

MEMORIA

— DEL —

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1933



**Presentada al H. Congreso de la Nación
por el Ministro de Marina
Capitán de Navío Eleazar Videla**

BUENOS AIRES

TALLERES GRAFICOS DE LA D. G. A.—MINISTERIO DE MARINA

— 1934 —

Al Honorable Congreso de la Nación:

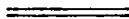
Atento a lo prescripto en el artículo 90 de la Constitución Nacional, tengo el agrado de elevar a V. H. la Memoria del Departamento de Marina correspondiente al año 1933.

La relación sucinta que en ella se hace de las actividades de la Armada informará al Honorable Congreso en lo que se refiere a sus funciones técnicas y administrativas y le permitirá constatar que, a pesar de encontrarse ellas encuadradas dentro del plan de economías impuestas por la situación financiera, se han desarrollado en forma eficiente.

Asimismo V. H. podrá apreciar la necesidad de atender ciertas exigencias de carácter indispensable para el mejor cumplimiento de los servicios públicos a cargo de este Ministerio y que obligan a considerar las erogaciones que ellas demandan en el correspondiente proyecto de presupuesto.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad

ELEAZAR VIDELA
Ministro de Marina



Para que las fuerzas navales puedan alcanzar su natural eficiencia y justifiquen los gastos que impone su mantenimiento, se requiere que todo el complejo organismo que las constituye funcione sin tropiezos, en forma que puedan emplearse en cualquier momento y respondan al propósito fundamental de su existencia: velar por la seguridad del país bajo cualquier probable combinación de circunstancias. En procura de esa alta finalidad se orientaron las actividades de la Armada durante el año transcurrido y aun cuando por razones de economía general no tuvieron la amplitud deseada, alcanzaron sin embargo su objetivo, pues todo el material de la flota se empleó en ejercicios y maniobras que tienden a aumentar el entrenamiento y la experiencia de las tripulaciones en el mar. Si bien la ejercitación de la Escuadra cuesta una apreciable suma de dinero, la labor realizada debe continuarse con mayor amplitud, puesto que es el único camino a seguir para que la Armada pueda responder a las exigencias que imponen el progreso de la Nación y la geografía de nuestro país. Como en otras cosas, la práctica perfecciona la Marina.

El año pasado la Armada y sus servicios conexos, costó a la Nación \$ 4.08 por habitante. Esta suma es muy pequeña si se tiene en cuenta que la Marina produce paz y tranquilidad general.

El litoral marítimo de la República ha sido recorrido por la Escuadra y muchos de sus puertos recibieron unidades de la misma, destacadas especialmente con ese fin. Estas visitas tienen como finalidad que oficiales y tropa se familiaricen con el medio en que deben desarrollar sus actividades y adquieran los conocimientos complementarios a sus funciones, y también que las poblaciones costeras establezcan contacto, mediante conocimiento directo, con la Marina de Guerra, su custodia natural.

Se consigue, además, con estas visitas, llevar a las poblaciones del litoral marítimo las ventajas de todo orden que significa la presencia de un buque, a la vez que van así preparándose las futuras rutas comerciales mediante el cuidadoso estudio del mar, que absorberá todavía por muchos años las energías de la Marina. Los países como el nuestro con extenso litoral, a medida que el tiempo transcurre y el progreso se acentúa, van ligándose al mar porque él es la continuación de las rutas terrestres y de los grandes ríos. No hay nación floreciente cuando no se cuenta con el control del mar, y en determinadas épocas este dominio se hace imprescindible. Como una consecuencia de esto la Marina debe mantener su capacidad y eficiencia en forma que le permita cuidar el gran volumen del intercambio comercial y a ese fin dedica sus energías.

Los problemas básicos de la Marina pueden involucrarse en dos grandes categorías: los que atañen al material y los que se refieren al personal.

Los primeros se solucionan con dinero; con leyes y reglamentaciones los segundos.

En lo que respecta al material es indudable que por circunstancias bien conocidas es indispensable restringir gastos, pero no escapará al criterio de V. H. que esta situación no puede ser permanente; necesidades imperiosas tales como la de reemplazar la vieja fragata escuela por un buque moderno hacen necesario un aumento en la suma que actualmente se le asigna a la Armada. Con las cantidades que se le fijan ahora no es posible cumplir un plan metódico de reposición del material existente; sólo alcanza para cubrir las erogaciones que demandan la conservación del material que se posee, pero lógicamente estos gastos crecen a medida que aumenta la edad del material.

Por otra parte, día tras día las armas ofensivas y defensivas sufren un progreso constante y no es posible quedarse a la zaga en estos importantes asuntos, porque sería exponerse a que en un momento determinado las erogaciones a pedir al país no den los frutos a esperarse por un mal entendido concepto de economía.

El problema del personal es más complejo que el del material. Se trata de leyes que dentro de las posibilidades, consideren los distintos casos y los resuelvan con el más amplio espíritu de justicia, reglamentaciones acertadas que contribuyan a que los hombres que forman nuestra Marina rindan el máximo en beneficio del país, que se sacrifiquen pero que encuentren en ese sacrificio compensaciones justas.

Los métodos que contribuyen a la instrucción del personal subalterno y superior, si bien no constituyen por ahora un problema, será una de las preocupaciones de este Departamento. Por el momento se considera que ella está bien orientada, y este concepto se justifica por la capacidad demostrada por el personal en las distintas actividades desarrolladas por la Escuadra en el año.



ESCUADRA ACTIVA

Toda fuerza naval organizada debe responder en cualquier circunstancia a los fines para los cuales fué creada y para que esto suceda es indispensable que todo el mecanismo, delicado y complejo de los buques que la constituyen, funcione sin inconvenientes y que su funcionamiento sea controlado y dirigido por manos expertas y familiarizados con ellos.

Para llegar a estos resultados es necesario largos años de pacientes y laboriosos trabajos, pues la Marina de Guerra es un organismo que no puede improvisarse. Cuando sus servicios son requeridos debe estar adiestrada y constituída, so pena de fracasar.

Por estas someras consideraciones es que durante el año próximo pasado se ha mantenido el máximo de buques en movimiento, dentro de las limitaciones impuestas por las condiciones del material y de los fondos disponibles. En esa forma se ha procurado cumplir con los requisitos enunciados, hacer que la conservación de los buques se mantenga en una forma eficiente por la dedicación que el personal presta a los distintos mecanismos al usarlos diariamente y manteniendo el nivel de pre-

paración ya alcanzado por el personal a costa de largos años de trabajo.

La escuadra activa ha sido constituída durante el año próximo pasado en la forma siguiente:

- 1 División de Acorazados.
- 1 División de Cruceros.
- 1.^a Escuadrilla de Exploración.
- 2.^a Escuadrilla de Exploración.
- Grupo de Sumergibles.
- Grupo de Rastreadores.

Esta Escuadra ha cumplido su labor, durante el año transcurrido, de acuerdo a las instrucciones que le fueron impartidas, desarrollando los trabajos en el mar en forma tal que evidencia que los gastos efectuados por la Nación no son inútiles. La capacidad demostrada por las tripulaciones de los distintos buques indica que el nivel de preparación alcanzado es muy bueno. Sólo resta ahora mantenerlo y tratar de superarlo con un adiestramiento intensivo y regular para lo cual se continuará manteniendo los buques en constante actividad y en el mayor número posible, con los recursos que se fijan para el Departamento a mi cargo.

Esta misma actividad impuesta a los buques, trae como consecuencia lógica un mayor entusiasmo y un repunte moral muy grande entre sus tripulaciones. El espíritu de trabajo se ve aumentado y la emulación entre buques hace que cada uno de los tripulantes dé en beneficio de su unidad todo lo que es capaz.

Los derechos propios serán siempre respetados cuando ellos estén resguardados por una fuerza ade-

cuada a la potencialidad y prestigio de la Nación. La posesión de esa fuerza en estado eficiente es de gran importancia para la seguridad del país y para mantener alto el sentimiento de dignidad nacional.

La Marina de Guerra constituye una parte importante de las fuerzas para la defensa nacional e indica en el exterior la potencialidad del país.

Su existencia en estado eficiente da a nuestros puertos, costas y rutas marítimas una razonable seguridad, los capitales que explotan nuestras riquezas, aumentando los recursos de la Nación, pueden contar también con largos períodos de paz estable y desarrollar con tranquilidad sus actividades, sentimiento de tranquilidad de que también gozan nuestras poblaciones ribereñas y marítimas y en una palabra la Nación entera. El precio que el país pague en el mantenimiento de su Marina, comparado con el producido que da el trabajo en esas condiciones de seguridad y tranquilidad, es en realidad una prima de seguro muy baja.

