Misiones”, “Buchardo”, “1.º de Mayo”, “A 2”, “A 4”, “A 5”, “A 7” y “Vigilante”. Se efectuó el recorrido general de las turbinas del “Jujuy” y “La Plata”. Se transformó, para quemar petróleo, al “A 6”. Se continúan los trabajos para la transformación para quemar petróleo, del “Catamarca”.

Se transformó una torpedera numerada en lancha a vapor para el servicio de la Base y se terminó la construcción de una chata de pequeño porte para carga de petróleo en bruto y se construyeron dos chinchorros.

BASES NAVALES

La situación de la Marina, por lo que respecta a la amplitud y ubicación de las Bases Navales de que debe disponer, no ha variado en el año transcurrido, existiendo aun la misma condición general que he tenido oportunidad de poner en evidencia en mis informes anteriores. Sin embargo, algunas de las deficiencias anotadas ya se han subsanado con el consiguiente mejoramiento de algunos servicios y los demás lo irán siendo paulatinamente y con la sola utilización de los recursos del presupuesto ordinario de cada año, contemplando las exigencias y la importancia de los mismos en estrecha correlación con el factor económico, a objeto de evitar el desequilibrio que producirían las erogaciones abruptas.

Sin que las obras que se llevan a cabo en el puerto de Mar del Plata ni su utilización por la Marina signifiquen la creación de una Base Naval en el sentido y acepción técnica de esta denominación, las fuerzas navales en ejercicio han utilizado, durante diversas épocas del año, su amplia dársena con las ventajas muy acentuadas del punto de vista marineró y económico para la instrucción del personal y el entrenamiento de cada unidad, lo que ha permitido llevar a cabo, en forma eficiente y en un tiempo relativamente breve, aquellas ejercitaciones y actividades para las que se requiere aguas profundas, que no se encuentran en las proximidades de las dos Bases Navales con que cuenta la Armada.

Base Naval de Puerto Belgrano—

En el capítulo de esta Memoria correspondiente a la Dirección General del Material, se hace mención de las distintas obras que han ejecutado para el mejoramiento de las implantaciones de esta Base Naval, así como también de las que se encuentran en vías de ejecución.

Aun cuando faltan algunas, la realización de esas construcciones vienen a subsanar parte de las deficiencias que, por incumplimiento del plan general de obras de esta Base Naval, la más importante de que disponemos, venían afectando sensiblemente los servicios diversos a que debe responder.

Pero una de las necesidades más apremiantes, que responden a trabajos que aun no se han iniciado, es indiscutiblemente la reconstrucción de la escollera oeste del puerto, que debe defenderlo de los embancamientos continuos que se producen en el canal de acceso a la dársena por el arrastre de las arenas que constituyen el fondo de la ría, la que por otra parte permanentemente sufre perjuicios que se agravan día a día por el efecto de socava de las aguas correntosas y del oleaje, socava que en la actualidad pone en serio peligro la estabilidad de costosas construcciones, como son algunos de los hangares de la Escuela de Aviación.

Para la ejecución de las obras necesarias se han solicitado reiteradamente los recursos imprescindibles que responden a medidas urgentes y de seguridad indiscutible.

Como confirmación de lo que expongo recordaré

que en mi Memoria del año próximo pasado, con referencia a esta escollera, decía:

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

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

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

“Al hacer estas manifestaciones en salvaguarda de las responsabilidades que incumben al Departamento a mi cargo, abrigo la esperanza de que V. H. arbitre los medios para remediar las serias deficiencias que existen.”

Por el momento, como consecuencia de la falta de dichos recursos y por ser apremiante dar franca entrada y salida de la dársena a nuestros buques mayores, se procede a la limpieza del canal de acceso con la utilización de los elementos de dragado que el Ministerio de Obras Públicas ha enviado ya a Puerto Belgrano.

Por lo que corresponde al resto de las construcciones y muelle del puerto, su estado de conservación y sus condiciones generales de servicio son buenos, habiéndose terminado en el muelle oeste la construcción del túnel para las cañerías de presión hidráulica que deben alimentar a los guinches instalados en dicho muelle y la colocación de vías sólidas por el transporte de éstos. El mismo túnel se ha construído con espacio suficiente para colocar dentro de él los cables eléctricos de luz y fuerza, así como también las líneas telefónicas y las cañerías de incendio y de agua potable.

Los diques de carena han sido mantenidos cuidadosamente complementando sus instalaciones con la utilización de los fondos asignados a la Base para conservación. Por la ausencia de los dos acorazados, el dique 2 ha permanecido sin utilización casi la totalidad del año y se ha aprovechado esta circunstancia para llevar a cabo un recorrido general en la casa de bombas de achique, las que por movimientos de las plataformas de hormigón estaban ligeramente desniveladas. Este defecto se subsana en la actualidad rehaciendo el basamento y colocándole una placa de fundición en su coronamiento que permitirá corregir con relativa facilidad cualquier movimiento que pudiera producirse en el fu-

turo. En el dique N.º 1 se han carenado todos los buques afectados o adscriptos a la Base.

Baterías.—Durante el año las Baterías han permanecido en desarme con personal reducido.

En lo que se refiere al material constituyente de estas baterías, se mantiene en buenas condiciones de conservación, habiéndose realizado diversos trabajos para mejorar los anexos de las mismas y los servicios auxiliares.

Se han terminado las construcciones principales de las estaciones y líneas de comunicaciones de la dirección de tiro del grupo de baterías a que me referí en la Memoria del año próximo pasado.

A pesar de haber sido en su mayoría construcciones provisionales, los varios edificios existentes se mantienen bien y aun mejorados. Con esto, todavía se puede utilizar las cuadras de la Comandancia para concentración accidental de unos 1000 a 1200 hombres, hasta tanto se terminen definitivamente las construcciones que en la Base se efectúan para tal objeto.

El servicio de electricidad en Baterías es deficiente lo mismo que la red de distribución y toda la instalación telefónica, que requerirán su completa renovación por no responder a las exigencias actuales y en consideración a ser instalaciones muy anticuadas y poco económicas.

Armamento.—Durante el año esta Sección ha continuado desarrollando una provechosa labor en la organización y cuidado del material a su cargo, manteniendo en constante estado de utilización el

armamento en general y todos los demás elementos de instrucción de que deben disponer las fuerzas navales para el desarrollo de sus actividades y ejercicios, en los distintos períodos de instrucción, del personal de los buques que las constituyen.

Talleres.—Continúa siendo insuficiente la capacidad mecánica y manual del taller de la Base Naval de Puerto Belgrano, para atender a las necesidades y exigencias de ésta y de los buques adscritos. Si bien en el año transcurrido se han adquirido algunas máquinas y herramientas que mejoran en parte la situación, se está aún muy lejos de que estos talleres respondan a las exigencias económicas de la mecánica moderna, por mantener aún máquinas y herramientas que constituyen un utilaje demasiado anticuado, con el que se encarece el costo de toda obra por requerirse el mayor número de operarios que el que sería necesario. El rendimiento manual es sin embargo el que presenta mayores inconvenientes, derivados de las muchas altas y bajas que se producen en el personal de obreros, debido a la falta de continuidad en el trabajo, las que son la consecuencia lógica de las actividades que tienen que desplegar los buques de la Armada para llevar a cabo la instrucción de su personal.

Los siguientes cuadros estadísticos reflejan en cifras las actividades desplegadas por estos talleres en el año 1925, los que han trabajado con un término medio general de \$ 107.800 $\frac{m}{n}$ mensuales, sensiblemente igual al del año 1924 e inferior en \$ 40.000 al del año 1923.

Inversión total de materiales y jornales

Invertido en la terminación de obras de Créditos de Conservación del año 1924 . .	\$	69.794.52
Invertido en la terminación de obras especiales del año 1924	»	380.754.92
Invertido en 531 obras de Créditos de Conservación del año 1925	»	317.398.37
Invertido en 154 obras especiales, año 1925	»	526.420.27
		<hr/>
Total de lo invertido en 1925, en materiales y jornales	»	1.294.368.08

—

Relación de Presupuestos e Inversiones de obras especiales para reparaciones de buques año 1925.

BUQUE	P R E S U P U E S T O				I N V E R S I O N E S			
	Material	Jornales	Recargo	Totales	Materiales	Jornales	Recargo	Totales
San Martín	62.769.58	132.997.73	29.365.10	225.132.41	50.030.90	85.902.41	20.385.98	156.319.29
Belgrano	52.999.45	113.999.70	25.049.86	192.049.01	31.421.96	61.602.59	13.953.70	106.978.25
Buenos Aires	23.827.78	35.770.88	8.939.78	68.538.44	12.734.94	14.048.79	4.017.54	30.801.27
Garibaldi	7.010.37	6.284.10	1.994.14	15.288.61	5.508.53	6.879.40	1.858.21	14.246.12
Moreno (lancha)	6.454.82	8.995.20	2.317.50	17.767.52	3.771.58	11.676.69	2.317.23	17.765.50
Avisos	1.825.77	4.181.60	901.11	6.908.48	1.705.49	4.303.83	901.40	6.910.72
Transportes	2.928.13	8.291.80	1.682.99	12.902.92	2.436.99	7.529.16	1.494.92	11.461.07
Pueyrredón	—	—	—	774.119.52	81.938.51	168.538.85	37.571.59	288.048.95
B. Auxiliares	7.636.53	5.978.45	2.042.25	15.657.23	6.308.40	7.355.52	2.049.58	15.713.50
Chatas	2.384.99	216.80	390.27	2.992.06	2.383.67	200.06	387.56	2.971.29
Totales \$.....	167.837.42	316.716.26	72.683.—	1.331.356.20	198.240.96	368.037.30	84.937.71	651.215.97

Total de presupuestos \$ 1.331.356.20

Total de Inversiones \$ 651.215.97

Saldo..... \$ 680.140.23

Asignación e inversión de créditos de conservación durante el año 1925.

B U Q U E	ASIGNACION	I N V E R S I O N			TOTALES
		MATERIALES	JORNALES	RECARGOS	
San Martín	20.400.00	5.651.70	6.240.13	1.783.77	13.675.60
Belgrano	20.400.00	7.427.19	5.281.96	1.906.42	14.615.57
Garibaldi	20.400.00	1.099.04	4.442.94	831.29	6.373.27
Buenos Aires	18.000.00	1.963.31	3.059.55	753.43	5.776.29
9 de Julio	16.800.00	13.21	83.28	14.47	110.96
Patia	13.200.00	1.657.42	2.954.82	691.84	5.304.08
Sarmiento	15.600.00	313.34	425.45	110.82	849.61
Chaco	12.000.00	566.75	2.475.88	456.39	3.499.02
Pampa	12.000.00	518.53	741.38	188.99	1.448.90
Mackinlay	9.600.00	38.10	76.00	17.11	131.21
Uruguay	9.600.00	157.85	392.12	82.50	632.47
Ona	9.600.00	2.179.15	4.709.78	1.033.34	7.922.27
Querandí	9.600.00	947.51	1.007.11	293.20	2.247.82
Avisos	38.400.00	1.253.08	3.492.70	711.86	5.457.64
Azapardo	6.000.00	743.20	552.88	194.40	1.490.48
Tehuleche	6.000.00	592.15	2.052.41	396.66	3.041.22
República	6.000.00	1.045.67	3.068.54	617.13	4.731.34
Delfín	3.600.00	244.52	1.434.94	251.92	1.931.38
Penguin	3.600.00	162.52	2.055.80	332.75	2.551.07
Corvina	3.600.00	6.59	380.53	58.07	445.10
Cachalote	3.600.00	600.46	43.66	96.62	740.74
Chatas	10.800.00	1.364.80	2.754.72	617.94	4.737.46
Totales	268.800.00	28.546.09	47.726.58	11.440.92	87.713.59

Total de asignaciones..... \$ 268.800.00
 Total de inversiones..... \$ 87.713.59
 Saldo..... \$ 181.086.41

Usinas eléctricas.—La capacidad de las tres usinas eléctricas existentes en la Base no es suficiente para responder a las exigencias de la extensa zona militar, de los buques surtos en el puerto, de los talleres, depósitos, casas habitación, etc. Es por esta causa que en el proyecto de presupuesto presentado a V. H. para el corriente año, se incluye una partida especial para ampliar y renovar las instalaciones de dichas usinas.

A la insuficiencia de las usinas en lo que respecta a su poder de alimentación, se agregan defectos propios de instalaciones y de la canalización general, los que se van subsanando paulatinamente con los recursos normales disponibles, que implica una labor lenta por cuanto los créditos que pueden utilizarse a este objeto resultan escasos.

Se mantiene el material existente en las mejores condiciones posibles. Las máquinas principales y las calderas han sido debidamente recorridas para su mejor funcionamiento, habiendo trabajado estas últimas durante 4608 horas, término medio por caldera.

Construcciones.—La escasez de alojamientos colectivos y privados que ha existido en la Base para el personal que en ella presta sus servicios, va progresivamente disminuyendo con las construcciones que se han efectuado durante el año transcurrido y las que se hallan en vía de ejecución.

Terminada la segunda cuadra del Cuartel de Marinería, la capacidad de éste ha aumentado considerablemente constituyendo ello un verdadero y valioso adelanto para la organización militar que

corresponde a un establecimiento de esta naturaleza, ya que de ello dependerá grandemente la homogeneidad de instrucción de su personal subalterno y su utilización en masa cuando así fuere necesario, cosas ambas imposible de hacerse en las condiciones en que anteriormente alojaba este personal que, por falta de cuarteles higiénicos y adecuados se albergaba en distintos locales o en los buques surtos en la dársena.

De las mejoras que se señalaban como necesarias en la Memoria precedente, se han iniciado ya la construcción de la casa para alojamiento colectivo de Jefes y Oficiales y la de un edificio adecuado para la instalación de la panadería, fideería, depósitos frigoríficos, etc.

Obras sanitarias.—La Dirección de Obras Sanitarias de la Nación, por pedido de este Departamento, envió un grupo de Ingenieros a la Base de Puerto Belgrano para hacer los estudios correspondientes a un sistema de desagüe en varias partes de los terrenos militares.

En base a esos estudios la citada Dirección formuló un proyecto general incluyendo el desagüe de todos los terrenos adyacentes a los talleres, cuya cota no excede de + 6 metros y que obligaba a emplear el desagüe normal por medio de bombas en las horas comprendidas entre la pleamar y la media marea, pues los caños salían al mar a una altura de tres metros, o sean 2.80 metros por debajo del nivel de las aguas en la marea total.

Como esos terrenos están sólo destinados a talleres y en ellos no hay habitaciones permanentes,

pudiendo por lo tanto hacerse el servicio sanitario por medio de cámaras sépticas y desagüe de sus líquidos al mar, se indicó esa circunstancia y las Obras Sanitarias de la Nación estudian, en consecuencia, otro trazado más simple evitando el gasto original y de explotación inherente a la instalación de bombas.

Mientras tanto en los sitios que ha sido posible y con carácter de obras provisorias se han construído desagües al mar desde las cámaras sépticas, evitándose el hacer nuevos pozos absorbentes. Esas obras provisorias se hacen en condiciones tales, en lo que respecta a niveles y cámara de inspección, que podrán quedar como definitivas cuando se hagan las obras sanitarias completas.

Personal.—La instrucción y la disciplina del personal de la Base Naval de Puerto Beglrano se ha mantenido dentro de la uniformidad de las demás reparticiones de la Armada.

Se ha prestado una preferente atención al desarrollo de las escuelas primarias y de analfabetos para los conscriptos concentrados en la misma base, las que han funcionado bajo la dirección de tres preceptores, auxiliados por dos clases de la Armada y por cinco conscriptos con diploma de maestros normales. El número de alumnos inscriptos en los seis grados de las tres escuelas, que funcionan en el cuartel de marinería de las Baterías y en los Polvorines, ha sido de 600 hombres y el rendimiento del año muy bueno, habiéndose obtenido en los exámenes finales 88 % de aprobados, cifra que podría haber sido aún mayor al no haber mediado circuns-

tancias insalvables, tales como pases, hospitalizaciones y retraso mental del personal inscripto.

La recepción e incorporación de conscriptos de la clase de 1904 realizada en el mes de Enero de 1925, se efectuó en forma normal sin registrarse inconveniente alguno que haya entorpecido esta tarea.

De los 1931 hombres presentados se incorporaron 1646 declarándose inútiles los 285 restantes.

Con el personal de conscriptos incorporados se cubrieron las plazas asignadas a la Base, remitiéndose a otros destinos 548 hombres y cubriéndose también los puestos vacantes por licenciamiento en los roles de los buques surtos en Puerto Belgrano.

Con fecha 20 de Diciembre se inició el licenciamiento de conscriptos de la clase 1903, siendo el número de éstos de 740, incluso los pertenecientes a la División de Instrucción y buques surtos en Puerto Militar.

Estado sanitario.—La estadística general incluida en otro capítulo de esta Memoria señala en cifras el buen estado sanitario habido durante el año 1925 en la Base Naval de Puerto Belgrano, en la que se ha atendido 10.028 enfermos, de los cuales 1439 corresponden a los internados en el Hospital Naval y Pabellón de Infecciosos, en donde la mortalidad ha alcanzado a sólo un total de 16 casos, o sea el 1.11 % de los internados y el 0.15 % del total de enfermos atendidos.

La profilaxis de las enfermedades contagiosas aplicada con mayor intensidad y con la utilización de los nuevos pabellones construídos y recientemente

te entregados al servicio, ha dado resultados más efectivos que en el año anterior, y si bien el porcentaje de enfermos infecciosos es mayor que el registrado en aquél, como lo he dicho en otra parte de la presente Memoria, se debe al mayor rigor de la estación invernal, sobre todo para aquellas enfermedades en las que el enfriamiento significa un atraso en la curación de los enfermos.