La experiencia nos ha enseñado por otra parte, que el mantener buques en desarme no produce mayores economías, por el contrario, cuando los buques que han permanecido en esa situación son llamados al servicio, requieren recorridas del material tan grandes y tan costosas que hacen ilusorias las cantidades que se economizaron en concepto de aprovisionamientos.

La Escuadra durante el año próximo pasado ha recorrido, en conjunto o destacando unidades aisladas, todo nuestro litoral marítimo y fluvial visi-

tando todos los puertos y poniendo en contacto sus tripulaciones con los pobladores, adquiriendo así un conocimiento más exacto de las condiciones locales y del medio en que deben actuar.

El plan de actividades desarrollado por la Armada durante el año transcurrido, ha sido verdaderamente provechoso. La intensidad de dicho programa no ha revestido caracteres extraordinarios si se considera que el progreso de este organismo de la defensa naval de la Nación exige una permanente ejercitación en el mar. Ha quedado, sin embargo, confirmada de una manera indudable, la ventaja que tanto desde el punto de vista económico como profesional, representa el mantener en actividad las unidades de la flota, aunque separándolas transitoriamente, mediante una rotación periódica, para efectuarles reparaciones en los talleres de la Armada, con lo que se ha logrado también un mejor aprovechamiento de la capacidad de dichos talleres, cuya actividad pudo así mantenerse prácticamente uniforme durante el año.

En ocasión de los festejos realizados en celebración del primer centenario del nacimiento del Teniente Coronel de Marina D. Luis Piedrabuena, la Armada se asoció a esos homenajes destacando diversas unidades para participar en los actos mencionados.

Con motivo de la visita efectuada por el Excmo. señor Presidente de la Nación a las Repúblicas del Brasil y Uruguay, se constituyó una División Naval integrada por el acorazado "Moreno" y los exploradores "Tucumán", "Mendoza" y "La Rioja".

La Patagonia fué visitada por casi todos los buques de combate y algunos de ellos llegaron hasta Ushuaia.

Servicios Marítimos Conexos

La Marina además de su objetivo primordial tiene a su cargo otros servicios que si bien no tienen ni guardan relación muy estrecha con su misión principal, contribuyen al mayor progreso y mejor organización de los servicios administrativos de la Nación.

Estos servicios son los que prestan las reparticiones siguientes:

Prefectura General Marítima. — Esta gran repartición atiende los servicios de policía de todos los puertos de la Nación. Tiene a su cargo la vigilancia, control y regulación del tráfico de los puertos y ríos, regulación de los servicios de pilotaje y remolques, fomento y atención de la marina mercante, matrículas de buques, inspecciones de material y personal, certificados, patentes de capitanes, pilotos, baquianos, maquinistas navales, registro de obreros marítimos, etc., y en general controla la aplicación de las leyes que rigen los servicios de la marina mercante nacional y con la cooperación de los buques de la Marina, la legislación sobre pesca y tráfico marítimo.

Tiene a su cargo, por delegación, servicios del Departamento Nacional del Trabajo, Departamento Nacional de Higiene, resguardos e inmigración.

Escuela de Pilotos y Maquinistas Navales.—De esta escuela egresa el personal de pilotos y maquinistas navales, que es necesario a la marina mercante nacional.

Servicio Hidrográfico.—Por intermedio de este servicio la marina contribuye eficazmente al desarrollo del comercio marítimo de la Nación, mediante la confección de los planos, fruto de concientes estudios, de las costas y puertos, que ofrecen la seguridad que realmente requiere el tráfico.

Con los buques que tiene adscriptos y con la colaboración de los demás buques de la marina, mantiene un permanente servicio de relevamiento de costas y puertos, iluminación y balizamiento, publicación de cartas, derroteros, avisos a los navegantes, servicio de la hora oficial de la República y tops radiotelegráficos para la navegación. Como así también contribuye al servicio meteorológico de la Nación, al estudio de la oceanografía en nuestras costas y litoral marítimo.

Comandancia Naval de la Tierra del Fuego.—Además del servicio comercial de Transportes que mantiene la Marina para beneficio y progreso de la Patagonia donde la acción civilizadora y colonizadora de la Marina se ha hecho sentir desde las épocas más remotas, se mantiene un servicio en la Tierra del Fuego donde es poco frecuente la presencia de buques mercantes debido a su escasa población. Con el barco destacado en esa región se mantiene un servicio permanente para pasajeros y carga entre las poblaciones, fomentando en esa for-

ma el progreso de ellas que de otra manera quedarían libradas a sus propios recursos. La Marina trata de mejorar ese servicio, pero se tropieza siempre con el inconveniente de la falta de buques y la falta absoluta de fondos destinados a ese objeto.



PRESUPUESTO

La autorización conferida por el H. Congreso al Poder Ejecutivo en el artículo 2.º de la Ley 11.671 obligó al Departamento de Marina a efectuar reajustes sucesivos en sus partidas de sueldos y gastos, a medida que la marcha del ejercicio económico dejaba traslucir la posibilidad de reducir los montos de ciertas partidas.

A tal efecto, en el transcurso del año se dictaron seis decretos en Acuerdo General de Ministros, efectuando rebajas en el Presupuesto de este Departamento y por un monto de \$ 944.756.50 $\frac{m}{n}$; como podrá observarse en el cuadro que se acompaña, los sueldos y asignaciones del Personal Militar contribuyeron con un 42.37 % de la economía, los gastos de la Armada con un 31.46 %, los sueldos del personal civil con un 19.60 % y los sueldos y gastos de los Servicios anexos a la Armada con un 6.57 %.

A esta economía deben agregarse los saldos devueltos de las partidas por cierre del ejercicio y cuyo importe puede apreciarse en \$ 580.000 moneda nacional.

El plan de economía impuesto por este Departamento en el manejo de su presupuesto en el ejer-

cicio fenecido, sólo ha podido llevarse a cabo mediante una severa administración, eliminando empleos, no cubriendo vacantes y aprobando únicamente aquellos gastos que se consideraban de estricta necesidad.

A pesar de las dificultades de orden financiero, el plan de actividades de la Escuadra pudo cumplirse a satisfacción.

Los Presupuestos del Departamento de Marina desde 1928 a 1933, considerando los refuerzos y rebajas en Acuerdos de Ministros, son los indicados en el siguiente cuadro:

Año	Presupuesto \$ $\frac{m}{n}$	Refuerzos \$ $\frac{m}{n}$	Economías \$ $\frac{m}{n}$	Presupuesto total \$ $\frac{m}{n}$
1928	43.882.062.75	1.220.777.27	—	45.102.840.02
1929	46.823.365.15	2.335.626.68	—	49.158.991.83
1930	46.823.365.15	5.921.344.24	—	52.744.709.39
1931	56.127.999.27	550.185.45	—	56.678.184.72
1932	53.144.289.27	—	3.350.000.—	49.794.289.27
1933	49.944.834.—	—	944.756.50	49.000.077.50

Con un presupuesto inferior al de 1929, el Departamento de Marina llena las necesidades de la defensa marítima de la Nación, a pesar de que desde 1929 la Escuadra ha sido renovada en gran parte con la incorporación de nuevas unidades, dos cruceros, tres exploradores y tres submarinos, material delicado y costoso, cuya conservación, cuidado y manejo requieren gastos superiores al mantenimiento de las antiguas unidades que con la incorporación de las nuevas han sido radiadas o reducidas a la inactividad.

Como en otras oportunidades ha hecho destacar el Departamento a mi cargo, el presupuesto de la Armada propiamente dicho, es inferior en cerca de 7 millones de pesos moneda nacional, por estar a su cargo servicios extraños a su verdadera función, como ser la Prefectura General Marítima y el Servicio Hidrográfico.

En 1933, sobre el Presupuesto reajustado del Anexo G que importó \$ 49.000.077.50, los Servicios Anexos demandaron la suma de \$ 6.888.971.50 por sueldos y gastos, es decir el 14.06 % del presupuesto total.

En rigor el presupuesto del Anexo G del año 1933, correspondiente a la *Armada*, ha sido de pesos 42.111.106 $\frac{m}{n}$.

Presupuesto del Departamento de Marina, después de reajustado por los Decretos en Acuerdo General de Ministros, Nos. 16.801, 18.302, 27.738, 30.100, 33.523 y 35.111

	Sueldos y jornales	Otros gastos	TOTAL
ARMADA	27.883.546.—	14.227.560.—	42.111.106.—
Item Personal Militar Superior (Sueldos)	6.503.880		
Item Assignac. Diversas del Personal Superior	1.609.800		
Item Personal Militar Subalterno (Sueldos)	12.497.480		
Item Assignac. Diversas del Personal Subalterno.	949.000		
Item Sobresueldo de Enseñanza	17.500.—		
Otros gastos (Inciso 13)			
Mantenimiento y equipo del personal de la Armada (Item 1)		3.459.000.—	
Personal civil			
Incisos 2 al 10 (Sueldos)	6.305.886.—		
Otros gastos (Inciso 13)			
Gastos de operación (Item 2)		4.430.500.—	
Reparación y renovación del material (Item 3)		5.224.900.—	
Gastos generales y eventuales (Item 4)		1.113.160.—	
SERVICIOS ANEXOS	4.696.341.50	2.192.630.—	6.888.971.50
Prefectura General Marítima	4.174.470.—	1.753.740.—	5.928.210.—
Servicio Hidrográfico	521.871.50	438.890.—	960.761.50
Total del Anexo G	32.579.887.70	16.420.190.—	49.000.077.50

DEPARTAMENTO DE MARINA

ANEXO G—AÑO 1933

Proporción del Presupuesto de la Armada

Personal militar—

Sueldos y asignaciones diversas del personal superior	\$ $\frac{m}{n}$	8.113.680.—	representa el 19.26 %	
Sueldos y asignaciones diversas del personal subalterno	»	13.446.480.—	representa el 31.93 %	
Subsueldos de enseñanza	»	17.500.—	representa el 0.04 %	51.23 %
		<hr/>		
	\$ $\frac{m}{n}$	21.577.660.—		

Personal civil—

Incluidos 2 al 10	\$ $\frac{m}{n}$	6.305.886.—	representa el 14.97 %	14.97 %
-----------------------------	------------------	-------------	-----------------------	---------

Otros gastos (Inciso 13)—

Item 1—Mantenimiento equipo del personal de la Armada	\$ $\frac{m}{n}$	3.459.000.—	representa el 8.22 %	
Item 2—Gastos de operación de la Armada	»	4.430.500.—	representa el 10.52 %	
Item 3—Reparación y renovación del material de la Armada	»	5.224.900.—	representa el 12.41 %	
Item 4—Gastos generales y eventuales varios	»	1.113.160.—	representa el 2.65 %	33.80 %
		<hr/>		
	\$ $\frac{m}{n}$	14.227.560.—		

Total del Presupuesto de la Armada . \$ $\frac{m}{n}$ 42.111.106.— representa el 85.94 % del Presupuesto total del Departamento de Marina.

Proporción del Presupuesto de los Servicios Anexos

Prefectura General Marítima—

Incluido 11—Sueldos personal civil	\$ $\frac{m}{n}$	4.174.470.—	representa el 60.59 %	
Incluido 13—Item 5—Otros gastos	»	1.753.740.—	representa el 25.45 %	86.04 %
		<hr/>		
	\$ $\frac{m}{n}$	5.928.210.—		

Servicio Hidrográfico—

Incluido 12—Sueldos personal civil	\$ $\frac{m}{n}$	521.871.50	representa el 7.58 %	
Incluido 13—Item 6—Otros gastos	»	438.890.—	representa el 6.38 %	13.96 %
		<hr/>		
	\$ $\frac{m}{n}$	960.761.50		

Total del Presupuesto de los Servicios

Anexos	\$ $\frac{m}{n}$	6.888.971.50	representa el 14.06 %	del Presupuesto total del Departamento de Marina.
Presupuesto total	\$ $\frac{m}{n}$	49.000.077.50		

NOTA—Este presupuesto es el definitivo del Departamento de Marina, después de los reajustes hechos por Decretos en Acuerdo General de Ministros Nos. 16.801, 18.302, 27.738, 30.100, 33.523 y 35.111.

Ley N.º 11.378 de Adquisiciones Navales

La reducción de los créditos acordados anualmente para el cumplimiento de esta ley de renovación y modernización de los elementos de la Armada viene demorando la realización del programa autorizado, no obstante la urgencia que reviste su ejecución.

Durante el año pasado se incorporaron a la flota los tres submarinos “Salta”, Santiago del Estero” y “Santa Fe” permaneciendo en actividad.

Se prosiguen las obras en el puerto de Mar del Plata a fin de habilitar la dársena de submarinos y completar la futura base de esas unidades.

El plazo de 10 años fijado para la ejecución de esta ley sancionada en 1926, no podrá ser cumplido por las dificultades financieras de los últimos años, que han atrasado en forma tal la ejecución del plan de adquisiciones que hará imposible su cumplimiento total en 1936 como estaba previsto primitivamente.

De los 75.000.000 \$ o/s autorizados, hasta la fecha se han invertido 40.117.786.19 \$ o/s, quedando un saldo no invertido al 31 de diciembre de 1933 de 34.882.213.81 \$ o/s.

De este saldo correspondía haberse invertido en el 2.º período de la ley (1929-1932) la suma de 16.011.730.63 \$ o/s, pues sobre el total asignado para este período de \$ o/s 20.000.000 se invirtieron únicamente 3.988.269.37 \$ o/s. El saldo que correspondería invertir en el tercer y último período (1933-1936) sería de \$ 18.870.483.18 $\%$. De este

importe se ha autorizado invertir en 1934 la suma de 1.100.000 \$ o/s.

Se acompaña un cuadro con el detalle de las inversiones efectuadas con cargo a la Ley N.º 11.378 desde 1926 a 1933.

Anexo L

En el año 1933 el monto asignado para atender las obras públicas del Departamento de Marina con cargo a este Anexo fué de \$ 505.000 $\frac{m}{n}$.

La exigüidad de esta asignación impidió al Departamento a mi cargo el ejecutar obras que revisiten carácter de urgencia y que han sido proyectadas en años anteriores y cuyo monto ascendía a \$ 1.263.500 $\frac{m}{n}$, que como queda dicho fué reducido a \$ 505.000.

A continuación se indican las obras ejecutadas o en vías de ejecución:

- a) Construcción de dos tanques para almacenamiento de combustible líquido, uno para proveer a la Usina Eléctrica de Puerto Belgrano y otro a los buques de Ushuaia. Crédito asignado \$ 81.763.26 $\frac{m}{n}$. Las obras están en ejecución.
- b) Dragado de la Dársena para Submarinos en el puerto de Mar del Plata. Crédito asignado \$ 135.000 $\frac{m}{n}$. Estos fondos han sido puestos a disposición del Ministerio de Obras Públicas, a cuyo cargo está la ejecución de los trabajos.

Detalle de las inversiones efectuadas con cargo a la Ley N.º 11.378 desde 1926 a 1933

	Saldo por período \$ o/s	Autorizado por período \$ o/s	Inversión anual de cada período \$ o/s	Inversión por período \$ o/s	Autorización Ley N.º 11.378 \$ o/s
El artículo 4.º de la Ley autoriza a invertir . . .					75.000.000.—
1er. período: 1926-1929					
Autorizado a invertir . . .		35.000.000.—			
Invertido:					
1926			216.828.81		
1927			26.320.512.96		
1928			7.540.053.52		
1929			759.770.60	34.837.165.89	
Saldo no invertido en el 1er. período	162.834.11				
2.º período: 1930-1932					
Autorizado a invertir . . .		20.000.000.—			
Invertido:					
1930			1.131.866.65		
1931			1.101.189.74		
1932			1.755.212.98	3.988.269.37	
Saldo no invertido en el 2.º período	16.011.730.63				
3er. período: 1933-1936					
Autorizado a invertir . . .		20.000.000.—			
Invertido:					
1933			1.292.350.93	1.292.350.93	
Saldo no invertido del 3er. período al 31 de diciem- bre de 1933	18.707.649.07			40.117.786.19	75.000.000.—
Saldo no invertido				34.882.213.81	
				75.000.000.—	75.000.000.—

- c) Construcción de un tanque subterráneo para 8000 metros cúbicos de petróleo e instalación de tuberías en Puerto Belgrano. Crédito asignado \$ 260.000 $\frac{m}{n}$. Estas obras están en ejecución pero aun no se ha extendido certificado alguno por no haberse cumplido la primera etapa.
- d) Para terminar la ampliación y renovación de las instalaciones de usinas y red eléctrica de las Bases Navales y para pago de seguro de las obras hasta su entrega definitiva. Crédito asignado \$ 28.236.74 $\frac{m}{n}$. Fué invertida la suma de \$ 22.231.39. Queda un saldo de \$ 6.005.35 que no será utilizado.

Reclutamiento del personal subalterno

El nuevo sistema implantado permite abrigar las mejores esperanzas acerca de la forma en que ha quedado solucionado este problema fundamental. Aun cuando los resultados definitivos se apreciarán dentro de algún tiempo, ha sido posible ya reconocer múltiples ventajas de diversa naturaleza.

Comisión Naval en Europa

Terminadas las construcciones que se efectuaban en Italia, el asiento de la Comisión ha pasado a Londres y el personal que compone la misma ha sido reducido al número indispensable, compatible con las funciones que le están encomendadas.