Los servicios de cirugía, laboratorios y especialidades de Oto-rino-laringología, ojos y radiología, han prestado valiosos servicios y alcanzado una importancia que conduce a pensar en la necesidad que en breve se habrá de ampliar sus instalaciones con la construcción de locales independientes y adecuados para tal objeto, concurrente ello con la idea, que ya he tenido oportunidad de manifestar a V. H., de ampliar todas las instalaciones del hospital que, en relación al crecimiento continuo de la población del puerto y ciudad adyacente, requiere en la actualidad medidas de previsión y mayores preocupaciones en salvaguardia de la salud del personal numeroso de la Marina que presta sus servicios en la Base Naval de Puerto Belgrano.

División Sanidad de la Base Naval de Puerto Belgrano

SECCION HOSPITAL

Clasificación general de las enfermedades que se han tratado en el Hospital (internados) durante el año 1925

	758	casos o sea el	52.67 %	sobre el total
Enfermedades infecciosas	91	»	6.32	»
Enfermedades venéreas	1	»	0.06	»
Enfermedades de la sangre	34	»	2.43	»
Enfermedades del sistema nervioso	10	»	0.60	»
Enfermedades de los ojos	80	»	5.55	»
Enfermedades del oído	108	»	7.50	»
Enfermedades del aparato respiratorio	72	»	5.00	»
Enfermedades del aparato circulatorio	131	»	9.10	»
Enfermedades del aparato digestivo	52	»	3.61	»
Enfermedades del aparato genito-urinario	54	»	3.75	»
Tumores, abscesos, flemones, úlceras, etc.	19	»	1.31	»
Enfermedades parasitarias	29	»	2.02	»
Lesiones, traumatismo, intoxicaciones y varias		»		»
Total	1439			

Base Naval del Río de la Plata—

En la Memoria del año próximo pasado, confirmando lo manifestado en otras oportunidades por este Departamento, informaba a V. H. que las condiciones generales de esta Base Naval son muy deficientes en lo que respecta a las diversas instalaciones que la constituyen para atender los servicios que le son propios y que deberán, en todo momento, responder a las necesidades de los elementos a flote que están adscriptos y al cuidado de la misma.

Tal situación ha inducido a efectuar un estudio general de la distribución a darse a las instalaciones en general, tanto en lo que respecta a cuarteles y alojamientos como a oficinas, depósitos, talleres, etc., siguiendo un plan que pueda desarrollarse en un período de tres a cuatro años, para lo cual solicitaré oportunamente de V. H. los recursos indispensables, en forma armónica con la capacidad constructiva, la necesidad de no interrumpir los importantes servicios de la dependencia, y, finalmente, las exigencias de la situación económica en general.

Como parte integrante del plan estudiado, el que contempla la existencia de algunas construcciones modernas, se han iniciado durante el año algunas de las obras previstas, y en breve se iniciarán otras, tan pronto lo permita el estudio en detalle de los planos y especificaciones respectivos.

Las nuevas construcciones efectuadas y en ejecución en la Base, son las siguientes:

Casa para alojamiento de Oficiales.

Galpón de alistamiento de buques en situación de desarme.

Galpón de alistamiento y depósito de minas submarinas.

Depósito de Suministros.

Taller de Electricidad.

Personal.—El día 10 de Enero, se inició en esta Base Naval la concentración de los contingentes de conscriptos de la clase de 1904, procedentes de los distritos militares 19 y 20, que debían, de conformidad con la cédula de notificación, incorporarse directamente y de los recibidos en las comisiones de recepción de conscriptos destacadas a las Provincias de Tucumán, Santiago del Estero, Salta, Jujuy, Catamarca, Corrientes y Entre Ríos, incorporándose 743 conscriptos de los que 191 correspondían a los distritos 19 y 20, y 552 a los recibidos por las comisiones del interior, de todos los cuales quedaron definitivamente incorporados 516, por haberse declarado inútiles para el servicio de la Armada los 227 restantes, en los tres reconocimientos a que, de acuerdo con las reglamentaciones en vigor, fueron sometidos todos ellos. Resultado de ello es que el porcentaje de inútiles para el servicio de la Armada llegó al 30.55 por ciento.

En lo que respecta a la instrucción de todo el personal, aparte de la que les ha correspondido en el orden militar y mariner, durante el año han funcionado las escuelas especiales que están adscritas a la Base, de cuyos trabajos y resultados se trata en otra parte de esta Memoria.

El personal militar para el servicio de vigilancia general de la Base, ha sido escaso y poco esta-

ble. Tal cosa se debe a la circunstancia de ser insuficiente para todos los servicios de la Armada el total de personal que le es asignado por la Ley de Presupuesto, por cuya razón es indispensable remover de tiempo en tiempo y en cuanto las exigencias de otros servicios lo imponen, al personal de las Bases o Arsenales.

La disciplina de la Base ha sido excelente. Sólo se han registrado algunos casos aislados de faltas militares y comunes debidamente reprendidos por la autoridad superior.

El servicio de puerto, atendido por la división respectiva, ha tropezado con los mismos inconvenientes que tuviera el año anterior, pues subsisten las mismas dificultades en su material flotante, el que no se puede renovar por falta de los recursos necesarios, y el que por la situación insular de la Base Naval está obligado a un servicio incesante, ya sea para el traslado de personal, para el aprovisionamiento o para el transporte de materiales.

Los dos diques flotantes a cargo de la Base Naval del Río de la Plata, han sido utilizados en el año para el carenado y reparaciones de la obra viva de 27 buques de distintos tipos. De ambos diques, al N.º 1, que tiene ya treinta años de vida, se le efectúan actualmente reparaciones de importancia para que pueda continuarse con su utilización.

El material de defensa submarina, y el material de artillería, confiados al cuidado de esta Base, se encuentran en buenas condiciones.

El primero de los materiales mencionados ha sido reforzado recientemente con lo autorizado por

la Ley 11.222 y adquirido por las Comisiones Navales en el extranjero, procediéndose a su recorrido reglamentario para dejarlo en las condiciones de almacenamiento que es indispensable para su conservación.

Como consecuencia inmediata de la recepción de estos materiales se llevarán a cabo obras de ampliación en el taller respectivo, conforme a lo que se manifiesta en otra parte de esta Memoria.

Como se informaba en la Memoria anterior, se prosigue con la ampliación de los talleres generales de la Base Naval, en lo que es satisfactorio el rendimiento y conservación de la maquinaria, contándose ya con un elevado porcentaje de máquinas modernas de alta velocidad, que contribuyen al mejor desempeño de las funciones propias del taller, dada la economía que esta clase de elementos reporta al mismo.

He de hacer una mención especial del esfuerzo desarrollado por estos talleres y su grado de capacidad en lo que respecta a las reparaciones generales y modificaciones que se efectúan en el Explorador "Catamarca", para el cual ha sido necesario adaptarse al tipo y calidad de construcción del buque a fin de poder subsanar o substituir por nuevos los mecanismos y materiales que se encontraban en malas condiciones de funcionamiento, habiéndose tropezado con serias dificultades en la adquisición en plaza del material que en forma y calidad respondiera a lo necesario para el buque.

No obstante lo expuesto, son aún muchas las necesidades de los talleres, pero, esperemos que con

la sana aplicación de los recursos ordinarios de que se dispone, con la dedicación del personal dirigente de los mismos y con un concepto claro de esas mismas necesidades apreciando debidamente las más apremiantes, se llegue a la finalidad deseada en un tiempo breve.

En el período transcurrido desde la presentación de la Memoria que anteriormente he tenido el honor de elevar a V. H., los talleres han terminado las obras inconclusas que quedaran del año precedente y abierto 1052 obras nuevas de distinta naturaleza, de las cuales se han terminado 976. Incluyen las obras iniciadas, reparaciones generales efectuadas en el Explorador “Catamarca”, en los Avisos “A 2”, “A 4” y “A 7”, en las embarcaciones de la Base “C M 53”, “C M 54”, “C M 51”, Remolcador “R 5” y Ferry-boat “N.º 2”, así como también reparaciones parciales en los siguientes buques: “1.º de Mayo”, “Buenos Aires”, “Vigilante”, “Pilcomayo”, “Rawson”, Crucero uruguayo “Uruguay”, “Pampa”, “Libertad”, “Paraná”, “Rosario”, “Jujuy”, “La Plata”, “Corrientes”, “Entre Ríos”, “Misiones”, “Comodoro Py”, “Buchardo”, “Thorne”, “Jorge”, “A 1”, “A 5”, “A 8”, “A 10” y en la casi totalidad de los elementos a flote que se hallan al servicio de la misma Base Naval.

La usina eléctrica ha funcionado durante todo el año 1925, habiendo producido 1.420.000 kilowatts hora, con un gasto total de \$ 105.510.25 $\frac{m}{n}$.

El estado de la red eléctrica subterránea, incluida en esta denominación la red telefónica, se encuentra en general en un estado de absoluta defi-

ciencia, originada por el desgaste natural en sus muchos años de servicio. Se impone su renovación total, de lo cual el proyecto general y su costo dependerán necesariamente de la ubicación definitiva de los edificios que constituirán la implantación integral de la Base.

En la actualidad, para obtener la seguridad de los servicios eléctricos generales de la Base, el mantenimiento de la red, requiere muchos gastos que no compensarán los servicios obtenidos y se cree, en base a ello, que será de todo punto más económico el cambio de toda la instalación. En cuanto a la red telefónica, el material se encuentra depositado en los almacenes de la Base, esperando que llegue el momento oportuno para su instalación definitiva.

Destilería.—Durante el año 1925 se efectuaron en la destilería de petróleo de la Base 46 destilaciones totales de 1.789.872 litros de petróleo bruto, obteniéndose en estas operaciones 711.260 litros destilados y 998.742 de residuos.

De los destilados obtenidos en la primera destilación 708.400 litros fueron sometidos en 230 cargas a una redestilación, resultando los siguientes productos:

Nafta	87.920	litros
Kerosene	35.528	»
Gas-oil	543.600	»

Por los resultados obtenidos en la destilería, que son suficientes para las necesidades de las reparticiones y buques a los que provee sus productos,

puede considerarse satisfactorio el rendimiento de la misma.

Contabilidad—

La División Contabilidad de la Base, que atiende todo el servicio administrativo de la misma, incluso la parte que corresponde a los talleres, es de nueva creación como consecuencia de las modificaciones introducidas en el Reglamento General de Administración de la Armada.

La parte correspondiente al aprovisionamiento se ha efectuado en conformidad con las cantidades asignadas a cada buque y dependencia en la reglamentación de los Créditos de Consumos, importando su inversión la suma de \$ 98.750 $\frac{m}{n}$. La misma División ha tenido a su cargo todos los pagos en concepto a sueldos, pasajes, fletes, viáticos, etc., importando el total de sueldos abonados al personal militar, \$ 1.473.924.60 $\frac{m}{n}$ y lo abonado por el mismo concepto al personal civil \$ 560.983.66 $\frac{m}{n}$.

En lo referente a la Contabilidad de los talleres, se ha llevado en la forma reglamentaria en lo que concierne a la inversión de fondos, compras, presupuestos, liquidación de jornales, etc., invirtiéndose durante el año 1925 \$ 774.553.22 $\frac{m}{n}$ en pago de jornales y \$ 364.605.95 $\frac{m}{n}$ en adquisición de materiales para las obras ejecutadas por los mismos talleres.

Terrenos fiscales—

La Base Naval del Río de la Plata, tiene a su cargo todo lo que concierne a los trabajos de mensura general y a los juicios judiciales de reivindicación de las tierras que constituyen la parte Oeste de la isla Monte Santiago, perteneciente al Estado y adjudicada al Ministerio de Marina.

Según mensura practicada por Decreto del P. E. de la Provincia de Buenos Aires, de fecha 26 de Enero de 1891, y que fué realizado por el Ingeniero Krause, la superficie de esos terrenos era de 545 hectáreas, 34 áreas y 83 centiáreas, pero, calculando que de ello 100 hectáreas es la superficie aproximada que ocupa actualmente la Base Naval con las demás dependencias de Marina y algunas propiedades particulares, queda una superficie aproximada de 450 hectáreas disponibles para el Ministerio de Marina, pudiéndose recién determinar esta superficie en forma exacta una vez que se termine el cálculo y trabajo de gabinetes correspondientes a la mensura que recién acaban de practicar los ingenieros del Ministerio de Obras Públicas, que prestan servicios en la Oficina de Tráfico y Conservación del Puerto de La Plata. Esto ha sido indispensable efectuar por cuanto, desde 1891 hasta la fecha, en la parte norte las aguas del Río de la Plata han avanzado y en la parte que queda sobre el Cabo Santiago se ha formado un banco sobre el que se ha arraigado la vegetación aumentando la superficie y cambiando el contorno de la isla.

Los trabajos topográficos, de una parte de la isla, han sido totalmente terminados y en los restantes de la misma se han terminado los trabajos

sobre el terreno faltando sólo hacer los de gabinete. Estos trabajos, que la Oficina de Trabajo y Conservación del Puerto de La Plata lleva a cabo con una prolijidad digna de todo elogio, son indiscutiblemente de un gran valor para los intereses del Estado y en particular para los de este Ministerio, pues vienen a llenar un requisito indispensable para el saneamiento de las cuestiones relacionadas con las tierras fiscales de la isla Santiago, ya que a base de esos planos se establecerá la situación y número de los ocupantes, quedando definitivamente marcados los límites de cada uno, hasta ahora bastante dudosos por los acomodos buscados entre ellos en toda ocasión propicia para la defensa de sus intereses.

Se prosiguen las gestiones necesarias para reconocimiento como propiedad de la Nación por parte de los ocupantes de todos los terrenos de la isla Santiago a que se refiere el plano agregado. Son varios los juicios terminados, pero son más los que se encuentran en trámite y los que es necesario iniciar para tomar debida posesión de toda la isla. En síntesis, de toda la extensión de ésta, sólo se ha obtenido la entrega de una superficie de 165 hectárea 47 áreas y 75 centiáreas de terrenos detentados por terceros, habiéndose abonado las correspondientes indemnizaciones a algunos, pero no a otros por falta de recursos para ello, los que han sido solicitados a V. H. como crédito suplementario.

Los terrenos ya reivindicados han sido entregados a título precario a los depositarios, con la obligación para éstos de cuidar, en la mejor forma posible, de la conservación de todo lo existente en cada predio (casa, viñedos, arboledas, zanjas, etc.), pu-

diendo ellos disfrutar gratuitamente del producto de lo que cultiven en las tierras que se les presta, limitándose, en el uso de la madera de los montes, a tomar sólo la necesaria para las reparaciones y conservación de plantaciones y habitaciones, previo conocimiento y consentimiento de la Base. El estado actual de mantenimiento de estos predios es bueno y se ejerce sobre sus depositarios una vigilancia continua y discreta para que cumplan sus compromisos y para evitar cortes clandestinos de maderas.

A este objeto, y para las distintas finalidades que se persiguen, es muy valiosa la cooperación del perito fiscal designado por el Ministerio de Agricultura de la Nación, quien además de los peritajes necesarios a los juicios reivindicatorios ha iniciado los inventarios generales de las existencias y mejoras de cada predio, con la confección simultánea de los respectivos planos agronómicos.

Arsenal Naval Buenos Aires—

Como es sabido, parte de las instalaciones y útiles de los talleres de este Arsenal, provienen de los antiguos del Tigre, traslado que se hizo hace 28 años, y a pesar de estar ubicado en el centro industrial más importante del país, son tan deficientes que no permiten obtener las ventajas que derivan de dicha ubicación.

La facilidad de conseguir eficaces obreros se encuentra balanceada por la dificultad de la remoción y traslado de los materiales, dentro y fuera de los

talleres; estas operaciones deben ser hechas con medios primitivos y anticuados, mediante un personal de maniobra numerosos que encarecen todos los trabajos. En cuanto al equipo de máquinas y herramientas hay secciones que han sido descuidadas, las que deben ser substituídas por la habilidad e ingenio de los obreros, malgastando en tal forma energía y dinero que encarecen las obras.

En cuanto a los galpones, son muy viejos e insumen la mitad del crédito de conservación; en 1926 se inicia su renovación parcial y hay que continuarla.

La capacidad para reparaciones es grande, no así su rendimiento por lo antes expresado, y que se ampliará más adelante, pues permite trabajar a unos 1000 operarios en los talleres si se les diesen todos los medios.

En la medida que lo han permitido los recursos obtenidos, en el año 1925 fueron iniciadas algunas ampliaciones en el Arsenal, de las cuales varias han sido terminadas.

Usina y motores.—Desde 1918 hasta Octubre de 1925 el Arsenal consumió energía suministrada por la industria privada, y desde esta fecha y durante las horas de completa carga, es decir, durante las horas que funcionan los talleres se consumió energía producida por su usina propia recién instalada, equipada con tres motores Diesel de 160 HP., procedentes del “Rivadavia” y “Moreno”.

Instalación eléctrica.—La distribución trifilar de la instalación general del Arsenal está alimentada por 2×220 volts, correspondiente a la tensión de

440 volts, para fuerza, salvo pocos motores de potencia reducida, 220 volts para luz y para alimentar a los buques 110 volts, utilizando dos convertidores.

Las instalaciones eléctricas, son en general de muy largo uso y su estado deficiente, habiéndose cambiado la línea de cables subterráneos de 110 volts para alimentar los buques y la que alimentan las luces de la plazoleta de entrada a Dársena Norte y Escuela de Radiotelegrafía.

Durante el año 1925 el consumo de energía de la industria privada ha sido de 624.915 kilowatts hora (o sea un promedio mensual de 52.076 kilowatts hora), cuyo costo ha sido de \$ 63.090.40 $\frac{m}{n}$ (o sea un promedio mensual de \$ 5257.53 $\frac{m}{n}$). Además la usina suministró desde el 19 de Octubre al 31 de Diciembre de 1925, 50.534 kilowatts hora (o sea un promedio mensual de 16.844 kilowatts hora).

Los convertidores de la usina han suministrado a los buques (110 volts), durante el año, la cantidad de 124.757 kilowatts hora.

Deficiencias existentes y medidas para subsanarlas.—Varias son las deficiencias que están tratadas en particular en las diversas secciones de este capítulo y que pueden reunirse en tres grandes grupos:

- 1—Deficiente instalación en lo que respecta a traslado y movimiento de pesos e insuficiente utilaje moderno.
- 2—Demasiado movimiento de operarios, que es aminorado variando la intensidad del

trabajo en algunas obras, recibiendo en consecuencia éstas el contragolpe. Frecuente cambio del personal directivo.