Agregados Navales

Por los motivos expresados el año anterior, reducción de gastos impuestos a este Departamento, los puestos de Agregados Navales no han sido provistos. Siendo sin embargo conveniente cubrir esos puestos para mantener una vinculación más directa para conocer las actividades y progresos de las marinas extranjeras, se tratará de hacerlo en cuanto las circunstancias lo permitan.

Actividades y comisiones especiales de los buques en el año 1933.—Por distintas causas fué necesario destacar unidades de las fuerzas constituidas para el desempeño de diversas comisiones.

Entre estas comisiones cabe destacar las siguientes:

Con motivo del viaje efectuado por el Excmo. señor Presidente de la Nación a los Estados Unidos del Brasil, se formó una División Naval constituida por el Acorazado “Moreno” donde se embarcó el señor Presidente, y los Exploradores “Mendoza”, “Tucumán” y “La Rioja”.

En el mes de agosto y con el fin de asociarse a los festejos con los cuales la República Oriental del Uruguay celebraba el aniversario de su independencia y llevando la representación de nuestro país, se trasladaron al puerto de Montevideo los Exploradores “Mendoza”, “Tucumán” y “La Rioja”.

“*Libertad*”.—En enero estuvo destacado en el puerto de Rosario en donde desempeñó una comisión de vigilancia.

En febrero fué destacado en el desempeño de una comisión en Comodoro Rivadavia, siguiendo

luego viaje hasta Ushuaia e isla de los Estados efectuando sondajes en diversos puertos.

Por Circular Reservada N.º 311 este buque fué incorporado al Grupo de Sumergibles como Buque-Base, haciendo una navegación hasta Puerto Belgrano donde fué reemplazado por el Guardacostas “Belgrano”. Navegó durante el año 5743 millas.

“*M 1*”.—Adscripto a la Escuela Naval. Efectuó navegaciones por el Río de la Plata para práctica de los Cadetes de dicha escuela. Navegó durante el año 405 millas.

“*M 2*”.—Adscripto a la Primera Región Naval.

En enero efectuó un viaje hasta Madryn con el objeto de conducir hasta Puerto Belgrano a los ciudadanos que debían incorporarse a las filas del Ejército y de la Armada.

Navegó durante el año 2352 millas.

“*M 3*”.—Adscripto a la Escuela Naval. Efectuó navegaciones por el Río de la Plata para práctica de los Cadetes de dicha escuela. Navegó durante el año 2331 millas.

“*M 4*”.—Integró la Escuadrilla de Rastreadores.

En enero y febrero efectuó navegaciones por el Río de la Plata con motivo del embarco anual de los Cadetes de la Escuela Naval. Efectuó diversas comisiones de vigilancia en aguas de Martín García y del Delta.

Durante el año navegó 1408 millas.

“*M 5*”.—Integró la Escuadrilla de Rastreadores.

Continuó hasta el 9 de febrero en aguas de Mar del Plata, el curso de buceo para adiestramiento del personal de buzos.

Desempeñó diversas comisiones de vigilancia en el río Uruguay.

En septiembre, conjuntamente con el “*M 7*”, zarpó para Mar del Plata a efectos de llevar a cabo trabajos de rastreo en esa zona. Durante el año navegó 1389 millas.

“*M 6*”.—Integró la Escuadrilla de Rastreadores.

En mayo fué destacado al puerto de Villa Constitución con objeto de adherirse a las fiestas patrias.

Desempeñó diversas comisiones de vigilancia en Martín García y por el río Uruguay inspeccionando Destacamentos y Subprefecturas.

En octubre fué destacado al puerto de Gualeguaychú a objeto de participar en los festejos celebrados con motivo del 150 aniversario de la fundación de dicha ciudad.

Navegó durante el año 4250 millas.

“*M 7*”.—Integró la Escuadrilla de Rastreadores.

Desempeñó diversas comisiones de vigilancia por el río Uruguay y Martín García.

En junio fué destacado a Formosa para cooperar con las autoridades militares en la vigilancia fluvial de esa zona con motivo del conflicto para-

guayo-boliviano, inspeccionando en su viaje las Sub-prefecturas y Ayudantías desde Santa Fe hasta el puerto de destino.

En septiembre, conjuntamente con el “M 5”, zarpó para Mar del Plata a objeto de llevar a cabo trabajos de rastreo en esa zona. Navegó durante el año 4437 millas.

“M 8”.—Integró la Escuadrilla de Rastreadores.

Desempeñó comisiones de vigilancia en los puertos del litoral fluvial y Martín García.

Navegó durante el año 4099 millas.

“M 9”.—Integró la Escuadrilla de Rastreadores.

Desempeñó comisiones de vigilancia en el río Uruguay y Martín García.

En junio fué destacado a Ushuaia como buque de estación, desempeñando su Comando la jefatura de la Comandancia Naval de Tierra del Fuego.

Navegó durante el año 5079 millas.

“*Presidente Sarmiento*”.—El 1.º de abril zarpó del puerto de la Capital para iniciar su XXXIII viaje de instrucción llevando a su bordo los Cadetes del último año de la Escuela Naval. Este viaje comprendió un crucero por diferentes puertos de América y Europa y un segundo por la Costa Sud.

El 11 de noviembre en el puerto de Santa Cruz se adhirió a los festejos y homenajes celebrados en memoria del Comandante Luis Piedrabuena. Regresó al puerto de la Capital dando por finalizado el viaje el día 21 de diciembre.

Durante el viaje navegó 22.326 millas.

Buques nuevos. — Con fecha 26 de febrero de 1933 zarparon de Taranto con destino al país los submarinos “Salta”, “Santa Fe” y “Santiago del Estero” llegando al puerto de la Capital el día 7 de abril.

Después de una breve permanencia en el puerto de la Capital se incorporaron a la Escuadra de Mar, desarrollando sus actividades de acuerdo con el plan aprobado.

El 14 de octubre se trasladaron al puerto de Santa Fe donde recibieron las banderas de combate, entrando después al puerto de Rosario de donde zarparon para Mar del Plata.

El 13 de diciembre, dando por finalizado su período de instrucción, zarparon para Puerto Belgrano donde entraron a dique a los efectos de la recorrida de su material.

BIBLIOTECA NACIONAL DE MARINA—

Durante el año se han ingresado 119 obras y 8 cartas nuevas.

Actualmente posee la biblioteca 8812 obras en 9007 volúmenes; 1055 folletos y 498 cartas, planos y mapas.

Durante el año han concurrido a la misma 692 lectores y han retirado obras, para su lectura fuera de la misma, 858, lo que hace un total de 1550 lectores, que han consultado 1775 obras.

MUSEO NAVAL—

Han ingresado al Museo Naval, durante el año catorce piezas nuevas, entre las que merecen destacarse las siguientes: modelo de submarino argentino, tipo “Salta”; modelo de cilindro de los motores Diesel (Tossi) montados en los submarinos argentinos; y los cofres conteniendo los pabellones de guerra de los tres submarinos “Salta”, “Santa Fe” y “Santiago del Estero”.

Durante el año han concurrido al Museo 3387 visitantes.

Buques de guerra extranjeros que han visitado puertos argentinos

Nombre	Nacionalidad	Clase	Llegó	Zarpó	Visitó
“Dauntless”	Inglés	Crucero	Diciembre 20 932	Enero 3	Buenos Aires
“Durban”	Inglés	Crucero	Diciembre 20 932	Enero 2	Buenos Aires
“Dauntless”	Inglés	Crucero	Enero 13 933	Enero 22	Mar del Plata
“Dauntless”	Inglés	Crucero	Enero 23	Enero 28	Ingeniero White
“Durban”	Inglés	Crucero	Enero 12	Enero 22	Mar del Plata
“Durban”	Inglés	Crucero	Enero 23	Enero 28	Puerto Belgrano
“Durban”	Inglés	Crucero	Enero 30	Febrero 2	Puerto Madryn
“Durban”	Inglés	Crucero	Febrero 4	Febrero 8	Comodoro Rivadavia
“Soumen Joutsen”	Finlandés	Fragata	Enero 21	Enero 27	Buenos Aires
“Durban”	Inglés	Crucero	Agosto 28	Septiembre 18	Buenos Aires
“Durban”	Inglés	Crucero	Septiembre 21	Octubre 3	Rosario (Santa Fe)
“Durban”	Inglés	Crucero	Octubre 5	Octubre 12	La Plata
“Dauntless”	Inglés	Crucero	Octubre 18	Octubre 25	Ushuaia
“Dauntless”	Inglés	Crucero	Diciembre 14	Diciembre 21	Golfo Nuevo
“Dauntless”	Inglés	Crucero	Diciembre 23	Enero 3 934	Mar del Plata
“Baquedano”	Chilena	Corbeta	Noviembre 6	Noviembre 9	Ushuaia y Canales Fueguinos
“Contramaestre Micalvi”	Chilena	Escampavía	Noviembre 6	Noviembre 8	Ushuaia y Canales Fueguinos
“Elcano”	Español	Crucero	Diciembre 26	Enero 3 934	Buenos Aires