- 3—Falta de un estímulo material, que reemplace a la utilidad de las compañías, y que en establecimientos oficiales, como éste, debiera traducirse en mejoras de los talleres, adquiriendo o renovando el utilaje y sus instalaciones.

Las medidas a tomar son obvias; ellas consistirían en:

- a) Disponer de dinero para montar convenientemente los talleres.
- b) Estudiar los trabajos requeridos año por año por el material flotante, para dar cierta constancia a las inversiones mensuales en jornales, de modo a evitar grandes fluctuaciones de operarios.
- c) Reglamentar que los beneficios obtenidos en las obras, sean para mejoras de los talleres, etc., cargándose igualmente los déficit de las obras a talleres.

La necesidad de ampliación del Arsenal para que pueda responder a lo que del mismo deba exigirse es asunto que requerirá un amplio estudio al que facilitará mucho la traslación de la Escuela de Mecánica al edificio que para ésta se construye sobre el terreno cedido al Gobierno Nacional por la Municipalidad de la Capital.

No es posible pensar por ahora en lo que concierne a la formación de operarios para los talleres del Arsenal dada la variación tan grande de trabajo que hay en él, lo que obliga a despedir en ciertas épocas a personal competente y antiguo, pudiendo citarse el caso recientemente ocurrido, en que por falta de recursos, ha habido que suspender personal con siete años de antigüedad.

No hay duda que este Arsenal tiene pocos aprendices; un 5.8 % sobre el total de operarios; esta falla, que lo es no tanto por el abaratamiento de algunos jornales, sino porque no forma su futuro personal y no contribuye a hacer operarios argentinos, no ha podido ser remediada hasta ahora, sino en mínima parte, a causa de la constante disminución de personal.

Para resolver el problema de la formación del personal es menester primero que se asigne a cada uno de nuestros talleres, una suma casi constante para jornales, mediante un estudio previo, relativo a la distribución de construcciones y reparaciones para las distintas épocas del año y de acuerdo con los buques a cada uno de aquellos asignados, pero el problema se presenta con un aspecto algo complejo desde que habrá que vincularlo a múltiples exigencias del servicio naval en lo concerniente a la utilización del escaso y anticuado material de que disponemos.

Es innecesario entrar en detalles sobre las ventajas de mantener un cuadro permanente de buenos y antiguos operarios, si se considera este asunto desde el punto de vista militar para un caso de movilización, en que talleres como éste, trabajando en

un solo turno, tendrían que cuadruplicar los operarios, saltando a la vista la expresada necesidad de contar con suficientes operarios capacitados para desempeñarse como segundos capataces, conocedores del trámite y proceso corriente en la ejecución de las obras.

Salarios.—La Ley de salario mínimo y escala de sueldos ha significado un aumento de 43.6 % sobre los antiguos jornales, lo que representa un 23.4 % en el costo de las obras. Como en otra parte de este capítulo se dice, ello explica suficientemente el mayor costo de una obra hecha en este Arsenal respecto a otros talleres.

Obras ejecutadas.—La adjunta planilla da con todo detalle las obras, tanto de crédito como especiales, presupuestas y las ejecutadas. A base de ella se han construído los dos gráficos que van a continuación, lo que se pone bien de relieve lo antes expresado acerca de las variaciones bruscas de trabajo.

El cómputo total de jornales, comprendido también el personal permanente es de \$ 1.183.940 $\frac{m}{n}$. A esta cifra hay que agregar \$ 400.087 $\frac{m}{n}$ en concepto de materiales, lo que arroja un gran total de \$ 1.584.027 $\frac{m}{n}$ como trabajo realizado por el Arsenal durante el año.

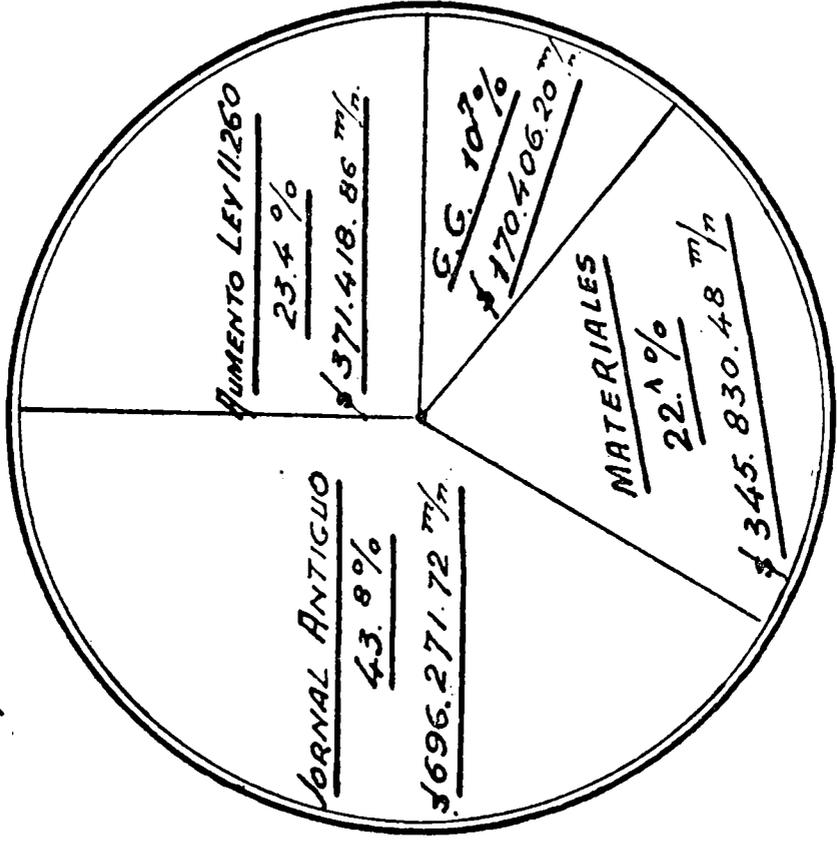
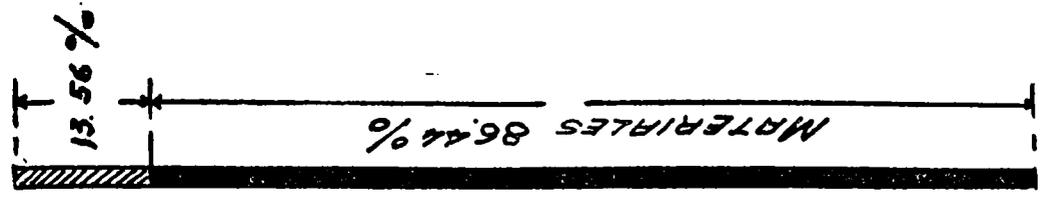
Diques de carena.—En el chico entraron 27 buques de la Armada y 52 mercantes.

Es necesario que se establezca que un 6 % de lo recaudado quede a disposición de la Marina para la conservación (compuertas, casa de bombas, va-

9.8% G.G.