Características principales de los buques de la Armada

BUQUE	Dimensiones principales en metros			Desplazamiento Tons. Mts.		Años en servicio	Costo primitivo	Poder en HP	VELOCIDAD		Potencia en Kw	Observaciones
	Eslora P. P.	Manga construcción	Puntal construcción	Máximo	Vacío				Máxima	Económica		
Acorazado "Rivadavia"	171.294	29.869	15.450	34.129	26.356	18	2.214.000 £	45.000	22.5	13.4	1500	
Acorazado "Moreno"	171.294	29.869	15.450	34.129	26.356	17	2.214.000 £	45.000	22.5	13.4	1500	
Crucero "25 de Mayo"	(*) 165.40	(2) 17.70	11.00	9.910	6.526	3	1.021.000 £	86.671	33.3	14.7	750	
Crucero "Almirante Brown"	(*) 165.40	(2) 17.70	11.00	9.910	6.526	3	1.021.000 £	97.071	33.5	14.7	750	
Guardacostas "San Martín"	100.00	18.200	12.20	—	—	34	668.200 £	—	—	—	210	En modernización.
Guardacostas "Belgrano"	100.00	18.200	12.20	7.300	5.540	34	696.700 £	13.000	18	11	210	
Guardacostas "Pueyrredón"	100.00	18.200	12.20	—	—	34	782.000 £	—	—	—	210	En modernización.
Guardacostas "Garibaldi"	100.00	18.200	12.20	7.730	6.183	34	752.000 £	13.000	18	11	113	Radiado 20-3-934.
Cañonero "Libertad"	70.100	13.510	6.65	2.760	2.265	43	176.000 £	2.800	13	9.5	101	
Cañonero "Independencia"	70.100	13.510	6.65	2.731	2.265	43	176.000 £	2.800	13	9.5	101	
Cañonero "Rosario"	73.150	9.829	4.27	1.207	992	23	81.445 £	1.300	15	8	57	
Cañonero "Paraná"	73.150	9.829	4.27	1.207	992	23	81.445 £	1.300	15	8	57	
Explorador "Cervantes"	97.528	9.652	6.02	2.072	1.434	5	1.750.000 $\frac{m}{s}$	42.000	33	11.5	63	
Explorador "Garay"	97.528	9.652	6.02	2.072	1.434	5	1.750.000 $\frac{m}{s}$	42.000	33	11.5	63	
Explorador "La Rioja"	98.540	9.68	6.02	2.573	1.479	4	308.333 £	44.624	35	—	85	
Explorador "Mendoza"	98.540	9.68	6.02	2.573	1.479	4	308.333 £	42.993	34	—	85	
Explorador "Tucumán"	98.540	9.68	6.02	2.573	1.479	4	308.333 £	45.055	35	—	85	
Destructor "Catamarca"	(*) 87.36	8.25	5.05	1.357	935	21	124.360 £	17.000	28	11	30	
Destructor "Jujuy"	87.36	8.25	5.05	1.286	841	21	124.360 £	17.000	28	12	30	
Destructor "Córdoba"	85.00	9.00	4.70	1.368	887	21	124.360 £	7.188	26.5	13.5	40	
Destructor "La Plata"	85.00	9.00	4.70	—	—	21	124.360 £	—	—	—	—	En modernización.
Submarino "Salta"	(1) 69.110	(2) 6.675	—	(3) 1.155.45	(4) 935	1	207.999 £	3.000	(5) 17.5 (6) 8.5	—	—	
Submarino "Santiago del Estero"	(1) 69.110	(2) 6.675	—	(3) 1.155.45	(4) 935	1	207.999 £	3.000	(5) 17.5 (6) 8.5	—	—	
Submarino "Santa Fe"	(1) 69.110	(2) 6.675	—	(3) 1.155.45	(4) 935	1	207.999 £	3.000	(5) 17.5 (6) 8.5	—	—	
Buque Escuela "Presidente Sarmiento"	81.99	13.314	7.543	2.733	2.165	34	105.000 £	1.450	13	10	—	
Buque Oceanográfico "San Luis"	59.436	10.00	4.80	843	—	5	65.000 £	950	12.2	10	50	
Buque Oceanográfico "San Juan"	59.436	10.00	4.80	843	—	5	65.000 £	950	12.2	10	50	
Balizador "Alférez Mackinlay"	56.00	(2) 8.70	4.050	863	614	19	20.306 £	360	10	9	20	
Transporte "Bahía Blanca"	149.45	(2) 17.99	11.59	18.590	6.240	15	496.229 £	4.000	12	10	20	
Transporte "Chaco"	79.20	(2) 11.46	7.34	3.630	1.690	10	35.000 £	1.750	12	9.5	20.5	
Transporte "Pampa"	79.20	11.46	7.34	3.630	1.690	10	35.000 £	1.750	12	9.5	10	
Transporte "1.º de Mayo"	61.250	(2) 9.20	6.80	1.480	777	43	18.000 £	600	11	10	10	
Transporte "América"	77.270	13.32	8.64	6.050	1.820	13	—	1.800	9.5	9	20	
Transporte "Patagonia"	54.90	8.73	3.90	1.428	870	7	18.744 £	446	9.5	—	5.6	
Transporte "Vicente Fidel López"	50.32	7.93	5.63	1.164	434	27	7.600 £	480	9.3	8	6.6	
Buque Tanque "Ministro Ezcurra"	76.20	12.19	6.32	4.234	1.467	19	50.424 £	830	10	9	16.1	
Rastreador "M 1"	55.00	7.30	3.50	526	—	17	88.406 $\frac{m}{n}$	1.843	16	10	10	
Rastreador "M 2"	55.00	7.30	3.50	526	—	17	88.406 $\frac{m}{n}$	1.843	16	10	10	
Rastreador "M 3"	55.00	7.30	3.50	526	—	17	88.406 $\frac{m}{n}$	1.843	16	10	10	
Rastreador "M 4"	55.00	7.30	3.50	526	—	17	88.406 $\frac{m}{n}$	1.843	16	10	10	
Rastreador "M 5"	56.10	7.30	3.49	528	—	15	88.406 $\frac{m}{n}$	1.843	16	10	10	
Rastreador "M 6" (Petrolero)	56.10	7.30	3.49	528	—	15	88.406 $\frac{m}{n}$	1.843	16	8.6	10	
Rastreador "M 7"	56.10	7.30	3.49	528	—	15	88.406 $\frac{m}{n}$	1.843	16	10	10	
Rastreador "M 8" (Petrolero)	56.10	7.30	3.49	528	—	15	88.406 $\frac{m}{n}$	1.843	16	10	10	
Rastreador "M 10"	56.10	7.30	3.49	528	—	15	88.406 $\frac{m}{n}$	1.843	16	10	10	
Aviso "Golondrina" (Petrolero)	56.10	7.30	3.49	528	—	15	88.406 $\frac{m}{n}$	1.843	16	9.4	1.5	
Remolcador "Mataco"	39.62	8.686	4.24	—	—	5	37.000 £	1.200	12	5.5	16	
Remolcador "Toba"	39.62	8.686	4.24	—	—	5	37.000 £	1.200	12	5.5	16	
Remolcador "Azopardo"	44.27	8.38	4.95	716	—	14	—	800	14	10	7	
Remolcador "Ona"	39.624	8.534	4.24	620	—	19	32.200 £	1.600	13	6	16	
Remolcador "Querandí"	39.624	8.534	4.24	620	—	19	32.200 £	1.600	13	6	16	

- (*) Flotación.
- (1) Entre P. P.
- (2) Máxima.
- (3) Sumergido.
- (4) En superficie (calado 4.41).
- (5) En superficie.
- (6) En inmersión.

Servicio Hidrográfico

SECCION HIDROGRAFIA—

Prosiguiendo el desarrollo del plan de trabajos de relevamiento de nuestra costa, se lleva a cabo con los buques oceanográficos “San Juan” y “San Luis” el levantamiento de la zona abarcada por la Isla de los Estados, estrecho de Le Maire y tierras adyacentes, trabajo de sumo interés y no exento de sacrificios. Al mismo tiempo se practican estudios de la fauna marina, análisis del agua de mar y de muestras de fondo para ir reuniendo pacientemente los datos que permitirán confeccionar la Cata de Pesca, única base racional para orientar esta industria.