31.4% Aumento ley 11.260

13.56%

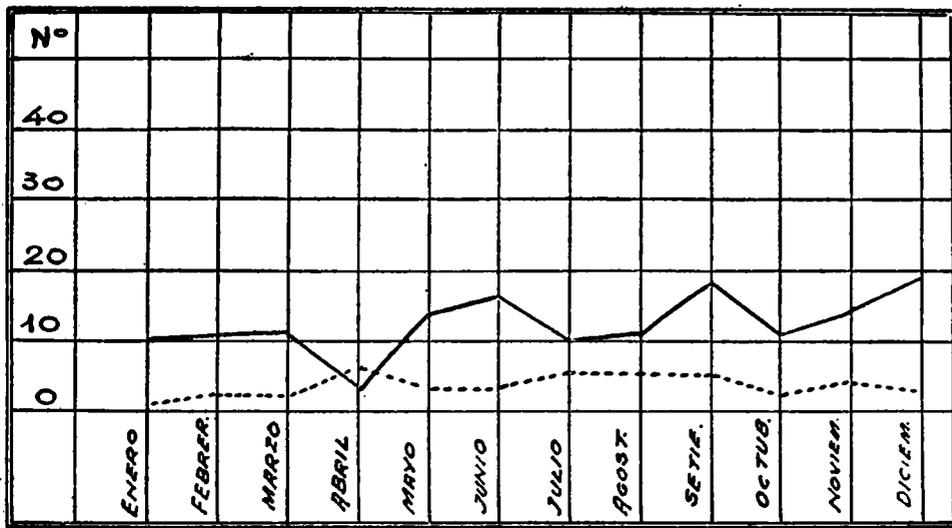


JORNAL 58%
\$ 1.183.940.20 m/n

MATERIALES
\$ 400.037.06 m/n

Aumento de salarios por Ley 11.260

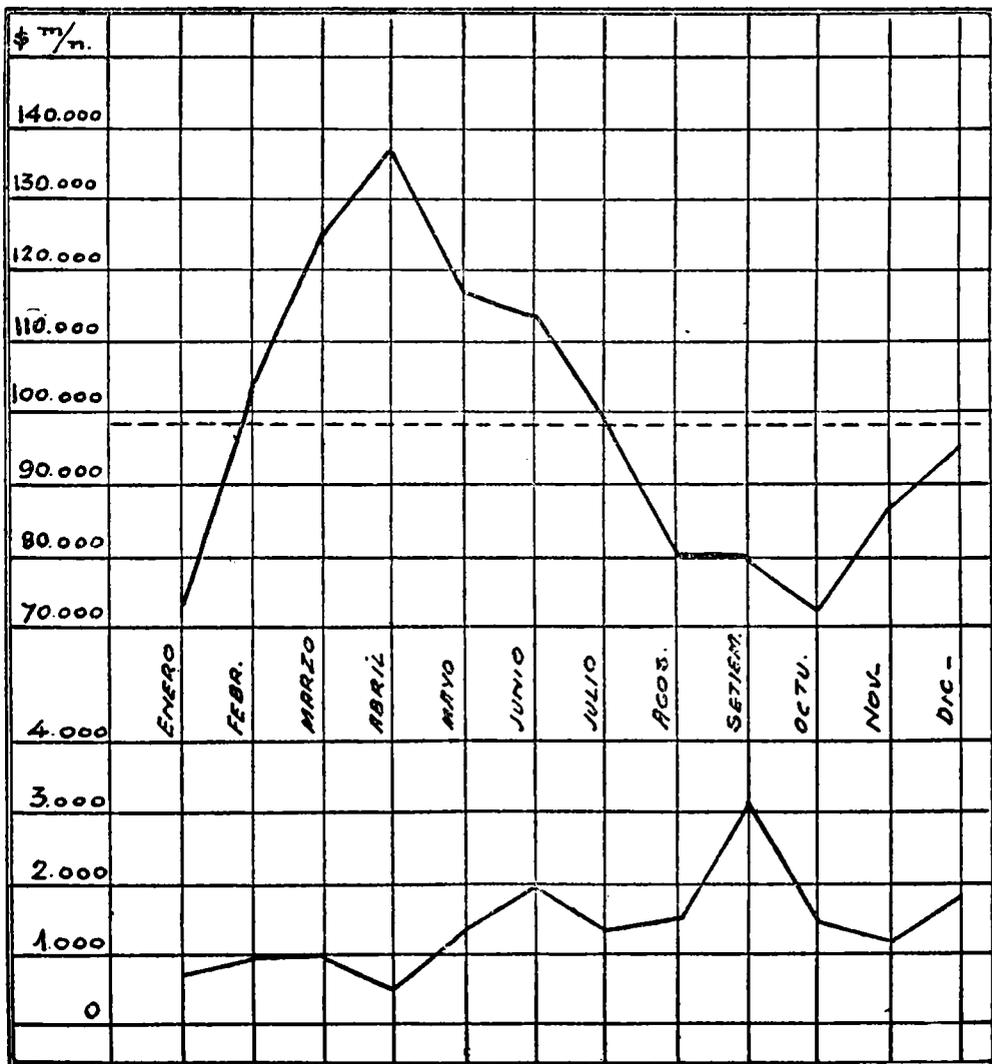
PERSONAL A JORNAL ENFERMO Y ACCIDENTADO



ENFERMOS

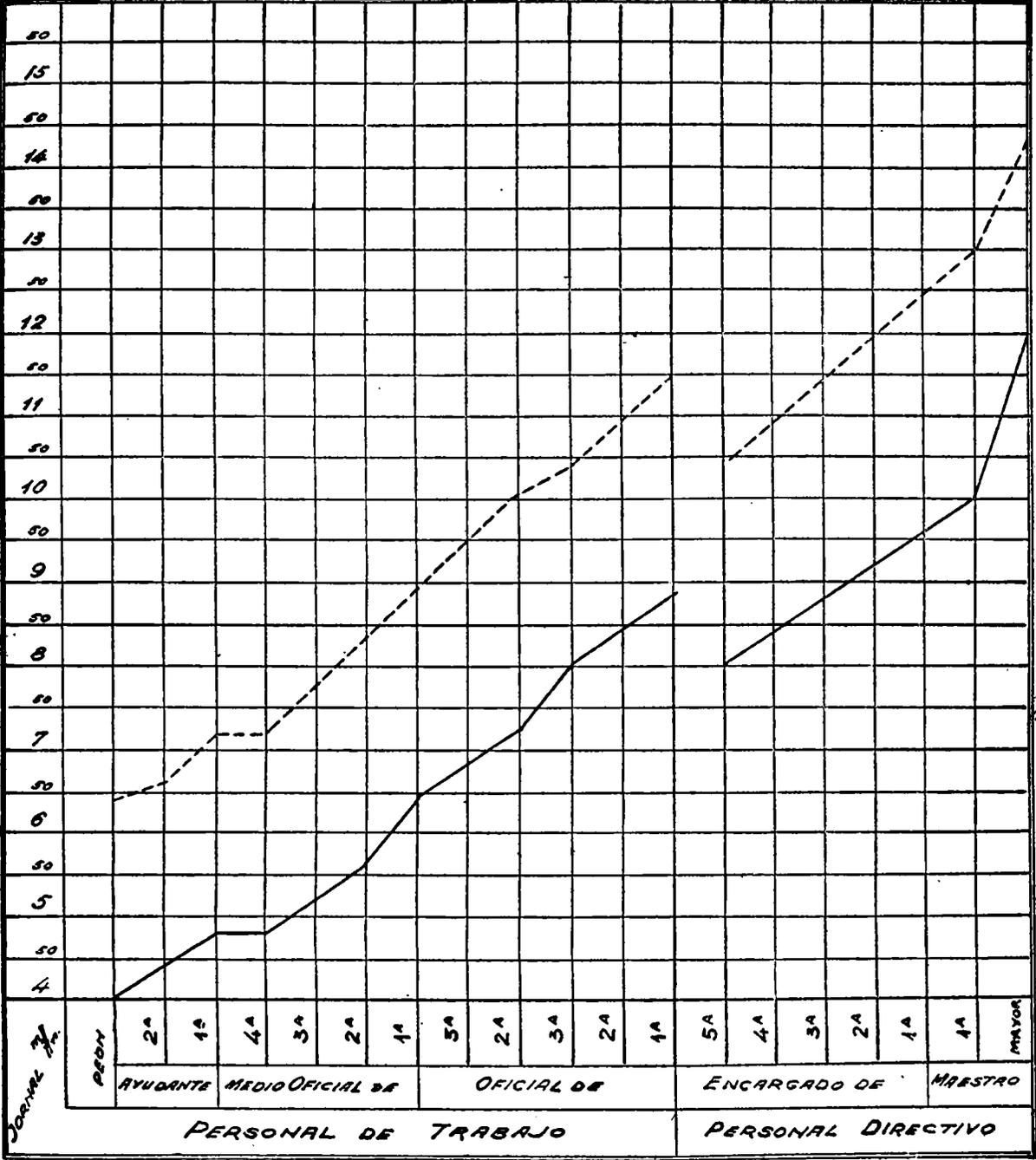
ACCIDENTES

TOTAL DE JORNALES ABONADOS POR MES



Promedio

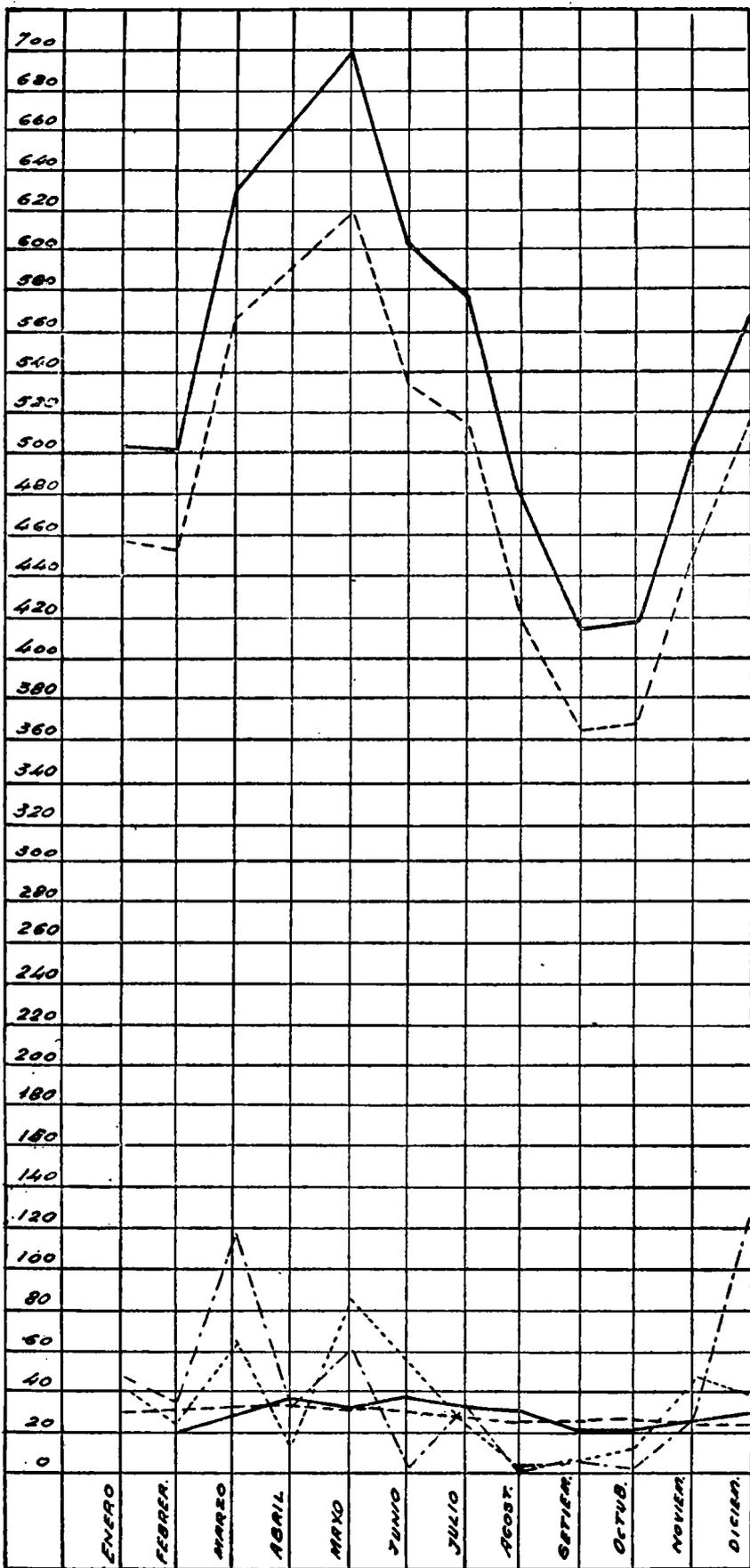
TOTAL
ABONADO PA
ENFERMOS
ACCIDENTADO



REFERENCIAS

————— JORNAL ANTIGUO

- - - - - JORNAL ACTUAL



Total de personal
a jornal —

Operarios

Altas

Bajos

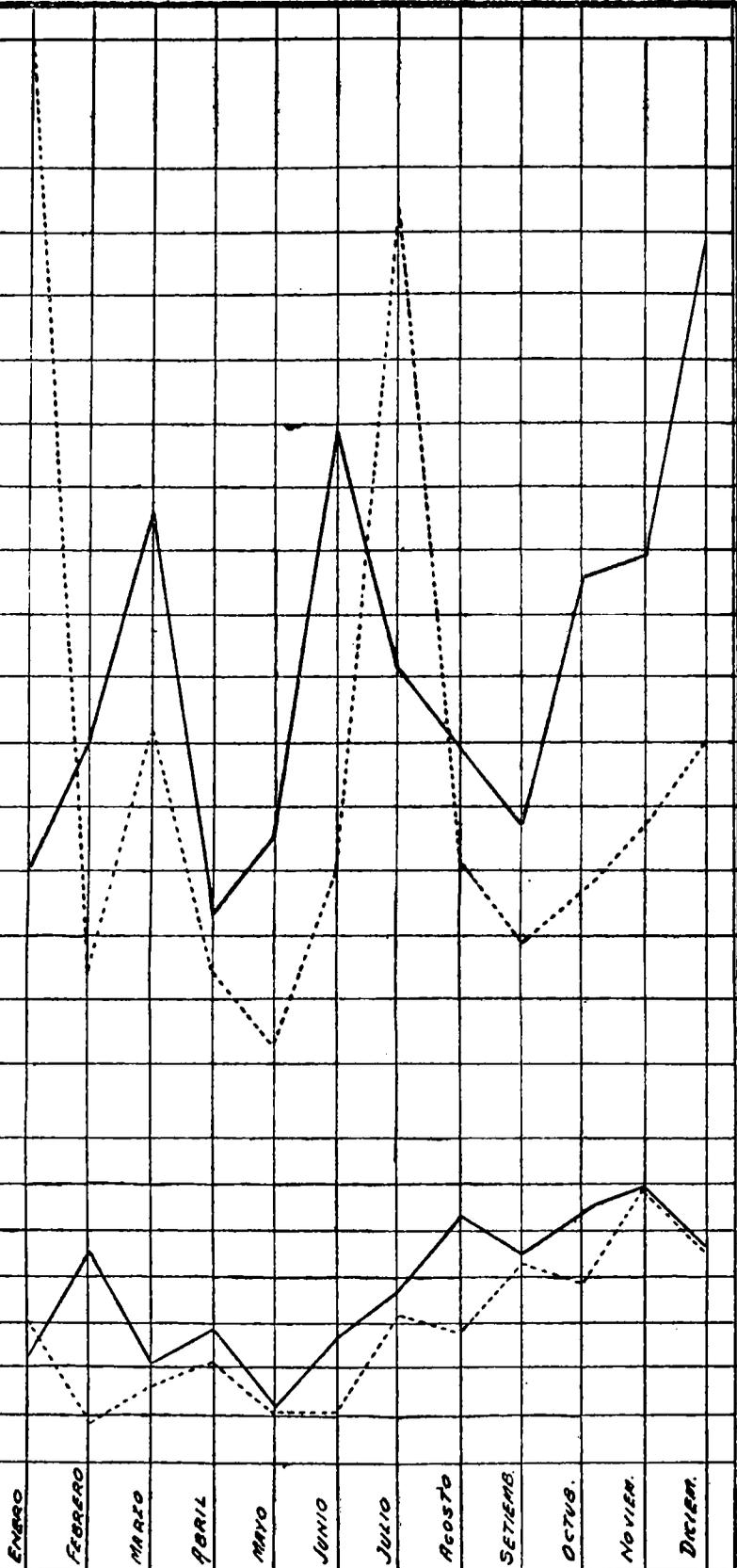
Aprendices

Encargados, Empleados y Varios —

TOTAL DE PRESUPUESTOS

TOTALES EN PESOS MONEDA NACIONAL

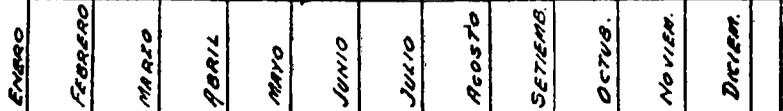
638.200
160.000
150.000
140.000
130.000
120.000
110.000
100.000
90.000
80.000
70.000
60.000
50.000
40.000
30.000
20.000



REFERENCIAS
 FORMULADOS
 APROBADOS
 TOTALES

CANTIDAD DE PRESUPUESTOS

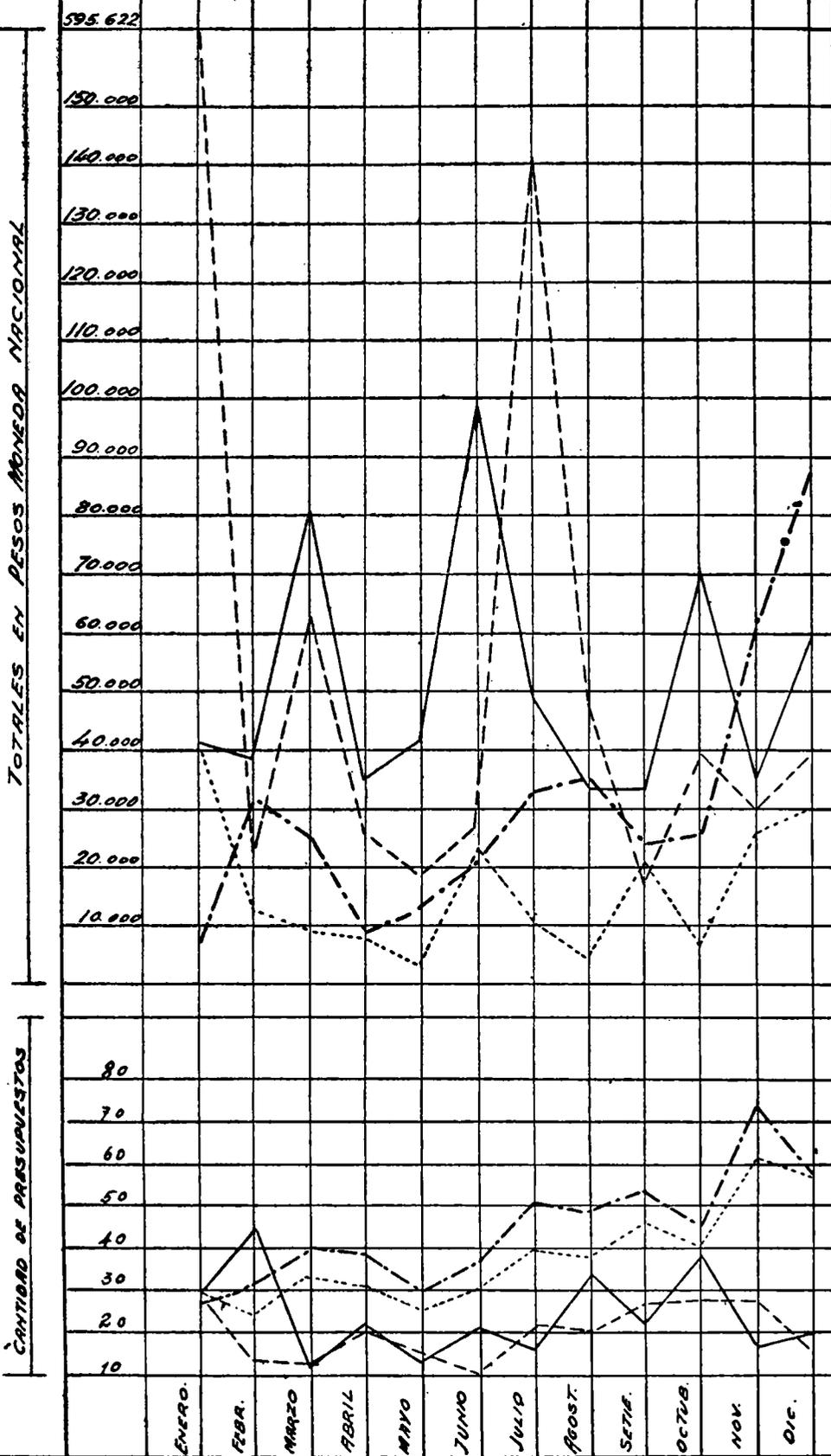
90
80
70
60
50
40
30



COMPUTOS DE PRESUPUESTOS EN EL AÑO 1926

MESES	CREDITOS DE CONSERVACION						OBRAS ESPECIALES						TOTALES			
	Formulados			Aprobados			Formulados			Aprobados			Formulados		Aprobados	
	N.º	Importe	N.º	Importe	N.º	Importe	N.º	Importe	N.º	Importe	N.º	Importe	N.º	Importe	N.º	Importe
	N.º	Importe	N.º	Importe	N.º	Importe	N.º	Importe	N.º	Importe	N.º	Importe	N.º	Importe	N.º	Importe
Enero	26	\$ 7.878.—	30	\$ 42.578.—	27	\$ 41.757.—	30	\$ 595.622.—	53	\$ 49.635.—	60	\$ 638.200.—				
Febrero	31	\$ 32.093.—	24	\$ 13.244.01	45	\$ 38.819.01	14	\$ 21.618.01	76	\$ 70.912.01	38	\$ 34.862.02				
Marzo	40	\$ 24.810.—	33	\$ 9.754.—	11	\$ 81.701.—	13	\$ 62.433.—	51	\$ 106.511.—	46	\$ 72.187.—				
Abril	38	\$ 8.864.40	31	\$ 8.226.40	21	\$ 34.754.—	20	\$ 25.801.—	59	\$ 43.618.40	51	\$ 34.027.40				
Mayo	29	\$ 12.828.95	26	\$ 3.885.95	13	\$ 42.101.55	15	\$ 18.530.55	42	\$ 54.930.50	41	\$ 22.416.50				
Junio	36	\$ 20.717.17	30	\$ 22.599.12	21	\$ 98.993.—	11	\$ 27.322.—	57	\$ 119.710.17	41	\$ 49.921.12				
Julio	50	\$ 32.796.02	40	\$ 11.233.—	17	\$ 49.025.—	22	\$ 142.912.—	67	\$ 81.821.02	62	\$ 154.145.—				
Agosto	49	\$ 34.944.—	38	\$ 5.302.42	34	\$ 33.864.—	20	\$ 46.261.—	83	\$ 68.808.—	58	\$ 51.563.42				
Septiembre ..	53	\$ 23.828.60	46	\$ 21.377.60	22	\$ 33.153.—	27	\$ 17.593.—	75	\$ 56.981.60	73	\$ 38.970.60				
Octubre	45	\$ 24.930.03	41	\$ 6.580.15	39	\$ 70.853.21	28	\$ 39.858.21	84	\$ 95.783.24	69	\$ 46.438.36				
Noviembre ..	73	\$ 63.235.68	62	\$ 26.243.45	17	\$ 35.468.01	28	\$ 30.253.31	90	\$ 98.703.69	90	\$ 56.496.76				
Diciembre ..	57	\$ 89.975.94	58	\$ 30.382.67	19	\$ 60.612.—	17	\$ 39.875.—	76	\$ 150.587.94	75	\$ 70.257.67				
SUMAS	527	\$ 376.901.79	459	\$ 201.406.77	236	\$ 621.100.78	245	\$ 1.068.079.08	813	\$ 998.002.57	704	\$ 1.269.485.85				

TOTAL DE PRESUPUESTOS



REFERENCIAS

- CREDITOS FORMULADOS
- CONSERV. APROBADOS
- OBROS FORMULADOS
- OBROS CONSERV. APROBADOS

rios), pues ahora hay que requerir los fondos necesarios en cada caso, trámite que es largo, ya que en rigor no es el Departamento de Marina quien debe proveerlos, y hay que dirigirse a otros Ministerios. Ocurren reparaciones que no permiten esperar, pues deben ejecutarse casi de inmediato.

Servicio de puerto—

Material flotante.—Cuenta el Arsenal con los vaporcitos “Fueguino”, “R 3”, “Albatros”, “Rawson” y chata “C M 71”, todos los que han sido recorridos en sus máquinas y cubiertas, habiendo sido dejados en buenas condiciones de funcionamiento. El servicio de remolque se ha hecho normalmente.

Vías.—Están en muy mal estado, sobre todo los cambios. Se ha gestionado del Ministerio de Obras Públicas su arreglo que importará más de 10.000 pesos moneda nacional.

Guinches. — Existen dos guinches automáticos, cuyo estado de conservación era pésimo; se les cambiaron las ruedas y calderas y se recorrió el material, quedando en condiciones eficientes de funcionamiento.

Camiones.—Hay tres camiones, uno Ford y dos Mercedes, cuyo estado de conservación es actualmente regular; todo este material lo está reparando la división talleres y el personal de la sección, y en breve quedará en buenas condiciones de servicio.

Servicio de incendio.—Existen 39 bocas que funcionan bien. Se nota la conveniencia de disponer

de una lancha bomba para servicios de incendio y desagote de embarcaciones que lo soliciten.

Batería de saludo.—Se ha puesto en servicio una batería de cuatro cañones de 47 mm. para saludos, a fin de no destacar buques a dicho efecto. En breve estará listo el correspondiente polvorín.

Aprovisionamientos.—Este servicio se ha atendido regularmente, y dentro del estrecho marco que le permite la ubicación del Arsenal en esta Capital, donde se encuentran los depósitos de la Dirección General Administrativa.

Cuartel Depósito de Marinería—

A pesar de la poca estabilidad del personal tanto de oficiales como de tropa, pues durante el año hubo un movimiento de 150 oficiales, 209 suboficiales y 5016 clases, marineros y conseriptos, lo que perjudica sin duda alguna el buen servicio, el estado de instrucción y disciplina ha sido bueno, como la comprobó la correcta presentación de la tropa en las formaciones que tuvieron lugar con motivo de las fiestas patrias y la visita de S. A. R. el Príncipe de Gales, y el escaso número de castigos disciplinarios impuestos.

El Arsenal dispone ahora de alojamiento dotado de relativo confort para el personal superior y subalterno que se le asigna, estando ya a su fin la construcción del edificio destinado para alojamiento de Jefes y Oficiales y personal de servidumbre, con lo que se podrán habilitar para oficinas, los locales que en el edificio de la jefatura ocupaban los comedores, reposterías y cocinas. El cuartel, así

como la peluquería y sastrería han sido forrados interiormente con palastro, material aislador, obra que sin duda era importante efectuar, habiéndose además instalado calefacción a vapor en el cuartel y en la Prisión Militar.

La organización del cuartel impuso la necesidad de formar tres compañías esencialmente militares y otras cuatro de carácter administrativo, como ser dos compañías de furrieles, una con el personal de tránsito y otra con el de disponibles.

Dentro de los medios del Arsenal y tiempo disponible, se dió instrucción marinera en general y se dictaron las clases para analfabetos con toda regularidad.

No ha podido ser más satisfactorio el estado sanitario del Arsenal, habiéndose producido sólo algunos casos aislados de enfermos infectocontagiosos. Ha contribuído a ello, la rigurosa aplicación de las medidas profilácticas dispuestas por los reglamentos en vigor y las frecuentes desratizaciones de los diversos locales del Arsenal y buques surtos en jurisdicción del mismo, con la eficiente cooperación del Departamento Nacional de Higiene.

Como se ha puesto de manifiesto en otras oportunidades análogas, el Hospital Naval de este Arsenal, por su reducida capacidad hospitalaria y falta de salas y locales, no llena con la eficiencia que sería de desear, las necesidades cada vez más crecientes, pues carece de salas para asistencia de Oficiales, locales para consultorio de vista, vías urinarias y de una morgue.

No obstante los inconvenientes apuntados, los distintos servicios se han desarrollado con regularidad y la labor por ellos realizada podrá apreciarse por los datos estadísticos que se mencionan en la adjunta planilla.