Por primera vez se han reunido en una publicación oficial el Almanaque Náutico y las Tablas de Marea para el corriente año, trabajo útil que merece destacarse por la labor que encierra.

Cabe señalar igualmente el adelanto y la bondad de las cartas marinas editadas por la mencionada repartición.

Comisión hidrográfica del estrecho de Le Maire. El buque Oceanográfico “San Juan” trabajó en el relevamiento completo del estrecho de Le Maire y costas Oeste de la Isla de los Estados y Este de Tierra del Fuego desde el 23 de enero hasta el 19 de mayo de 1933. Durante este período efectuó un relevamiento completo con triangulación, sondajes, observaciones de mareas, etc.

En ese mismo período destacó una subcomisión para efectuar el relevamiento terrestre entre Cabo San Sebastián y Cabo Espíritu Santo, y otra subcomisión con la misma misión entre Cabo San Sebastián y Río Grande.

Se hizo el relevamiento topográfico completo de la Bahía San Sebastián. El relevamiento submarino ha sido efectuado en el segundo viaje del mismo buque a esa zona, desde el día 2 de noviembre hasta el 26 de diciembre de 1933.

En este segundo viaje ha completado trabajos de la comisión anterior que habían quedado por hacer.

La triangulación de Cabo Nombre a Cabo Espíritu Santo ha quedado terminada.

Ha terminado también trabajos de triangulación y reconocimiento terrestre en la zona del Cabo San Diego y completado sondajes en la zona del Estrecho de Le Maire.

Actualmente los buques oceanográficos “San Luis” y “San Juan” han llegado a la Isla de los Estados e inician el relevamiento total de la zona.

Relevamiento submarino de los canales de entrada a Bahía Blanca.—Este trabajo lo realizó el Buque Balizador “Alférez Mackinlay” en los días comprendidos entre el 29 de noviembre y el 23 de diciembre que regresó el buque a Buenos Aires.

Cálculos y mareas.—Se ha efectuado durante el año el control de todos los trabajos de hidrografía realizados en el terreno.

Ha preparado y calculado las Tablas de Mareas para el año 1934 incluyendo en ellas además de los elementos para los puertos nacionales, los necesarios para efectuar la predicción de puertos del Brasil y Chile.

Compiló con elementos extractados de almanaques extranjeros el Almanaque Astronómico abreviado para uso de los navegantes, que con las Tablas de Mareas ha formado un solo volumen. Se le han agregado al Almanaque Tablas de Salidas y Puestas de Sol y Luna en latitud Sud calculados en esta oficina.

Cartografía. — Ha dibujado o terminado el dibujo de las siguientes cartas, todas en base a recopilaciones: N.º 5, 9.ª edición; N.º 9, 2.ª edición; N.º 60, 2.ª edición; N.º 70, 2.ª edición; N.º 73, 1.ª edición; N.º 201, 1.ª edición; N.º 203, 1.ª edición; N.º 205, 1.ª edición; N.º 241, 1.ª edición y N.º 23 P., 1.ª edición Patrón de Signos y Abreviaturas.

Dibujó las cartas N.º 59 Golfo San Jorge, 2.ª edición, recopilada de la anterior, completada con trabajos nuevos y N.º 1 Río Negro, 2.ª edición, en base a un relevamiento reciente.

Dibujó en colores y tamaño grande para la Exposición Hidrográfica, dándoles el carácter de gráficos explicativos, las cartas N.º 21, Deseado; N.º 34, San Julián; N.º 67, Río Grande y N.º 2, Santa Cruz; esta última sin colorear.

Además, efectuó dibujos diversos, canevas para Comisiones Hidrográficas, etc.

Se encuentran en dibujo actualmente las cartas siguientes, todas en base a recopilaciones: N.º 74,

1.ª edición, Río Uruguay, de Concepción del Uruguay a islas Guaviyú; N.º 71, 2.ª edición, Río Paraná, de San Pedro a Rosario; N.º 54, 2.ª edición, Río de la Plata, Bahía Sanborombón y Bancos Exteriores; N.º 204, Estrecho de Magallanes, de 1.ª Agostura a Magallanes; N.º 206, fondeadero en la Tierra del Fuego; N.º 50, Carta General de la República.

Litografía y fotografía.—Se han impreso las siguientes cartas: N.º 5, 9.ª edición; N.º 9, 2.ª edición; N.º 23 P., 3.ª edición; N.º 37, 2.ª edición; N.º 42, 2.ª edición; N.º 45, 1.ª edición; N.º 60, 2.ª edición; N.º 70, 2.ª edición; N.º 73, 1.ª edición; N.º 201, 1.ª edición; N.º 203, 1.ª edición; N.º 205, 1.ª edición y N.º 241, 1.ª edición.

Además se han impreso cartas reducidas, canevas cartográficos para la Escuadra, abacos Clarizza, círculos Martin, etc.

La Fotografía ha preparado los fotolitos de las impresas durante el año; reproducciones para cartas reducidas, fotolitos diversos, reproducciones, copias, ferroprusiatos, etc., etc.

Trabajos efectuados en el gabinete oceanográfico durante el año 1933.—Se han efectuado 600 análisis de muestras de agua de mar enviados por los faros, buques oceanográficos “San Juan” y “San Luis” y Rastreador “M 5”, además de 60 análisis completos de muestras de fondo marino.

SECCION NAVEGACION—

Esta Sección ha cumplido en lo posible los pedidos de los buques y de las reparticiones de la Armada y atendiendo sus informaciones para mejorar los libros y cartas que publica el Servicio Hidrográfico. Asimismo ha mantenido al día el intercambio con las instituciones públicas del país y del extranjero.

Con el Bureau Hidrográfico Internacional de Mónaco mantuvo la correspondencia al día. En oportunidad se abonó la cuota correspondiente al año 1933, la que para 1934 y hasta 1937 ha sido rebajada en un 20 %. Se publicó el “Patrón de Signos” conteniendo las modificaciones aprobadas por el Bureau en la Conferencia de 1932.

Publicaciones náuticas.—Quincenalmente se publicaron los folletos de “Avisos a los Navegantes”, los que fueron repartidos con toda regularidad, conjuntamente con los “Notices to Mariners” del Almirantazgo Británico, a los buques y reparticiones de la Armada. De los primeros se proveyó también a los suscriptores y al extranjero por canje.

Se mantienen corregidas, al día, varias colecciones de Derroteros Argentinos y Lista de Luces, para provisiones varias (a buques y dependencias, Agente General y venta directa a los interesados).

Se mantienen igualmente corregidas, al día, tres colecciones británicas completas (Derroteros, Lista de Luces, etc.), para provisiones a buques que vayan al extranjero y los de uso reglamentario para el litoral marítimo.

Fueron provistas con toda regularidad las publicaciones argentinas que fueron solicitadas por el Agente General.

Publicó el folleto “Instrucciones complementarias para la administración del Cargo de Navegación” y “Almanaque Astronómico” (1.^a edición), conjuntamente con las Tablas de Marea para el año 1934.

Gestionó y obtuvo que tanto las dependencias fluviales y marítimas de la Prefectura General y del Ministerio de Obras Públicas fueran en lo sucesivo agentes permanentes de informaciones para el servicio que desarrolle la repartición. A la Prefectura General Marítima se le proveyeron formularios impresos con el detalle que deben informar.

Estableció un servicio radiotelegráfico por intermedio de la estación Dársena Norte sobre Noticias de los Ríos, por el cual se da a conocer a los navegantes todas las novedades habidas en el balizamiento, obstrucciones, cascos a pique, etc., en los ríos Paraná, Paraguay, Uruguay y de la Plata superior; esta información se da en idioma nacional únicamente y es similar a la que se viene haciendo de “Avisos a los Navegantes Urgente” que además se propala en idioma inglés.

También estableció otro servicio radiotelegráfico por las estaciones de Martín García y de Dársena Sud (M. O. P.), por el que se propala las alturas de agua que indican los semáforos de Martín García y del Riachuelo respectivamente; estas transmisiones se efectúan diariamente cada tres horas y alternada una con otra.

A efectos de que el Noticioso sobre los Ríos sea lo más eficaz posible, se comunica directa y telefónicamente con la Oficina de Balizamiento de Obras y Astilleros del Río de la Plata del M. O. P., la cual informa sobre todo cambio en el balizamiento y novedades de interés para el navegante producidas en el Río de la Plata y en el Delta. Además las distintas Subprefecturas y Ayudantías de los Ríos, comunica radiotelegráficamente toda novedad de esta índole directamente a este Servicio, a fin de darla a conocer a los navegantes en la forma expuesta.