SERVICIO	MOVIMIENTO	añal	Promedio mensual
Sala de enfermos	Enfermos asistidos	1.242	103.5
Consultorio externo	Consultas	10.349	862.4
» »	Curaciones	18.250	1.520.8
Com. de Rec. Médic.	Jefes y Oficiales examinados	359	29.9
» » »	Rec. por altas, bajas, lic.	1.895	157.9
» » »	Rec. a candidatos a ingreso a las diversas escuelas	209	17.4
» » »	Rec. médico a domicilio	439	36.5
Cons. Oftalmológico	Consulta	2.792	232.6
» »	Curaciones	2.261	188.4
» Oto-rino-Laring	Consultas	3.414	284.5
» » » »	Curaciones	4.095	341.2
» » » »	Intervenciones quirúrgicas	19	1.5
» Dermatológico	Consultas	5.588	465.5
» »	Curaciones	6.936	578.—
» Urología	Consultas	4.461	371.7
» »	Curaciones	10.936	911.3
» »	Intervenciones quirúrgicas	18	1.5
» Radiológico	Radioscopias	413	34.4
» »	Radiograffa	243	20.2
» Odontol (Ofic)	Jefes y Oficiales asistidos	497	41.4
» » (trop)	Consultas	709	59.—
» » »	Curaciones	1.211	100.—
» » »	Prótesis dental	292	24.3
Farmacia	Recetas despachadas	41.316	3.443.—

DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

Las importantísimas funciones correspondientes a esta Dirección General han sido, durante el año transcurrido, de una eficiencia muy acentuada, que se pone de manifiesto por las cifras que arrojan las estadísticas respectivas de esta Memoria, que evidencia por otra parte las ventajas que aporta el sistema netamente administrativo con que se ha abordado la tarea de contralor en el empleo de los fondos asignados a la administración naval y el consecuente al uso de los materiales asignados a cada una y todas las reparticiones y buques de la Armada.

El edificio que ocupa esta Dirección General, no obstante ser de una construcción que no fuera inicialmente destinada a tal objeto, se ha mantenido en muy buen estado de conservación, siendo su capacidad suficiente para las oficinas y depósitos generales, por haberse hecho arreglos en estos últimos que mejoran en mucho los servicios que les son inherentes, a lo que ha contribuido el envío, a las Bases Navales, de mucho material que deben tener éstas en depósitos y que han descongestionado a aquéllos.

Contaduría—

La Contaduría de la Dirección General Administrativa, durante el año 1925 ha desenvuelto su programa dentro de la organización que se plantea-

ra el año anterior, habiéndose puesto en vigor la primera parte del nuevo reglamento interno, que puntualiza sus funciones.

A objeto de desvanecer dudas que siempre existían sobre los dineros que recibe el Departamento de Marina por diversos conceptos, se han convenido con la Contaduría General de la Nación las medidas tendientes a una mejor correlación en sus funciones, adoptándose procedimientos que permiten determinar y clasificar con exactitud el monto de las rendiciones de cuentas aprobadas, el total de la inversión de fondos aun no aprobadas por dicha Contaduría General y la clasificación de cuentas por recaudación, con excelente resultado.

En la contabilidad de todos los fondos que recibe la Armada, no se incluían los que por orden del Ministerio de Hacienda entrega la Embajada en Wáshington y la Legación en Londres, los que, según el sistema hasta el año anterior en vigor recién entraban a consignarse después de seis meses y, a veces, un año de entregados, impidiendo por lo tanto conocer el cargo correspondiente al Departamento de Marina. Por tal motivo se convino con la Contaduría la forma de otorgar la imputación de esos fondos dentro de los treinta días y, por consiguiente, conocer el cargo total efectivo.

Por lo que respecta a las inversiones efectuadas con intervención de las Comisiones Navales en el extranjero, existían dificultades al efectuarse la consiguiente conversión de moneda, que hacía engorroso establecer el importe de rendición del documento respectivo, por lo cual se ha resuelto abrir la cuenta “Diferencia de cambios”, a la que se debita

las diferencias, permitiendo así a la Contaduría General de la Nación llevar a cabo una visación exacta de las cuentas.

La contabilidad preventiva, importante función a cargo de la Contaduría de la Dirección General Administrativa, se ha desarrollado normalmente dando los resultados que de ello se esperaban, lo que ha permitido regular en forma conveniente la inversión de los fondos de la Marina y contar con los necesarios para cubrir todas las erogaciones.

La bondad del sistema empleado está demostrada en el balance general que se agrega a la presente Memoria, en el que se ve que al 31 de Diciembre todos los gastos se han mantenido dentro de los créditos acordados, habiéndose podido controlar minuciosamente las inversiones realizadas por las diversas reparticiones de la Armada, lo que habilita para dar el detalle de las imputaciones a las diversas partidas del presupuesto y cuentas especiales, pudiendo a la vez establecerse exactamente las necesidades de la Marina por cualquier concepto.

Los fondos recibidos durante el año alcanzan a la suma de \$ 51.518.249.38 $\frac{m}{n}$ y los rendidos al 31 de Diciembre suman \$ 58.863.177.60 $\frac{m}{n}$, los que por sí solo indica la regularidad anotada.

Una cuestión a la que se ha dado la importancia que merece, ha sido la atingente con el estado de los responsables, tratándose que éstos efectúen las rendiciones de cuentas en su debida oportunidad. Es a fin de llevar a la práctica este objetivo que se subdividió el cargo de los responsables en sus dos grandes conceptos, esto es, *gastos y sueldos*. Con

esta subdivisión se está en condiciones de poder hacer rápidamente un análisis de las partidas pendientes y exigir su rendición; este procedimiento es un adelanto real sobre los antiguos sistemas, lo que justifica sobradamente la cifra pendiente de rendición de los distintos responsables que, al 31 de Diciembre es de \$ 6.810.709.05 $\frac{m}{n}$, habiendo sido en la misma fecha en el año anterior de pesca moneda nacional 9.638.367.65.

Aun cuando el balance general que se adjunta es el detalle más exacto del movimiento habido en las diversas cuentas que en él figuran, creo necesario hacer referencia especial a las siguientes:

En la Dirección General Administrativa

Sueldos	\$	29.273.456.02	
Gastos	»	22.244.793.36	51.518.249.38

En las Comisiones Navales

Sueldos	\$	625.694.75	
Gastos	»	156.153.06	
Ley N.º 11.222	»	14.618.427.54	15.400.275.35

De las cuentas de recaudación

Transportes nacionales	\$	779.633.55	
Ingresos varios	»	748.654.40	
Ingresos por pérdidas de prendas	»	87.970.86	
Producto remate rezagos	»	143.679.57	1.759.938.38

Las cuentas correspondientes a sueldos y gastos muestran que, el 31 de Diciembre, la administración naval había recibido el total de las asignaciones acordadas en el presupuesto.

Como lo he expresado, las rendiciones de cuen-

tas ante la Contaduría General de la Nación se practican mensualmente, figurando en la planilla adjunta el detalle de estas operaciones y como consecuencia de esta regularidad se ha podido establecer el cargo del Departamento de Marina ante la Contaduría General de la Nación, el cual al 31 de Diciembre es de \$ 18.210.572.67 $\frac{m}{n}$, cifra que incluye sumas de gastos autorizados que es imposible rendir en su totalidad por comprender inversión de fondos en construcciones que demandan aún un tiempo largo para su terminación.

Los servicios de la Marina poseen un sin número de modalidades que difieren de las comunes de las demás reparticiones del Estado, y por ello el registro de sus operaciones de fondos debe ajustarse a aquéllas, obligando a amoldarse a un sistema especial de recaudación, inversión y control.

Los aprovisionamientos se efectúan de las existencias de sus depósitos, que han sido abastecidos por compras generales, debiendo los respectivos importes abonarse con distintas partidas por cuya razón se ha implantado el procedimiento “comercial-administrativo” de efectuarlos con cargo al rubro determinado, facturándose los mismos. Las cantidades correspondientes son ingresadas a la Contaduría de la Dirección General, la que a su vez las ingresa a la Contaduría General de la Nación con crédito a la partida destinada al pago del correspondiente artículo.

Este sistema es el único que permite efectuar

las adquisiciones en grandes cantidades, con aprovechamiento de las ventajas que importan los precios más bajos, y, al mismo tiempo permite que cada una de las reparticiones de la Armada cargue con sus respectivos gastos.

Tiene importancia capital para la administración general el servicio relacionado con el comercio de la plaza, pues de la buena armonía en las relaciones y prontitud en cumplir los compromisos contraídos depende en alto grado la concurrencia, en las licitaciones y concursos de precios, de fuertes comerciantes y casas introductoras que hacen que las mercaderías ofrecidas sean de calidad superior y cotizadas al más bajo precio. Se ha cuidado pues que las facturas presentadas al cobro sean abonadas dentro de los plazos establecidos, lo que siempre se ha conseguido. Es así como al margen de esta función principal, se ha obtenido un beneficio particularmente apreciable, con los descuentos y bonificaciones que estila el comercio, obteniéndose, por estos conceptos, un ingreso de \$ 214.795.53 $\frac{m}{n}$. Conviene por otra parte señalar que la bonificación a que me he referido responde al descuento del 5 % que se exige al comercio por el pago dentro de los treinta días, pero que lo que no puede apreciarse, por falta de una estadística completa, es la economía que le resulta al Estado por los precios más bajos que lógicamente ha de cotizar el vendedor, cuando tiene asegurado el pago inmediato de la mercadería vendida conforme se hace ahora.

Durante el año se han recibido con toda regularidad los fondos necesarios para los pagos de haberes y gastos, en tal forma que han permitido cubrir todos los compromisos en el momento oportuno y

cúmpleme manifestar que a ello ha contribuído la diligente atención y la eficaz colaboración de la Contaduría General de la Nación.

En las planillas que se agregan se detallan las cantidades mensuales recibidas por la Dirección General Administrativa, que en su monto total suman en el año \$ 22.244.793.36 $\frac{m}{n}$ para gastos y pesos 29.273.456.02 $\frac{m}{n}$ para sueldos.

El balance general que se adjunta da al detalle el activo y pasivo de la Dirección General Administrativa, al 31 de Diciembre.

Fondos recibidos de la Tesorería General de la Nación para gastos y sueldos durante el año 1925

Enero .	\$	2.003.138.75	560.921.34
Febrero.	»	1.897.893.05	2.308.245.43
Marzo.	»	1.743.840.52	2.428.604.42
Abril.	»	2.365.902.94	2.349.551.44
Mayo	»	1.732.435.22	2.442.988.89
Junio.	»	1.651.126.13	2.404.934.68
Julio	»	1.848.216.85	2.425.929.—
Agosto. . . .	»	2.122.122.72	2.373.410.55
Septiembre .	»	1.917.911.73	2.435.493.43
Octubre .	»	1.771.016.79	2.406.007.99
Noviembre.	»	1.693.124.38	2.416.236.18
Diciembre.	»	1.498.064.18	4.721.142.47
	\$	22.244.793.36	29.273.456.02

Resumen

22.244.793.36
29.273.456.02
<hr/>
51.518.249.38

**Cargo mensual de la Dirección General Administrativa ante
la Contaduría General de la Nación**

Enero—Por gastos	12.492.365.92	
Por sueldos	7.104.346.02	19.566.731.94
Febrero—Por gastos	10.136.954.57	
Por sueldos	9.403.685.24	19.540.639.81
Marzo—Por gastos	7.631.706.02	
Por sueldos	6.199.951.28	13.831.657.30
Abril—Por gastos	9.997.579.96	
Por sueldos	6.067.872.39	16.065.452.35
Mayo—Por gastos	11.729.249.76	
Por sueldos	8.510.789.28	20.240.039.04
Junio—Por gastos	11.666.898.31	
Por sueldos	10.925.658.22	22.592.556.35
Julio—Por gastos	10.073.588.19	
Por sueldos	8.144.075.80	18.217.663.99
Agosto—Por gastos	11.275.639.60	
Por sueldos	5.307.185.86	16.582.825.46
Septiembre—Por gastos	10.568.084.84	
Por sueldos	4.606.915.11	15.174.999.95
Octubre—Por gastos	12.506.174.09	
Por sueldos	4.996.883.56	17.503.057.65
Noviembre—Por gastos	13.198.058.49	
Por sueldos	4.679.697.10	17.877.755.59
Diciembre—Por gastos	12.289.695.26	
Por sueldos	6.920.607.41	19.210.572.67
		<hr/>
		216403.952.28

**Cargo de la Dirección General Administrativa al 31
de Diciembre de 1925**

Gastos de 1923	45.836.84	
Gastos de 1924	32.432.95	
Acuerdo Agosto 8 925	4.313.978.96	
Reparación de los Acorazados Ley 11.222	1.872.491.43	
Gastos de 1925	5.025.225.38	11.289.965.26
Por sueldos 1923	7.833.34	
Por sueldos 1924	7.742.88	
Por sueldos 1925	6.905.031.19	6.920.607.41
		<hr/>
		18.210.572.67

**Resumen general del movimiento de Tesorería durante
el año 1925**

Entrada de caja	\$ 111.717.538.89	$\frac{m}{n}$
Salida de caja	» 111.650.311.87	»
4.236 facturas del comercio abonadas . .	\$ 7.444.527.40	
Descuentos obtenidos en las facturas abo- nadas	» 214.795.93	
7.687 operaciones de salidas de fondos	» 104.206.771.41	
1.977 cheques extendidos	» 53.504.581.25	
6.536 operaciones de ingreso a caja . .	» 111.717.538.89	
10.549 costureras pagadas	» 227.887.63	
23.835 operaciones de pago por ajustes .	» 6.570.107.90	

Garantías por licitaciones

	<i>Depositado</i>	<i>Devuelto</i>
Certificados de banco	\$ 103.430.— $\frac{m}{n}$	116.003.50
» »	» 60.— $\frac{\%}{s}$	—
» de títulos	» 119.500.— $\frac{m}{n}$	158.550.—
» »	» 5.300.— $\frac{\%}{s}$	9.200.—
En efectivo	» 34.841.45 $\frac{m}{n}$	41.838.33

Contralor—

La División de la Dirección General Administrativa que tiene a su cargo esta importante función, ha desarrollado sus actividades con regularidad, sin inconvenientes apreciables y poniendo de manifiesto la bondad de los sistemas implantados desde el año anterior. Corrobora esta afirmación la rapidez con que se han efectuado los aprovisionamientos generales, objeto principal de los resortes de la mencionada Dirección General, no habiéndose registrado reclamaciones por falta de elementos de cualquier índole, que pudiera imputarse a lentitud en los trámites o a dilación en las funciones de contralor y de fiscalización.

Las distintas Secciones de la División Contralor, se han organizado teniendo en cuenta las ideas que han primado en la orientación dada al nuevo Reglamento General de Administración que está en vigor.

Los créditos de consumo han llenado las necesidades de los buques y reparticiones, como lo prueba la circunstancia de haberse encuadrado todos los pedidos dentro de las sumas asignadas para tal concepto, de las que sólo por excepción se han solicitado algunos aumentos.

Inspección—

La inspección periódica a los servicios administrativos de los buques y reparticiones se ha llevado a cabo en forma intensa y con buenos resultados, comprobándose que en su mayoría dichos servicios

se efectúan con toda regularidad y dentro de lo que prescribe el Reglamento General de Administración.

La falta de personal suficiente, no en forma absoluta sino en relación a las múltiples funciones que tiene que desempeñar, no ha permitido extremar el contralor a la administración de buques y reparaciones, y a la dificultad que de esa misma causa deriva para hacer inspecciones más frecuentes, se agrega que en algunos casos que responden a haberse cometido irregularidades, se ha impuesto la exigencia de inspecciones más detalladas que, por esta circunstancia, han requerido para su ejecución un tiempo relativamente largo.

Compras—

A la ya buena organización que tenía la División Compras de la Dirección General Administrativa, debe agregarse la rapidez que se ha logrado imprimir durante este año a las tramitaciones necesarias para que esta División pueda llenar satisfactoriamente su cometido.

Las licitaciones, que requerían formalidades que no podían satisfacerse en un plazo menor de 35 días, necesitan hoy sólo 20 días para su tramitación total, habiéndose llegado en algunos casos a reducir este término al breve espacio de 10 días. A estos resultados ha contribuído la resolución de no mandar a los laboratorios, en casos generales, más de tres muestras de cada uno de los artículos que requieren análisis y cuyas cotizaciones sean las más bajas; si ninguno de esos análisis satisface al plie-

go de condiciones o a las necesidades del servicio, se procede de inmediato al envío de las otras tres muestras que le siguen en orden ascendente de precios. La limitación de los trabajos de los Laboratorios, que se traduce en una reducción de los que a este respecto incumben a la Dirección General, el sistema de pedir precios en las licitaciones, salvo casos especiales, a las casas del ramo y otras disposiciones concordantes, son las causas fundamentales que han contribuído al resultado beneficioso, tanto para la administración naval como para sus proveedores, que significa la reducción del plazo necesario entre la concurrencia de proponentes y la adjudicación de la respectiva orden de compra.

Concurrente a lo anteriormente expuesto y siempre en el deseo de un mejoramiento de los procedimientos a seguirse, se ha formado un registro de aquellas firmas que por su reputación en la plaza y sus correctos proceder con la Dirección General, inspiran confianza para tener con ellas tratos comerciales. La forma escrupulosa como se procede y la puntualidad en el cumplimiento de los compromisos contraídos con motivo de adquisiciones con las respectivas casas, han puesto a la administración naval en situación de poder elegir a sus proveedores y exigir de parte de éstos la máxima corrección.

Hasta hoy vienen dando excelentes resultados las adquisiciones de menor importancia que se hacen directamente por la División Compras, valiéndose para ello del personal técnico que le está adscrito. Tales compras, encuadradas dentro de la Ley de Contabilidad por no alcanzar su monto a la suma de \$ 1000 oro, se adjudican previa compara-

ción de precios y calidad del artículo. El procedimiento ahorra tiempo y dinero, habiéndose comprobado que durante el último bimestre, en algunas adquisiciones sólo se ha invertido un plazo de pocos días y en muchos casos este plazo no ha excedido de 24 horas.

Durante el año 1925 se han extendido 3869 órdenes de compra que han importado un total de \$ 4.325.160.66 $\frac{m}{n}$, habiéndose conseguido descuento por efectividad de pago dentro de los treinta días por un valor aproximado de \$ 200.000 $\frac{m}{n}$.

Suministros—

Los depósitos de equipos mantienen un stock considerable de artículos reglamentados para el servicio de la Armada, habiéndose mejorado sensiblemente y por las causas ya puestas de manifiesto, la calidad de todos estos materiales.

En el curso del año se han mejorado las instalaciones generales de los depósitos para facilitar el contralor necesario y el cuidado que ha menester una gran cantidad de artículos para su buena conservación.

Se ha llevado a la práctica lo que se manifestara en la Memoria del año ppdo. respecto a la desinfección de ropa que se confecciona en domicilios de las costureras, instalándose en el depósito de equipos una caldera de desinfección, la que empezó a funcionar en el mes de Noviembre ppdo., habiendo pasado por ella durante los últimos meses del año 1925, 87.900 piezas de ropa.

En lo relativo a la confección de vestuario y por lo que se refiere a la entrega de éste a costureras que trabajan en sus domicilios, se ha efectuado la renovación de libretas exigiéndose de las interesadas la cédula de identidad policial. Esta medida fué tomada a fin de evitar—como ha sido comprobado,—que algunas tuvieran más de una libreta con distinto nombre, y en lo posible, dar trabajo a personas realmente necesitadas y que no sean simples intermediarias.

Producto de rezagos—

Las disposiciones reglamentarias dictadas últimamente, han reducido considerablemente el recibo de rezagos en la Dirección General Administrativa, la que, sin embargo, ha efectuado ventas que en su monto general han producido \$ 63.825.75, suma que se ha acreditado a la correspondiente partida del presupuesto, en la forma que lo autoriza la ley.

Talleres—

En los talleres de la Dirección General Administrativa, durante el año, se ha trabajado en forma ordenada.

*Taller confección de tropa—*Este taller ha entregado 468.940 piezas para su confección a 11.478 libretas, cuyo importe representa \$ 243.180.08 $\frac{m}{n}$. Ha recibido, ya confeccionadas, 500.342 piezas, de 11.398 libretas, por \$ 236.526.22 $\frac{m}{n}$.

La fabricación de medias entregadas a equipos representa 135.680 pares, a un precio medio de pesos 0.377, habiéndose abonados por jornales la suma de \$ 74.183.10.

El valor del material empleado en la confección de estas prendas de tropa importa \$ 1.093.862.84 moneda nacional.

Stocks—

Depósitos.—En la Base Naval de Puerto Belgrano se ha habilitado el número de depósitos necesarios al almacenaje del material que allí se mantiene, habiéndose mejorado sus instalaciones en las medidas que los escasos recursos de que dispone lo han permitido. El próximo año la situación mejorará no solamente porque podrá contarse con los fondos necesarios, sino también porque la habilitación del edificio que se construye permitirá instalar las oficinas de la División Contaduría y Suministros en las proximidades de los depósitos y servicios que ella tiene bajo su control inmediato.

En Río Santiago se está construyendo un espacioso galpón con una capacidad y distribución convenientes para almacenar el stock que normalmente debe mantenerse en esa Base Naval.

Artículos de consumo y dotación fija.—La planilla adjunta demuestra el valor de las existencias en los depósitos tanto de la Dirección General como de las Bases Navales; se ha tratado de desconges-

tionar los primeros enviando material naval y de consumo a las Bases, tanto porque en la Dirección no hay espacio suficiente, como porque parece buena política mantener stock tan completo como lo permitan las circunstancias en aquellos sitios donde el material que los constituye debe normalmente ser utilizado.

Como dato ilustrativo, deseo consignar que ascendiendo a \$ 4.470.000 $\frac{m}{n}$ el total de los fondos votados en el presupuesto en concepto de artículos navales, vestuario, medicamentos, etc., para un año, el de 1926 se inicia con un stock de \$ 7.560.134 $\frac{m}{n}$ por los referidos conceptos.

EXISTENCIAS EN LOS DEPOSITOS

de la Dirección General Administrativa y de las Bases Navales

ARTICULOS	31 DICIEMBRE 1924			31 DICIEMBRE 1925		
	Direc. Gral. Administrativa	B. N. P. Belg.	B. N. R. Sant.	Direc. Gral. Administrativa	B. N. P. Belg.	B. N. R. Sant.
	Artículos de dotación fija de consumo ordinario y vestuario.....	2.299.474	479.481	290.306	2.202.080	931.212
Equipos y confecciones.....	3.749.561	219.915	161.771	2.870.688	595.646	185.450
Artículos de librería.....	171.723	17.088	16.620	194.957	28.740	14.897
Víveres.....	162.784	104.972	66.246	135.315	96.817	58.607
Medicamentos ..	147.099	12.435	—	243.058	29.436	—
TOTALES.....	6.530.642	833.891	534.943	5.646.098	1.681.851	522.924

MOVIMIENTO DE LOS DEPOSITOS

DEPOSITO	N.º de renglones de partes		BULTOS y KILAJE				VALORIZACION DE LOS PARTES		
	Entradas	Salidas	Entradas		Salidas		Entradas	Salidas	Saldo al 1.º de Enero 1926
			Número	Kilos	Número	Kilos			
Viveres	750	4.071	52.971	2.231.963	30.524	1.407.239	935.594.21	925.670.78	122.592.00
Equipos	6.952	23.783	45.881	1.738.587	24.980	917.184	3.549.400.08	3.944.545.85	2.278.212.05
Droguería	1.980	13.150	1.737	51.693	1.764	55.413	210.691.37	278.124.91	242.625.69
Feiretería	7.568	23.890	47.768	1.254.133	42.596	1.085.039	1.774.880.64	1.803.313.38	577.430.69
Naval	4.752	16.192	67.479	1.311.039	69.629	1.445.914	2.811.696.63	1.940.844.25	935.359.62
Librería	1.339	13.050	12.611	112.476	3.429	104.254	205.632.49	183.912.12	194.046.53
Electricidad	2.792	6.525	26.867	371.476	11.554	498.094	965.941.58	966.809.26	697.043.00
Total	26.133	100.661	255.314	7.071.367	184.476	5.443.137	10.415.837.00	10.043.220.55	5.648.309.56

Combustible adquirido durante el año 1925

	<i>Cantidad</i>	<i>Gastado</i>	<i>Precio</i>
Carbón	72.116 ton.	1.650.984	\$ 22.90 ton.
Coke	272 »	11.428	» 42.03 »
Antracita	1.070 »	50.511	» 47.21 »
Carbón de fragua .	277 »	7.831	» 27.66 »
Petróleo .	13.515 »	434.870	» 32.33 »
Fuel Oil	101 »	27.922	» 275.82 »
Nafta a granel . . .	65.623 lit.	16.780	» 0.25 lit.
Nafta en cajones . .	2.295 caj.	30.990	» 0.37 »

Transportes—

En virtud de la autorización dada por Acuerdo de Ministros de fecha 8 de Agosto de 1925 y por decreto de fecha 26 del mismo mes y año, se firmó contrato con el Lloyd Chileno para la adquisición de los dos buques que figuraban con los nombres de “Río Claro” y “Río Bueno”, hoy “Pampa” y “Chaco”, respectivamente.

El costo total de ambos buques ha sido bajo, en relación a los precios corrientes en la época de su adquisición, y su incorporación a la flota, aparte de llenar una muy sentida necesidad, ha mejorado de una manera efectiva el servicio de los transportes a los puertos de nuestro litoral patagónico y ha permitido la radiación de dos buques ya inservibles, cuya conservación implicaba erogaciones muy crecidas con manifiesto perjuicio para el mantenimiento de otros buques de más utilidad y eficiencia.

El “Bahía Blanca” ha efectuado dos viajes; en el primero condujo carga particular con destino a Birkenhead y Londres, regresando al país con un cargamento de carbón y materiales para la Armada, en el segundo, fletado por la casa Houlder Brothers, que también lo fletara en el primero, llevó mercaderías con destino a los mismos puertos.

El “Pampa” sólo ha efectuado un viaje para la conducción de pasajeros y carga desde Buenos Aires hasta Ushuaia y regreso, incluyendo en su itinerario los puertos intermedios, especialmente aquellos en que no recalán los buques de las empresas particulares.

El “Chaco”, que salió de Buenos Aires el 19 de Octubre con carga particular para puertos extranjeros, se encuentra aún en viaje.

El “Guardia Nacional” efectuó tres viaje al Sud, el tercero de los cuales lo hizo conduciendo materiales de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales con destino a Comodoro Rivadavia.

El “Río Negro” y el “Patagonia” han efectuado cuatro y tres viajes, respectivamente, a los puertos de la costa Sud. El último de los buques mencionados terminó su tercer viaje el 8 de Octubre y como requiriese importantes reparaciones, se ha resuelto dejarlo en desarme.

El “América”, fletado por la Compañía Houlder Brohters, efectuó tres viajes: Buenos Aires-Rosario-Buenos Aires-Santos (Brasil)-Buenos Aires,

levando cereales y carga general y trayendo fruta en su viaje de regreso.

El Transporte “1.º de Mayo” ha hecho durante el año cinco viajes, de los cuales el primero fué hasta las islas Orcadas conduciendo al personal de relevo del Observatorio Meteorológico sito en ellas, y del último no ha regresado al puerto de Buenos Aires, por haberse dispuesto que quedara de estación y para el servicio de comunicaciones entre la capital de Tierra del Fuego y Gallegos, con lo cual se satisface una sentida necesidad y un justificado anhelo de los pobladores de Ushuaia, a donde no llegan los buques de las compañías mercantes que han establecido sus líneas de navegación sobre nuestro litoral marítimo.

El Buque Tanque “Ministro Ezcurra”, único de su tipo con que cuenta la Armada para el aprovisionamiento de petróleo a las Bases y Arsenales, ha efectuado durante el año diez viajes.

En los casos en que ha sido necesario efectuar reparaciones a los buques Transportes, se ha procedido solicitando presupuestos al Arsenal Naval Buenos Aires y a las casas del ramo de la plaza, con lo cual se ha conseguido una gran economía, confiando el trabajo a quien cotizaba precio menor.

Aun cuando todos estos buques han sufrido reparaciones durante el año, el procedimiento enunciado ha hecho que los gastos hayan sido sensiblemente menores a los del año anterior, como puede apreciarse en la planilla que se agrega.

Han sido muy comunes los casos en los cuales los talleres particulares han presupuesto reparacio-

nes por un precio menor, y en algunos casos, la diferencia ha sido muy marcada debido a múltiples causas, pero últimamente el taller del Arsenal Naval Buenos Aires ha cotizado precios que han permitido la adjudicación de la obra, debido principalmente al estímulo que despierta la competencia a que ha sido sometido y al hecho de que los trabajos se proyectan y se hacen ahora con el criterio que corresponde o sea que no es posible planear obras a aplicarse en un buque viejo para que duren más que el buque mismo.

Está dando muy buenos resultados entregar el fletamento de los buques que hacen operaciones comerciales con puertos extranjeros, a casas de seriedad y de buena reputación, universalmente reconocida. Estando establecida la comisión que en esta clase de negocios se estila, no hay ventaja alguna en licitar el fletamento y de hacerlo así se corre el riesgo de que personas poco escrupulosas puedan presentarse a una licitación y, como desgraciadamente ha ocurrido en épocas anteriores, defrauden al Estado.

Como se ve, las actividades de los Transportes durante el año pueden considerarse excepcionales y la adquisición de los dos a que he hecho referencia permitirá, por un tiempo suficientemente largo, hacer un servicio más regular en las comunicaciones necesarias entre la Capital Federal y los puertos patagónicos y conducir pasajeros en forma más confortable de lo que hasta ahora se hacía.

Tan pronto el Transporte “Vicente Fidel López”, actualmente en reparaciones, se encuentre en condiciones de reanudar sus servicios, substituirá

al “1.º de Mayo” para que éste sea destinado al servicio hidrográfico con evidente economía, pues el Cañonero “Patria”, actualmente adscripto a ese servicio resulta muy oneroso aparte de que por su condición y estado no es buque apropiado para la misión que hoy desempeña.

Para completar eficientemente los servicios de transportes, contando con los dos recientemente adquiridos, haría falta incorporar un buque tanque, porque el “Ministro Ezcurra” es de muy poca capacidad, circunstancia que se hará más evidente aun con la llegada del segundo de nuestros Acorazados, que implicará tener que atenderse un consumo de petróleo mucho mayor que el actual.

Carga removida durante el año 1925

Remitido a Puerto Belgrano:		
Por transportes	kilos	924.472
Por ferrocarril	»	865.001
Por lanchas.	»	1.147.430
Remitido a Río Santiago:		
Por ferrocarril	»	2.500
Por transportes	»	311.661
Remitido a la costa Sud:		
Por vapores particulares	»	1.758
Remitido a Martín García	»	431.374
Remitido a varios destinos	»	66.660
Remitido a Subprefecturas y Estaciones radiotelegráficas del litoral:		
Por ferrocarril	»	250.759
Por vapores particulares	»	42.275
Remitido al Ars. de Art. de Zárate:		
Por ferrocarril	»	11.729
Por lanchas	»	180.414
Remitido a la Escuela de Aerostación:		
Por ferrocarril	»	266.719
Remitido a Mar del Plata, Mogotes, a Comisión P. Invar, San Antonio, Médanos, Recalada de Intersección:		

Por lanchas	»	16.727
Por ferrocarril	»	55.754
Carga recibida por ferrocarril, rezagos devoluciones	»	4.083
Remitido al detalle a buques y repar- ticiones en la Capital (aprox.) . . .	»	500.000
Retirado de la Aduana (11.787 bultos carga general con)	»	1.424.050
		<hr/>
Total	kilos	6.503.366

Expedición—

En los diferentes depósitos de la Dirección General Administrativa, durante el año 1925 se han formulado 12.599 relaciones de mercaderías a remitir y 2450 “Relaciones de tránsito” por artículos recibidos de la Aduana, rezagos, devoluciones y otros conceptos.

En el resumen respectivo de esta Memoria podrá apreciarse la cantidad de carga removida durante el año transcurrido, para lo cual se han utilizado casi exclusivamente los Transportes de la Armada y las embarcaciones menores de la Dirección General Administrativa y, por excepción, los vapores particulares utilizados solamente para efectuar remisiones a dependencias del litoral ubicadas en puntos a donde no llega el ferrocarril y siempre que no se hubiera dispuesto de embarcaciones propias en el momento oportuno.

Comisión de Recepción—

El tercer año de funcionamiento de este nuevo resorte de la administración naval ha confirmado la necesidad de su existencia.

Sus actividades comparadas con las del año anterior se concretan en lo siguiente:

	1924	1925
<i>Análisis :</i>		
Droguería	1	—
Electricidad	66	192
Equipos	19	24
Ferretería	28	100
Artículos navales	124	216
Viveres	160	227
	<hr/>	<hr/>
Totales	398	756

Recibos definitos:

Droguería	230	291
Electricidad	481	936
Equipos	434	488
Ferretería	1151	1770
Librería	291	330
Artículos navales	981	1315
Víveres	306	326
	<hr/>	<hr/>
Totales	3874	5426

Rechazos:

Droguería	17	5
Electricidad	44	97
Equipos	37	14
Ferretería	72	40
Librería	17	6
Artículos navales	66	29
Víveres	13	14
	<hr/>	<hr/>
Totales	266	205

Las cifras que quedan consignadas demuestran la severidad con que se sigue procediendo en la recepción del material que se adquiere, como así también que el comercio ha mejorado en sus tratos con la Dirección General Administrativa, hecho este último que está señalado por el menor número de rechazos de artículos en comparación con el año precedente.

La estadística que se ha hecho de las casas proveedoras de distintos artículos para la Armada y que arroja las siguientes cifras:

Casas clasificadas	590
Ordenes adjudicadas	3923
Rechazos	232
Reclamos por incumplimiento	1257
Ordenes anuladas	82

ha servido para eliminar aquellas casas cuyos procedimientos procuran molestias o trámites innecesarios, procedimiento conducente a tener un grupo seleccionado de comerciantes con quienes las transacciones de la Armada estén al abrigo de reclamos y dificultades.

Laboratorios—

Como en épocas anteriores, continúan satisfaciendo ampliamente las variadas y múltiples funciones que, por la complejidad de su organización, les corresponde como instituto de investigación científica de la Armada.

Los importantes asuntos que han sido sometidos a su dictamen por diversas reparticiones nacionales, así como la demanda frecuente de informes solicitados por el comercio y particulares, comprueban constantemente la confianza que merecen los Laboratorios de la Armada. Y si en este juicio favorable no puede incluirse referencia alguna a trabajos científicos de investigación es porque la atención del personal superior de estos Laboratorios, que con su competencia podría llevarlos a cabo, está totalmente supeditada al apremiante despacho exigido por expedientes y órdenes de compras que, en muchos casos, se refieren a tareas comunes de química analítica o simple ensayo de materiales. Recién cuando pueda corregirse esta situación, podrá considerarse íntegramente cumplidas las finalidades que se tuvieron en cuenta al crear los Laboratorios de la Armada en 1913.

El edificio que ocupan estos Laboratorios se encuentra en excelentes condiciones y el valioso ma-

terial destinado a investigaciones no ha sufrido deterioro alguno, siendo de celebrar que también este año haya transcurrido sin ningún accidente que lamentar, no obstante la posibilidad de producirse dada la índole del trabajo que se ejecuta.

En las planillas siguientes se consignan los datos correspondientes a los trabajos de cada sección. La cifra de 11.332 análisis, la de 415 expedientes informados y la de 1974 tubos químicos para sondas preparados de acuerdo con la fórmula de los mismos Laboratorios, ilustran suficientemente la intensidad de la tarea llevada a cabo en el año anterior.