Instrumentos.—En general mucho instrumental ha sufrido desgastes por su uso y debiera reemplazarse parte de él. Se han subsanado los mayores inconvenientes recorriendo y reparando los instrumentos en el taller, pero se evidencia cada vez más la necesidad de reemplazar el instrumental viejo y desgastado por otro moderno.

En la provisión de tubos químicos no hubo inconvenientes, pero en la adquisición de los tubos de vidrio para su fabricación se presentan algunas dificultades, pues la casa que comúnmente los proveía dejó de hacerlo desde mediados de año, por habersele terminado el stock y no tener interés en seguir proveyendo. Por esta causa se solicitó a varias fábricas que cotizasen precio pero solamente se consiguió una, la cual provee en pequeñas cantidades y en partes defectuosos por lo cual se está tramitando su adquisición en Europa por intermedio de la Comisión Naval. Los tubos quími-

cos fabricados en el Servicio Hidrográfico han dado excelente resultado.

En los depósitos hidrográficos han sido mantenidos los stocks correspondientes para atender las necesidades normales de los buques con asiento en las respectivas Regiones Navales, evidenciando la utilidad que prestan al facilitar y simplificar las provisiones, las cuales pueden hacerse con toda rapidez y comodidad.

El taller a pesar de lo pequeño del local y lo reducido del personal ha dado como todos los años un rendimiento de grandes beneficios para la institución. Para el mantenimiento del taller se dispuso de la partida de \$ 1.600 reforzada con \$ 1.050 de vales con cargo, con lo que se compró todo el material necesario para los trabajos y se repusieron las herramientas desgastadas o inutilizadas por el uso. Con la misma partida se compraron tres motores eléctricos, uno de ellos de ocasión, para que junto con los existentes pudiera dotarse a cada máquina de fuerza motriz independiente y de esta manera eliminar la transmisión general que además de reportar un ahorro de energía elimina en parte los ruidos y se simplifican los mecanismos.

En el taller, además de los trabajos propios al mismo, en lo referente al instrumental de la reparación, se hicieron transformaciones en algunas máquinas y se instalaron y cambiaron de ubicación otras; como ser: a la máquina de biselar vidrios se hizo automático el movimiento de desplazar el vidrio sobre la piedra, se le adoptó un motor eléctrico independizándola de la transmisión general.

Cartas.—Nuevas cartas y nuevas ediciones argentinas puestas en servicio y retiro de otras:

Nuevas cartas.—N.º 37: De Bahía Solano a Caleta del Fondo. 1.ª edición de 1933.

N.º 60: De Cabo Tres Puntas a Cabo San Francisco de Paula. 1.ª edición de 1933.

N.º 73: Río Uruguay, de Nueva Palmira a Concepción del Uruguay. 1.ª edición de 1933.

N.º 201: De Bahía Lapataia a Isla Chair. 1.ª edición de 1933.

N.º 203: Estrecho de Magallanes, de Cabo Vírgenes a Primera Angostura. 1.ª edición de 1933.

N.º 205: República de Chile—Fondeadero en la Tierra del Fuego. 1.ª edición 1933. Puerto Barrow, Puerto Soffia, Bahía Sholl, Puerto Almeida, Bahía Isabel, Puerto Fortuna, Bahía Rosa, Puerto Estrecho, Puerto Util, Puerto Huemul, Bahía Escape y Puerto Fortuny.

N.º 241: República Oriental del Uruguay—Bahía de Maldonado. 1.ª edición de 1933.

Nuevas ediciones.—N.º 5: Río de la Plata, de Buenos Aires a Montevideo. 9.ª edición de 1933.

N.º 9: Río de la Plata Superior. 2.ª edición de 1933.

N.º 23 P.: Patrón de Signos y Abreviaturas para dibujo de cartas hidrográficas. 3.ª edición de 1933.

N.º 42: Golfo San José. 2.ª edición de 1933.

N.º 45: Bahía de Ushuaia. 2.ª edición de 1933.

N.º 70: Boza de Acceso a los ríos Paraná y Uru-

guay, de Martín García a San Pedro. 2.^a edición de 1933.

Ediciones argentinas retiradas.—N.º 5: Río de la Plata, de Buenos Aires a Montevideo. 8.^a edición 1925-1927.

N.º 9: Río de la Plata Superior. 1.^a edición de 1930.

N.º 23 P.: Patrón de Signos y Abreviaturas. 2.^a edición de 1922.

N.º 37: De Caleta Córdova a Rada Tilly. 1.^a edición de 1924.

N.º 37 A.: Bahía de Ushuaia. 1.^a edición de 1918.

N.º 42: Golfo San José. 1.^a edición de 1924.

N.º 60: De Cabo Tres Puntas a San Julián. 1.^a edición de 1926.

N.º 70: Acceso a los ríos Paraná y Uruguay. 1.^a edición de 1927.

Nuevas ediciones de cartas británicas.—Durante el año se recibieron 121 nuevas ediciones en remplazo de otras tantas del stock en existencia y descompuestas así:

11 nuevas ediciones, correspondientes a grupo de las cartas de dotación reglamentaria.

110 nuevas ediciones, correspondientes al stock para provisión de viajes extraordinarios.

A los buques y reparticiones que tienen asignación reglamentaria de cartas, les fueron mantenidas al día sus dotaciones respectivas, tanto en las reposiciones por desgaste del material, como en la provisión de las nuevas cartas o nuevas ediciones puestas en servicio durante el año.

A los buques que fueron destacados para navegar en aguas fuera de las reglamentarias, les fué provisto el material necesario para el desempeño de sus funciones, y en algunos casos, este material no fué posible darlo corregido al día, por la urgencia del pedido, pero se facilitó todos los elementos necesarios para su corrección.

Se mantuvieron al día las correcciones de las cartas argentinas en cantidad suficiente para llenar las demandas del servicio, venta, etc., como asimismo las británicas que se asignan a los buques y reparticiones de dotación reglamentaria. El resto del stock no se mantuvo al día en sus correcciones debido a la gran cantidad que se tiene en existencia y ser escaso el personal actual para mantenerlo corregido debidamente; no obstante, se han corregido la generalidad de las veces las cartas provistas para viajes extraordinarios y se procura adelantarlos en sus correcciones a medida que las necesidades del servicio lo permitan.

Durante el año se vendieron 1392 ejemplares de cartas náuticas argentinas, recaudándose por tal concepto las cantidades siguientes:

Detalle	Importe bruto \$	Comisión del 20 % al Agente \$	Importe líquido \$
Venta por el Agente General	5341.—	1062.80	4251.20
Venta al contado en la Oficina	631.05	—	631.05
Total	5945.05	1062.80	4882.25

Servicio de la hora.—La próxima instalación del reloj parlante en el Observatorio Naval constituirá sin duda una interesante novedad y será muy útil para satisfacer los múltiples requerimientos de la hora oficial de la República, servicio que le está confiado al mencionado observatorio.

Las señales radiotelegráficas destinadas a la navegación se han emitido durante el año de acuerdo con las indicaciones del Derrotero Argentino.

El servicio de la hora oficial ha sido ampliado a fin de que el público pueda conocer la hora con la mayor facilidad. Además del control que el Observatorio ejerce sobre el reloj de la Plaza Británica, se agrega el del reloj del Consejo Deliberante, cuyas campanadas son transmitidas diariamente por la Broadcasting Municipal a 14 y 21 horas.

Por gestiones realizadas ante la Dirección General de Correos y Telégrafos, se ha dictado una resolución prohibiendo a las estaciones radiofusoras, que transmitan la hora oficial sin la debida intervención del Observatorio. Como consecuencia de esto se han invitado a las broadcasting que deseen propalar la hora, a que gestionen la instalación de las líneas de conexión con el Observatorio, a fin de transmitir los toques de un Carrillón instalado en el mismo, con lo cual se hará llegar a todo el país el conocimiento exacto de la hora. Algunas estaciones han aceptado este ofrecimiento y próximamente serán inauguradas estas transmisiones.

El día 1.º de octubre se inauguró el servicio telefónico de la hora para el público con la instala-

ción de un aparato destinado exclusivamente al mismo, atendido por dos empleados que se turnan entre las 8 y las 20 horas.

La estadística llevada demuestra que con 3200 comunicaciones que se producen en el intervalo citado queda colmada la capacidad de la línea, siendo indudable que esa cifra sólo representa una mínima parte de los pedidos que efectúa el público y, con el fin de satisfacer las exigencias actuales y las que se prevén para el futuro, el Ministerio de Marina resolvió adquirir en Europa un reloj parlante análogo al que funciona en el Observatorio de París para el mismo objeto.

El control de la hora se ha realizado con observaciones de paso utilizando el antejo de pasaje “Bamberg” con el que se han efectuado 110 determinaciones de tiempo.