LABORATORIOS DE LA ARMADA RESUMEN DE LOS ANALISIS

DEL AÑO 1925

M E S	Sec. Ensayos de Explosivos	Sec. Análisis Industriales	Sec. Ensayos Eléctricos	Sec. Análisis Biológicos	TOTAL DE ANALISIS
Enero	327	151	39	102	619
Febrero	210	135	21	102	468
Marzo	404	196	39	102	741
Abril	977	208	19	161	1365
Mayo	1146	230	35	134	1545
Junio	686	170	10	149	1015
Julio	1053	127	28	140	1348
Agosto	344	200	15	117	676
Septiembre ..	459	299	53	156	967
Octubre	346	226	120	169	861
Noviembre ..	261	251	110	137	759
Diciembre ..	228	336	252	152	968
TOTALES ..	6441	2529	741	1621	11332

La cantidad total de análisis y ensayos practicados durante el año 1925 ha alcanzado a once mil trescientos treinta y dos.

Además fueron preparados un mil novecientos setenta y cuatro tubos químicos para sondajes por el procedimiento de Thompson, siguiendo la fórmula de los Laboratorios de la Armada.

PREFECTURA GENERAL MARITIMA

Servicios, necesidades y mejoras—

Organización de la Prefectura General.—La actual organización no responde completamente al rol que está desempeñando.

Mientras su funcionamiento obedece a la Ley 3445 (Ley de Policía Marítima y Fluvial), por muchas razones debe y tiene que intervenir en otros asuntos íntimamente ligados a otros intereses dentro de los de su jurisdicción.

Se ha puesto en evidencia, por los muchos informes y consultas a diario evacuadas, que es sin duda alguna, la repartición más indicada y capacitada, para intervenir, bajo la dependencia del Ministerio de Marina, en la solución y estudio de los varios y múltiples problemas que afectan al comercio y transporte marítimo y fluvial, servicios hoy dispersos en cuatro Ministerios cuando su razón de ser los vincula directamente al de Marina.

A la Prefectura General Marítima le falta este organismo amplio para que con atribuciones propias y directas, pueda resolver lo que hoy otros Ministerios y reparticiones nacionales, previa su consulta y consejo, resuelven prolongando los trámites y aumentando el expedienteo.

Centralizar todos estos servicios en la Prefectura sería responder a una aspiración general muy sentida en la gente que está relacionada con los intereses del transporte por agua, desde que es a esta repartición donde acude en casi todos los casos el armador, el agente y el tripulante, vale decir, los representantes de la marina mercante en general. Y es el Ministerio de Marina por la afinidad con las cosas del mar, complementado con el personal civil, especializado en ciertas materias, el más capacitado para intervenir y hacer cumplir todo lo que se relacione con la marina mercante y sus intereses, evitando la intromisión de otras oficinas ajenas a la navegación mercante nacional o de ultramar.

Personal.—El empleo en la Prefectura General Marítima no puede ser un puesto al alcance de cualquier postulante. Sus servicios son complejos, delicados, de responsabilidad y no es posible admitir que personal sin conocimiento propio del puesto, pretenda mediante influencias extrañas ingresar a la repartición en donde se requieren, además de la idoneidad, un criterio y tacto especial, fruto de los muchos años de experiencia en el servicio.

Así lo ha interpretado el actual Gobierno creando el escalafón del personal y el ministerio tiene a estudio un proyecto de Reglamento a base del Reglamento Orgánico del Personal de la Armada, por juzgar que ya es tiempo que el Oficial de Prefectura egrese de una escuela, como los de la policía de la Capital, en donde en cursos breves y prestando servicios de meritorio, puedan adquirir una preparación teórico práctica profesional, complementada con una instrucción militar, necesaria

para la disciplina y para el que ejerce funciones de autoridad, dentro de cuya organización debe prevalecer un escalafón debidamente contralorado.

Aunque sea una redundancia repetirlo en las Memorias anuales, la escasez del personal superior y subalterno para la atención de los distintos servicios distribuidos en nuestro enorme litoral marítimo y fluvial es insignificante.

En la actualidad muchos de los destacamentos proyectados no han podido ser habilitados por falta de personal y ha sido necesario disminuir las dotaciones de varias dependencias para proveer de vigilancia a los puertos habilitados durante el año y que se indican en lugar correspondiente.

Y esta falta de personal se siente aún más en los grandes puertos de la Capital, Rosario y Santa Fe en donde el movimiento portuario se intensifica cada año, se habilitan y se dan al servicio público los proyectos de ampliación que requieren una vigilancia constante y numerosa. Es aquí en donde el personal se recarga y no alcanza para cubrir los puestos por tercios. Se requiere por lo tanto un 8 por ciento de aumento en los Oficiales, 15 % en las clases y 20 % en la tropa.

El personal de la Prefectura General Marítima sigue mal remunerado, y creo oportuno indicar nuevamente la necesidad de mejorar estos sueldos, pues existe una sensible desproporción en ellos, si se les compara con lo que percibe el personal de otra reparticiones nacionales, al que corresponde desempeñar funciones policiales análogas, con los mismos peligros y responsabilidades, sin que haya causa

aparente alguna que justifique una diferencia en la apreciación de lo que unos y otros debieran percibir en concepto a remuneración por sus respectivos servicios.

Material—

Edificios.—Son pocos los edificios de la repartición que se encuentran en buenas condiciones. Muchos de ellos provienen de Resguardos y la mayoría de las construcciones existentes son de madera y de carácter provisional.

En el ítem de Trabajos Públicos correspondiente al Departamento de Marina, se incluye una partida de \$ 300.000 $\frac{m}{n}$ para iniciar la construcción de edificios para las dependencias de la repartición y casas para alojamiento de su personal, cuyo costo total se hace ascender a la suma de \$ 2.950.000 $\frac{m}{n}$. Las características de estas construcciones deben responder a tres tipos de dependencias: Subprefectura, Ayudantía y Destacamento; uniformando estos tres grupos, se facilitaría no sólo la construcción en el plan de trabajo a realizarse, sino que resultaría económico.

Durante el año se ha efectuado reparaciones generales y parciales a los locales de un buen número de subprefecturas y destacamentos.

Se mantienen aun sin solución el importante problema de dotar a la Prefectura General de un edificio propio; como se sabe, el arrendamiento del actual importa al erario público la suma de \$ 78.000

anuales, gasto al cual hay que agregar el correspondiente a veinte dependencias que ocupan locales arrendados en distintos puntos del litoral fluvial o marítimo y que representan casi 18.000 pesos al año, lo que hace un total general de \$ 95.880 anuales.

Entre las dependencias que necesitan de inmediato la construcción de locales adecuados figuran en primer término:

Formosa. — En pésimas condiciones, amenaza derrumbarse; es propiedad que ceden los FF. CC. del Estado y que han reclamado reiteradamente.

San Pedro.—En el mismo edificio funciona la receptoría de rentas; sus paredes se encuentran agrietadas en forma tal que no es posible habilitarlo.

Río Gallegos.—Instalada en locales de madera y cinc, inadecuados; retirada ocho cuabras de la ribera, la Municipalidad local ha dispuesto el ensahe de la calle y toma la tercera parte del edificio.

Ushuaia.—En muy malas condiciones.

Cabe aquí observar que son todo un contraste nuestros edificios en los puertos de la costa sud, comparados con otros pertenecientes a reparticiones públicas. Desde Comodoro Rivadavia a Ushuaia se destacan las subprefecturas por el aspecto de sus locales, casuchas de madera y cinc, carentes de toda clase de comodidades para el personal destacado en esas regiones, muy crudas en ciertas épocas del año.

Los medios de movilidad fluvial o marítimo son malos, pocos y viejos. Se impone resolverse de una vez a emplear una suma importante para adquirir de inmediato las embarcaciones siguientes:

- 4 embarcaciones para servicio de incendio y salvataje.
- 12 lanchas de mar cerradas, de 11 millas.
- 30 lanchas con cámara a proa y toldilla hasta popa, de 14 millas.
- 40 lanchas con toldilla fija desde la proa hasta la popa, de 10 millas.
- 15 botes salvavidas; 45 botes de 7 metros; 16 canoas de 6 metros; 30 de 5.20 metros; 31 de 4.75 metros, todos a motor.

Material rodante.—Se ha aumentado con la adquisición de un automóvil Rugby para el servicio de inspección en el puerto de la Capital. Pero muchas dependencias, ubicadas distantes de los centros de población, carecen de medios de movilidad por tierra, para atender servicios y comunicaciones con la localidad, siendo necesario el proporcionárselos.

Pericias e inspecciones efectuadas—

Fiscalizar el cumplimiento de ordenanzas y reglamentos marítimos en los buques, es tarea que exige a la Prefectura General un cuerpo de inspectores técnicos numeroso. Los actuales deben limitar su acción a las pericias, inspecciones solicitadas y averías. Aun así, el servicio se resiente y sufre interrupciones; no se puede atender al público debi-

damente y resta tiempo para efectuar inspecciones periódicas, espontáneas y necesarias.

Cascos y averías—

Pericias efectuadas	560
Inspecciones efectuadas en el puerto .	900

Máquinas—

Inspecciones efectuadas	2421
Calderas inspeccionadas	634
Motores combustión interna	1726
Ejes, bujes y bocinas	168
Válvulas de seguridad selladas	406
Pruebas hidrostáticas	64

Inscripciones de buques, ceses de bandera, arqueos

Inscripciones.—Mayores de seis toneladas (estadística comparada en los tres últimos años):

<i>Año</i>	<i>N.º de embarc.</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>Difer.</i>
1923	89	13.666	
1924	124	18.002	+ 5336
1925	100	23.400	+ 5398

Tipo de los buques mayores inscriptos:

	<i>Toneladas</i>
15 Vapores	12.158.29
33 Chatas	4.447.55
4 Pontones	4.349.13
7 Buques a motor	1.547.03
1 Draga	289.09
6 Remolcadores	208.61
10 Chatas a motor	176.64
15 Lanchas a nafta	139.09
6 Canoas	41.16
1 Balandra	22.75
2 Balsas	20.75
<hr/> 100 Buques	<hr/> 23.400.09

Menores de seis toneladas:

<i>Año</i>	<i>N.º de embarc.</i>	<i>Difer.</i>
1924	885	
1925	810	— 75

Ceses de banderas.—Embarcaciones mayores de seis toneladas:

<i>Año</i>	<i>N. de embarc.</i>	<i>Tonelaje</i>
1923	26	4667
1924	26	6401
1925,	17	1487

Menores de seis toneladas:

<i>Año</i>	<i>N. de embarc.</i>
1924	32
1925	4

Modificaciones:

Cambios de nombres de buques mayores de seis toneladas	55
Cambios de nombres de embarcaciones de menos de seis toneladas	77
Colocaciones de motores	87
Cambios de motores	90
Cambios de arboladura	9

Elenco de la Marina Mercante.—Se dió a la publicidad en los primeros meses del año:

El total de embarcaciones que figuran en él es de **3917** buques distribuídos así:

1. ^a categoría, vapores	982
2. ^a categoría, a motor	1768
3. ^a categoría, a vela, etc.	1167

Arqueos.—Debe dejarse constancia del enorme recargo que tiene esta sección por falta de personal

técnico. Cuenta con un Jefe arqueador, un ayudante y tres meritorios, que como se ha indicado en lugar correspondiente de esta Memoria, están muy mal remunerados.

A las operaciones de arqueo, concurre el Jefe y su ayudante en la mayoría de los casos, circunstancia ésta, que les resta tiempo para atender la oficina y si se agrega que es trabajo que debe efectuarse a toda hora y en los distintos puertos del país, fácil es comprender la tarea abrumadora y excesiva que debe desarrollar este personal; lo comprueban los datos estadísticos del año que a continuación se consignan:

Arqueos	712
Rearqueos	87
Renovaciones	2
Duplicados	23
Arqueos provisionales	651

Policía costanera—

Si bien la Prefectura General Marítima se ha desempeñado satisfactoriamente en el servicio general de policía, debo insistir en lo que respecta al pasaje clandestino de gentes desde los países limítrofes del litoral fluvial.

Se ha apresado buen número de contraventores a la Ley de Inmigración, pero, se tiene la seguridad, como se ha repetido en otras oportunidades, que representa ese número un porcentaje muy reducido. La cooperación de la repartición no puede ir más allá con los elementos de que dispone, pese a su mejor buena voluntad, para reprimir la inmigración clandestina.

No se han registrado hechos de mayor importancia; el orden no ha sido alterado en lo mínimo. La autoridad marítima se ha impuesto en todos los puertos del país y cumpliendo órdenes de la superioridad, ha garantizado la libertad de trabajo, impidiendo severamente, de acuerdo con las leyes, a los propagandistas perturbadores de la tranquilidad y del trabajo emplear medidas coercitivas y de sabotaje.

Resguardo—

Los servicios de resguardo confiados a las dependencias de esta Prefectura General en todos los puertos de la República, con excepción de los de la Capital Federal, Rosario, Bahía Blanca y La Plata, han sido atendidos con toda regularidad, casi podría decirse en forma eficiente y satisfactoria, si se considera que en la casi totalidad de las dependencias, la buena voluntad ha tropezado con la falta de medios adecuados de movilidad y la carencia de personal en relación a las vastas zonas que deben vigilar.

Esta escasez general de personal, por una parte, y por otra la falta de recursos, hacen que no sea posible llevar a la práctica la instalación de los Destacamentos que la experiencia indica como indispensables en determinadas jurisdicciones, tales como en las de las Subprefecturas del Uruguay y Alto Paraná, abiertas ampliamente al contrabando fronterizo.

Un caso reciente pone de manifiesto la imperiosa necesidad que existe de aumentar los destacamen-

tos de vigilancia en el litoral fronterizo, si se quiere que la represión del contrabando llegue a ser una realidad.

En el mes de Diciembre del año último, la policía de la ciudad de Monte Caseros descubrió la introducción de un contrabando consistente en 19 casos de alcohol, los cuales se hallaban ocultos en una chacra de la localidad.

Requerida una información al respecto del Subprefecto de Monte Caseros, este funcionario expresó que el contrabando de referencia, en el supuesto caso de haber sido introducido por agua, ha pasado inadvertido para el personal a sus órdenes, circunstancia fácilmente explicable si se tiene en cuenta que la jurisdicción de dicha dependencia abarca la extensa zona de ciento treinta y ocho kilómetros, a lo largo de lo cual se hallan instalados solamente nueve Destacamentos, con un total de dos oficiales y 33 hombres de tropa.

No solamente la longitud de la costa jurisdiccional hace ineficaz la buena voluntad del personal encargado de la vigilancia, sino también las características de la costa sinuosa y cubierta de malezas, con pequeños arroyos internos, que presentan grandes facilidades para la impunidad de los defraudadores de la renta, que forman legión en aquellos parajes, sabedores de la ineficacia de la acción represiva de la autoridad.

Es impostergable el aumento del personal de esas dependencias, como también dotarlas de los medios de movilidad necesarios y de que carecen en absoluto como ya se ha dicho.

Hay que reconocer que no obstante todos los inconvenientes apuntados, el personal de las dependencias, en general, ha desplegado una recomendable actividad en sus funciones de vigilancia arriesgando muchas veces sus vidas en el cumplimiento de su deber.

Infracciones y contrabandos—

Las infracciones y contrabandos descubiertos por el personal de las dependencias de la Prefectura General, superan en número e importancia al total de los registrados durante el año 1924, lo cual pone en evidencia que a medida que el personal va adquiriendo experiencia en las funciones de represión fiscal, mayor es el rendimiento de la vigilancia que ejerce.

Las recorridas policiales que efectúan las lanchas de las dependencias han dado muy buenos resultados, dentro, naturalmente, de lo que puede esperarse de la escasez de personal y de elementos de movilidad con que cuenta la repartición. Prueba de ello es el contrabando que fué descubierto en jurisdicción de la Prefectura del Delta en el mes de Noviembre del año ppdo. y del cual se hicieron eco los diarios de esta Capital.

Dicho contrabando fué apresado a bordo de la lancha “Gujer” en circunstancia que el personal de la Subprefectura del Tigre efectuaba una recorrida en la lancha de la misma. Detenida la embarcación portadora del contrabando se comprobó que éste consistía en 750 kilos de seda y un cajón con-

teniendo drogas y perfumes, lo cual fué valuado en la suma de \$ 24.000 oro sellado.

La lancha que fué apresada en la intersección del canal Arias y el Paraná de las Palmas, era una embarcación nueva y muy veloz, como si hubiera sido construída expresamente para el uso a que se le destinaba en ese instante.

Muchos otros contrabandos, aun cuando de menor importancia, han sido descubiertos por las dependencias del litoral, como lo demuestra la relación que se acompaña en la cual figuran los contrabandos apresados por cada una de ellas, no haciéndose constar el importe de las mercaderías secuestradas, por no tenerse conocimiento de ese dato sino en muy pocos casos en que ha sido comunicado por las dependencias aduaneras pertinentes.

Con excepción del contrabando de seda apresado por la Subprefectura del Tigre, los demás, en su casi totalidad, consisten en tabaco y caña, procedentes del Brasil y Paraguay.

Relación de los contrabandos apresados

Año 1925

Paraná	17
Santo Tomé	16
Posadas	11
Corrientes	11
Santa Fe	10
Comodoro Rivadavia	9
Bahía Blanca	8
Concordia	5
Concepción del Uruguay	5
Barra Concepción	5
La Cruz	5
Barranqueras	4
Rosario	4
San Nicolás	3
Alvear	3
Empedrado	3
San Javier (M.)	3
Colonia Clorinda	2
Monte Caseros	2
Colón	2
Gualedguaychú	2
Formosa	2
Tigre	1
Bouvier	1
Quequén	1
Bermejo	1
Itá-Ibaté	1

Movimiento portuario—

A 64.610.480.51 toneladas alcanza el movimiento total de buques en los distintos puertos de la República durante el año 1925. Esta cifra acusa un aumento de 558.743.44 toneladas, sobre el año 1924.

Descompuesta la suma total arriba indicada, corresponden 36.417.200.90 a los buques de *ultramar* entrados y salidos; 26.950.181.88 toneladas a los

de *cabotaje nacional*, y 1.243.097.73 a los *fluviales ribereños*.

Estas cantidades parciales, en relación a sus correspondientes del año 1924, indican que tanto en la navegación y comercio de cabotaje nacional o internacional se han producido los siguientes aumentos:

En el cabotaje nacional	3.380.273.30 ton.
En el cabotaje internacional. .	59.192.46 ton.

Por lo que se refiere a los buques de ultramar se ha producido una disminución de 2.880.722.32 toneladas. No obstante esta diferencia en menos, es de hacer notar que el tonelaje total de importación y exportación durante el año 1924 tuvo un movimiento extraordinario de 7.852.726.77 toneladas sobre el año 1923, de manera que aun subsiste sobre este último año un aumento de 4.972.004.45 toneladas.

Buques de ultramar.—Analizando los parciales expresados, resulta que el movimiento de buques de *ultramar* está representado, en detalle, por las siguientes cifras que van a continuación:

6.277 vapores entrados con .	18.388.985.81 tonel.
6.154 vapores salidos con .	17.924.518.10 "
336 veleros entrados con.	48.955.20 "
318 veleros salidos con.	54.741.— "

Estos buques han operado como sigue:

Por el Puerto de la Capital—

3.189 vapores entrados con.	9.519.189.66 tonel.
3.120 vapores salidos con. . .	9.400.065.— "
224 veleros entrados con.	39.677.56 "
209 veleros salidos con.	41.674.28 "

Por los puertos de la costa Sud—

467 vapores entrados con.	923.611.11 tonel.
437 vapores salidos con .	858.213.59 ”
108 veleros entrados con.	4.073.64 ”
103 veleros salidos con .	3.933.51 ”

Por los puertos internos—

2.621 vapores entrados con.	7.946.185.04 tonel.
2.597 vapores salidos con .	7.666.239.51 ”
4 veleros entrados con.	5.204.— ”
6 veleros salidos con .	9.134.— ”

Las cantidades precedentemente detalladas representan al movimiento total de buques de ultramar, entrados y salidos, cargados y en lastre.

Excluyendo los buques entrados y salidos en lastre, los cargados están representados por las siguientes cifras:

Puerto de la Capital—

3.076 vapores entrados con.	9.254.063.37 tonel.
2.318 vapores salidos con .	7.142.286.— ”
185 veleros entrados con.	33.925.07 ”
129 veleros salidos con .	1.780.63 ”

Puertos de la costa Sud—

277 vapores entrados con.	461.229.01 tonel.
322 vapores salidos con .	706.394.66 ”
94 veleros entrados con. . .	3.479.06 ”
25 veleros salidos con . .	1.780.44 ”

Puertos internos—

1.515 vapores entrados con.	4.969.819.27 tonel.
2.184 vapores salidos con .	6.565.148.51 ”
3 veleros entrados con. . .	3.860.— ”
6 veleros salidos con	9.134.— ”

A los buques de ultramar entrados y salidos *en lastre*, corresponden las siguientes cifras:

Puerto de la Capital—

113 vapores entrados con.	265.126.29 tonel.
802 vapores salidos con	2.257.779.— ”
39 veleros entrados con.	5.752.49 ”
80 veleros salidos con	26.282.65 ”

Puertos de la costa Sud—

190 vapores entrados con.	462.382.10 tonel.
115 vapores salidos con	151.818.93 ”
14 veleros entrados con.	594.58 ”
78 veleros salidos con	2.153.07 ”

Puertos internos—

1.106 vapores entrados con.	2.976.365.77 tonel.
413 vapores salidos con	1.101.091.— ”
1 veleros entrados con.	1.344.— ”

De las cifras anteriores resulta que en el año 1925 han entrado por los distintos puertos de la República 6613 buques de ultramar (vapores y veleros) con 18.437.941.01 toneladas, y han salido 6472 (vapores y veleros) con 17.979.259.89 toneladas, de los cuales corresponden a:

Buques cargados—

4.868 vapores entrados con.	14.685.111.65 tonel.
4.824 vapores salidos con	14.413.829.17 ”
282 veleros entrados con.	41.264.13 ”
160 veleros salidos con	26.306.07 ”

Buques en lastre—

1.409 vapores entrados con.	3.703.974.16 tonel.
1.330 vapores salidos con	3.510.688.93 ”
54 veleros entrados con.	7.691.07 ”
158 veleros salidos con	28.435.72 ”

*Buques de cabotaje.—*En el movimiento total de

los buques nacionales que en 1925 ha efectuado el comercio de cabotaje, se ha producido un aumento que, como queda dicho al comienzo de este capítulo, alcanza a 3.380.273.30 toneladas.

Dicho movimiento se descompone como sigue:

31.689 vapores entrados con	10.902.923.20 tonel.
31.565 vapores salidos con	11.872.913.71 "
20.456 veleros entrados con	2.612.526.05 "
20.224 veleros salidos con	2.561.818.92 "

Cantidades que a su vez se descomponen por zonas o grupos en la siguiente forma:

Puerto de la Capital—

2.328 vapores entrados con	1.345.057.76 tonel.
2.362 vapores salidos con	1.376.123.46 "
8.845 veleros entrados con	1.551.037.38 "
8.862 veleros salidos con	1.513.551.84 "

Puertos de la costa Sud—

1.253 vapores entrados con	1.814.012.80 tonel.
1.237 vapores salidos con	1.807.435.15 "
136 veleros entrados con	3.569.15 "
114 veleros salidos con	3.110.54 "

Puerto internos—

28.108 vapores entrados con	7.743.852.64 tonel.
27.966 vapores salidos con	7.689.355.10 "
11.474 veleros entrados con	1.057.919.52 "
11.248 veleros salidos con	1.045.156.54 "

Descontando los buques y veleros entrados y salidos en lastre dichas cifras quedan reducidas a las siguientes:

Puerto de la Capital—

2.293 vapores entrados con	1.330.495.55 tonel.
1.487 vapores salidos con	1.029.684.65 "
8.733 veleros entrados con	1.530.229.46 "
1.413 veleros salidos con	166.471.26 "

Puertos de la costa Sud—

1.127 vapores entrados con.	1.607.829.45 tonel.
1.063 vapores salidos con .	1.558.655.36 "
99 veleros entrados con.	2.815.22 "
40 veleros salidos con .	1.317.88 "

Puertos internos—

11.683 vapores entrados con.	3.014.006.34 tonel.
8.134 vapores salidos con .	1.954.729.49 "
7.340 veleros entrados con.	557.744.85 "
6.475 veleros salidos con .	619.020.62 "

Planilla demostrativa del movimiento habido en los puertos de la República durante el año 1925, con cifras comparativas correspondientes al año 1924:

<i>Alvear</i> —67 buques con	5.568.99 tonel.
Movimiento habido en 1924	7.852.— "
Diminución	2.284.— "
<i>Ajó</i> —90 buques con	2.648.39 "
Movimiento habido en 1924	2.639.— "
Aumento	9.39 "
<i>Bajada Grande</i> —264 buques con	83.884.94 "
Movimiento habido en 1924	53.401.88 "
Aumento	30.483.06 "
<i>Bermejo</i> —1178 buques con	553.475.63 "
Movimiento habido en 1924	466.754.87 "
Aumento	86.720.76 "
<i>Barranqueras</i> —3208 buques con	695.565.90 "
Movimiento habido en 1924	636.959.50 "
Aumento	58.606.40 "

<i>Bella Vista</i> —1443 buques con	583.866.34	”
Movimiento habido en 1924	532.599.35	”
	<hr/>	
Aumento	51.266.99	”
<i>Bouvier</i> —370 buques con	215.921.60	”
Movimiento habido en 1924	228.076.20	”
	<hr/>	
Diminución	12.154.60	”
<i>Baradero</i> —691 buques con	34.786.23	”
Movimiento habido en 1924	26.588.11	”
	<hr/>	
Aumento	8.228.12	”
<i>Campana</i> —4358 buques con	1.498.821.24	”
Movimiento habido en 1924	1.422.969.05	”
	<hr/>	
Aumento	75.852.19	”
<i>Corrientes</i> —7299 buques con	878.329.48	”
Movimiento habido en 1924	832.703.52	”
	<hr/>	
Aumento	45.625.96	”
<i>Colón</i> —1823 buques con	1.223.156.71	”
Movimiento habido en 1924	1.037.924.28	”
	<hr/>	
Aumento	185.232.43	”
<i>Concordia</i> —1169 buques con	970.578.83	”
Movimiento habido en 1924	876.256.11	”
	<hr/>	
Aumento	94.322.72	”
<i>C. del Uruguay</i> —1520 buques con	1.165.002.—	”
Movimiento habido en 1924	1.050.098.—	”
	<hr/>	
Aumento	114.904.—	”
<i>Cúrtiembre</i> —1338 buques con	275.276.77	”
Movimiento habido en 1924	222.304.20	”
	<hr/>	
Aumento	52.972.57	”
<i>Diamante</i> —2492 buques con	1.226.887.79	”
Movimiento habido en 1924	983.421.01	”
	<hr/>	
Aumento	243.466.78	”

Empedrado —881 buques con	524.738.08	''
Movimiento habido en 1924	506.031.10	''
	<hr/>	
Aumento	18.706.98	''
Esquina —1542 buques con	583.369.02	''
Movimiento habido en 1924	541.636.80	''
	<hr/>	
Aumento	41.732.22	''
Formosa —1116 buques con	596.948.01	''
Movimiento habido en 1924	518.833.98	''
	<hr/>	
Aumento	78.114.03	''
Goya —1552 buques con	594.951.68	''
Movimiento habido en 1924	553.643.80	''
	<hr/>	
Aumento	41.307.88	''
Gualeguay —443 buques con	35.362.64	''
Movimiento habido en 1924	35.504.45	''
	<hr/>	
Diminución	141.81	''
Gualeguaychú —1478 buques con	180.530.79	''
Movimiento habido en 1924	141.446.19	''
	<hr/>	
Aumento	39.084.60	''
Hernandarias —1789 buques con	382.365.25	''
Movimiento habido en 1924	312.525.27	''
	<hr/>	
Aumento	69.839.98	''
Ibicuy —281 buques con	342.557.51	''
Movimiento habido en 1924	236.506.55	''
	<hr/>	
Aumento	106.050.96	''
Ituzaingó —486 buques con	58.261.06	''
Movimiento habido en 1924	55.744.80	''
	<hr/>	
Aumento	2.516.26	''

<i>Itatí</i> —679 buques con	59.419.38	”
Movimiento habido en 1924	59.268.07	”
Aumento	151.31	”
<hr/>		
<i>Itá-Ibaté</i> —543 buques con	63.370.65	”
Movimiento habido en 1924	55.307.98	”
Aumento	8.062.67	”
<hr/>		
<i>La Plata</i> —4023 buques con	4.102.804.—	”
Movimiento habido en 1924	4.218.355.63	”
Diminución	115.551.62	”
<hr/>		
<i>Lavalle</i> —1135 buques con	548.935.78	”
Movimiento habido en 1924	510.865.42	”
Aumento	38.070.36	”
<hr/>		
<i>La Paz</i> —2613 buques con	768.728.90	”
Movimiento habido en 1924	696.929.03	”
Aumento	71.799.87	”
<hr/>		
<i>Las Palmas</i> —842 buques con	518.246.34	”
Movimiento habido en 1924	486.465.32	”
Aumento	31.781.02	”
<hr/>		
<i>Mal Abrigo</i> —680 buques con	184.452.24	”
Movimiento habido en 1924	130.478.18	”
Aumento	53.974.06	”
<hr/>		
<i>Puerto Aguirre</i> —328 buques con	57.635.52	”
Movimiento habido en 1924	51.362.71	”
Aumento	6.272.81	”
<hr/>		
<i>Paraná</i> —7376 buques con	796.750.—	”
Movimiento habido en 1924	709.317.—	”
Aumento	87.433.—	”
<hr/>		
<i>Posadas</i> —1578 buques con	111.547.33	”
Movimiento habido en 1924	118.459.96	”
Diminución	6.912.63	”

<i>Pilcomayo</i> —676 buques con	483.243.93	''
Movimiento habido en 1924	404.224.05	''
	<hr/>	
Aumento	79.019.88	''
<i>Paso de la Patria</i> —904 buques con.	59.612.90	''
Movimiento habido en 1924	60.558.40	''
	<hr/>	
Diminución	945.50	''
<i>Pueblo Brugo</i> —1372 buques con.	284.888.24	''
Movimiento habido en 1924	221.547.76	''
	<hr/>	
Aumento	63.338.48	''
<i>Paso de los Libres</i> —383 buques con	20.821.84	''
Movimiento habido en 1924	24.218.20	''
	<hr/>	
Diminución	3.396.36	''
<i>Ramallo</i> —125 buques con	91.009.06	''
Movimiento habido en 1924	163.356.51	''
	<hr/>	
Diminución	72.347.45	''
<i>Rosario</i> —7385 buques con	7.466.177.53	''
Movimiento habido en 1924	6.963.716.62	''
	<hr/>	
Aumento	502.460.91	''
<i>Reconquista</i> —1012 buques con	41.171.44	''
Movimiento habido en 1924	34.024.29	''
	<hr/>	
Aumento	7.147.15	''
<i>San Fernando</i> —5756 buques con	126.712.28	''
Movimiento habido en 1924	204.881.95	''
	<hr/>	
Aumento	78.169.67	''
<i>San Nicolás</i> —851 buques con	877.644.18	''
Movimiento habido en 1924	1.339.451.29	''
	<hr/>	
Diminución	461.807.11	''
<i>Santa Fe</i> —5274 buques con	2.008.064.73	''
Movimiento habido en 1924	1.748.769.85	''
	<hr/>	
Aumento	259.294.88	''

<i>San Pedro</i> —381 buques con	135.300.83	”
Movimiento habido en 1924	73.238.85	”
	<hr/>	
Aumento	62.061.98	”
<i>Santo Tomé</i> —107 buques con	7.554.—	”
Movimiento habido en 1924	3.438.—	”
	<hr/>	
Aumento	4.116.—	”
<i>Tigre</i> —342 buques con	26.652.18	”
Movimiento habido en 1924	7.578.44	”
	<hr/>	
Aumento	19.073.74	”
<i>V. Constitución</i> —692 buques con	1.176.882.30	”
Movimiento habido en 1924	1.018.402.69	”
	<hr/>	
Aumento	158.479.78	”
<i>Victoria</i> —459 buques con	27.613.94	”
Movimiento habido en 1924	32.130.72	”
	<hr/>	
Diminución	4.516.78	”
<i>Villa Urquiza</i> —1134 buques con	149.568.80	”
Movimiento habido en 1924	113.625.04	”
	<hr/>	
Aumento	35.943.76	”
<i>Zárate</i> —2498 buques con	1.498.481.88	”
Movimiento habido en 1924	1.837.118.46	”
	<hr/>	
Diminución	338.636.58	”
<i>Bahía Blanca</i> —751 buques con	1.529.801.35	”
Movimiento habido en 1924	2.639.338.15	”
	<hr/>	
Diminución	1.109.536.80	”
<i>Comodoro Rivadavia</i> —570 buques con.	1.265.988.49	”
Movimiento habido en 1924	930.180.58	”
	<hr/>	
Aumento	335.807.91	”
<i>Deseado</i> —248 buques con	403.155.42	”
Movimiento habido en 1924	415.077.03	”
	<hr/>	
Diminución	11.921.69	”

<i>Mar del Plata</i> —263 buques con	191.087.40	”
Movimiento habido en 1924	57.671.99	”
	<hr/>	
Aumento	133.415.41	”
<i>Madryn</i> —296 buques con	513.568.02	”
Movimiento habido en 1924	531.244.84	”
	<hr/>	
Diminución	17.676.82	”
<i>Patagones</i> —58 buques con	21.237.28	”
Movimiento habido en 1924	13.322.64	”
	<hr/>	
Aumento	7.914.64	”
<i>Quequén</i> —237 buques con	97.599.86	”
Movimiento habido en 1924	84.637.14	”
	<hr/>	
Aumento	12.962.72	”
<i>Río Gallegos</i> —363 buques con	046.713.70	”
Movimiento habido en 1924	387.813.63	”
	<hr/>	
Aumento	18.900.07	”
<i>Río Grande</i> —88 buques con	45.567.68	”
Movimiento habido en 1924	49.209.88	”
	<hr/>	
Diminución	3.642.68	”
<i>San Antonio Oeste</i> —182 buques con	108.334.07	”
Movimiento habido en 1924	146.401.78	”
	<hr/>	
Diminución	38.067.71	”
<i>Santa Cruz</i> —252 buques con	400.172.—	”
Movimiento habido en 1924	501.536.69	”
	<hr/>	
Diminución	101.364.69	”
<i>San Julián</i> —257 buques con	385.690.59	”
Movimiento habido en 1924	378.140.12	”
	<hr/>	
Aumento	7.550.47	”
<i>Ushuaia</i> —290 buques con	49.043.63	”
Movimiento habido en 1924	41.803.51	”
	<hr/>	
Aumento	7.240.12	”

<i>P. de la Capital</i> —29.140 buques con.	24.786.376.94	”
Movimiento habido en 1924	25.104.427.33	”
	<hr/>	
Diminución	318.050.39	”



INDICE

	Pág.
PREAMBULO	5
Planilla comparativa escuadra 1916-1926	12
ESTADO MAYOR GENERAL	13
Actividades de la Escuadra	13
Buques de guerra extranjeros que han visita- do puertos argentinos	21
Servicio Aeronáutico Naval	22
Servicio de Comunicaciones Navales	45
Servicio Hidrográfico	58
DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL	99
Conscripción	100
Escuelas	100
Justicia	112
Sanidad	113
DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL	119
Armamento en general	124
Máquinas y electricidad	127
BASES NAVALES	131
Base Naval de Puerto Belgrano	132
Base Naval del Río de la Plata	146
Arsenal Naval Buenos Aires	155
DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA	173
Contaduría	173
Contralor	182
Inspección	182
Compras	183
Suministros	185
Talleres	186
Laboratorios	199
PREFECTURA GENERAL MARITIMA	201
Material	204
Inscripción de buques y cese de bandera	207
Policía costanera	209
Resguardo	210
Infracciones y contrabando	212
Movimiento portuario	214