Se están realizando los estudios al respecto; estimándose “grosso modo” que una partida de pesos 80.000 sería suficiente para la construcción del edificio.

Estado del cielo.—Se ha continuado llevando la estadística sobre el estado del cielo que Buenos Aires ofrece para realizar observaciones de paso. Los resultados se consignan en la planilla siguiente:

Mes	N.º de días en que fué posible observar	N.º de días en que no fué posible observar	Intervalo máximo de cielo cubierto
Enero	25	6	1
Febrero	25	3	2
Marzo	24	7	3
Abril	26	4	1
Mayo	21	10	5
Junio	25	5	1
Julio	21	10	2
Agosto	27	4	3
Septiembre	20	10	5
Octubre	25	6	2
Noviembre	25	5	1
Diciembre	29	2	1

Cronómetros.—Es indudable que esta subsección del Servicio debiera ser una oficina más capacitada en materia de cronómetros, pero el local reducido que ocupa no le permite instalar en el propio Observatorio, el Taller de Cronometrista y Relojero, así como tampoco los dispositivos necesarios para el estudio completo de cronómetros.

SECCION FAROS—

Trabajos del Balizador “Alférez Mackinlay”—Primer viaje, año 1933.—Con este buque se atendieron los servicios de iluminación de los faros a cargo del mismo, la provisión de acumuladores a las Estaciones de Vigilancia de las costas, las reparaciones necesarias de diversas balizas, la construcción de una casilla de madera y cinc para el mecánico encargado del puerto Santa Cruz y el recambio de los aparatos de iluminación con largo tiempo de funcionamiento.

El resumen de tales trabajos es el siguiente:

Para la Usina de Gas transportó materiales varios solicitados por aquélla, embarcando 199 acumuladores cargados.

En Punta Delgada se desembarcó 32 acumuladores cargados, embarcó acumuladores vacíos y recambió los destelladores de los Faros Punta Bajos y Punta Norte.

Inspeccionó el balizamiento de puerto Madryn, informando acerca del terreno existente en el puerto y reservado para este servicio.

En Pirámides se renovó el contrato de arrendamiento del campo anexo al Faro Punta Delgada.

Recambió los acumuladores de los faros a cargo del balizador (Cabo Raso, San José, Islas Blancas, Isla Rasa y Cabo Aristizábal), cambiando los destelladores de los faros San José, Islas Blancas y Cabo Aristizábal. Se hizo limpieza prolija de cristales y farolas.

En Isla Leonés se dejaron acumuladores cargados y materiales diversos, embarcándose material para este servicio.

Se inspeccionó el balizamiento de Caleta Córdova, entregándose los acumuladores cargados destinados a esta estación.

En Cabo Blanco se entregaron acumuladores cargados, embarcándose vacíos.

En puerto Deseado se embarcaron acumuladores cargados y se cambiaron los destelladores a las balizas De las Barrancas, Magallanes, Alonso y Estación. Estas balizas fueron recorridas y se hicieron en ellas las reparaciones y limpieza necesarias.

En San Julián se tomó posesión del terreno Reserva de Marina, ubicado en Punta Caldera y se piqueteó un lote de 25 × 50 m. Se cambió el destellador del Faro San Francisco de Paula. Se reparó la tubería de gas del Faro Cabo Curioso.

Se desembarcaron acumuladores cargados para el balizamiento. Se reguló la válvula solar de la baliza Caldera Baja.

En Santa Cruz se tomó posesión del terreno Reserva de Marina y se construyó la casilla destinada al nuevo encargado del balizamiento, mecánico de faros, haciéndose un estudio de los gastos que ocasionarán los viajes de inspección, la provisión de luz eléctrica y agua para la casa del encargado y formulando diversas observaciones con respecto al nuevo sistema.

En puerto Gallegos se cambió los destelladores de las balizas Loyola, Rivera, Frontón, Convento, Banco, Pozos, Deseado, Güer-Aicke, Reducción y Faro Buen Tiempo.

SECCION CONTABILIDAD—

El ejercicio financiero se ajustó en general a las partidas que fueron asignadas por presupuesto al Servicio Hidrográfico, pero debido a las exigencias de los trabajos y funciones a su cargo, tuvieron que ser reforzadas las partidas siguientes:

Inciso 13, ítem 6, partida 1.—En \$ 5000 $\frac{m}{n}$ para la construcción de una rastra hidrográfica y pesos 15.000 $\frac{m}{n}$ para adquisición de un reloj parlante.

Inciso 13, ítem 6, partida 2.—Fué reforzada en \$ 45.000 $\frac{m}{n}$.

Además se autorizaron gastos por \$ 7500 moneda nacional con imputación a la partida 14 del Inciso 13, Ítem 4, para la Exposición Hidrográfica (pesos 5000 $\frac{m}{n}$), y continuar los trabajos de la Comisión que actúa en la Isla de los Estados (\$ 2500 $\frac{m}{n}$).

El cuadro que se inserta a continuación da una idea del estado en que cierran las partidas de este Servicio al final del ejercicio, de acuerdo con las anotaciones de sus libros:

Partida	Asignado por Presupuesto	Refuerzo	Total	Invertido y comprometido
13-6-1	15.000	20.000	35.000	34.927.93
13-6-2	60.000	45.000	105.000	102.475.81
13-6-3	7.720	—	7.720	7.590.91
13-6-4	112.000	—	112.000	102.464.88
13-6-5	29.000	—	29.000	18.754.84
13-6-6	81.000	—	81.000	81.000.—
13-6-7	76.000	—	76.000	76.000.—
13-6-8	3.000	—	3.000	2.776.30
13-6-9	4.000	—	4.000	2.214.30
13-6-10	6.000	—	6.000	4.431.56
13-6-11	1.000	—	1.000	319.25
13-6-12	1.000	—	1.000	600.—
13-6-14	8.000	—	8.000	8.000.—

Sueldos liquidados en el ejercicio 1933

Personal Superior, Subalterno y Civil:

Sueldos 777.428.20

Racionamiento 66.512.70

Total 843.940.90

Descuento progr. art. 9.º	35.061.55
	<hr/>
Líquido pagado	808.879.35

Servicio de Comunicaciones Navales

Es necesario renovar, modernizar y uniformar el material de buques y estaciones terrestres, habiendo dispuesto el Ministerio la aprobación y ejecución del plan presentado por el Estado Mayor General, el que no ha podido ser realizado en su totalidad por la situación económica general. No obstante ello se ha iniciado la ejecución de parte del plan, por haberse asignado \$ 100.000 para la construcción de transmisores para buques y estaciones terrestres y la construcción de tres radiofaros que deben ponerse estos últimos en funcionamiento en el corriente año.

Es urgente arbitrar los recursos necesarios para realizar el plan desde que la reunión de los buques en escuadra con material tan heterogéneo dificulta la organización e impide el cumplimiento de un mejor servicio. Para los buques se prevé la terminación de instalaciones modernas en los destructores, cambios de receptores e instalar radiogoniómetros a los que aun no lo tienen.

Con la partida normal asignada a este Servicio apenas es posible dar satisfacción a las necesidades más urgentes del material y servicio.

SECCION PERSONAL Y SERVICIOS—

Entrega de Estaciones. — Durante el corriente año pudo transferirse a la Dirección General de

Correos y Telégrafos las estaciones San Julián, Río Grande y Ushuaia, que debían pasar a depender de dicha Dirección General de acuerdo al decreto del 28 de noviembre de 1928. Con ello, sólo queda como estación costera que efectúa servicio público general, la estación “Mogotes”.

Esta medida ha venido a beneficiar el servicio desde que se economizan dinero y energías de personal que estaba distraído en funciones ajenas en realidad a la Marina. Se han ganado igualmente 14 hombres, refuerzo que se aprecia dada la escasez de personal.

En esta forma es posible dedicar íntegramente el personal al servicio de las comunicaciones esencialmente navales, con beneficio al entrenamiento e instrucción.

Inspección de estaciones.—Han sido inspeccionadas durante el año transcurrido las siguientes estaciones dependientes de este Servicio: Dársena Norte, Buenos Aires y Trelew, habiéndose encontrado éstas en perfecto estado de funcionamiento y conservación. La Estación Posadas y Mogotes no han sido inspeccionadas, lo que se espera hacer en el corriente año.

Central de comunicaciones.—Se ha planeado y estudiado la posibilidad de crear la Central de Comunicaciones en el local de la R. T. Dársena Norte; se ha formulado ya y es probable que esta nueva organización pueda ponerse en función en un plazo de seis meses.

Asimismo a fin de aumentar la eficiencia de este servicio está en estudio la posibilidad de obtener equipos teleimpresores para ser instalados en la Secretaría del Ministro y en el Estado Mayor General, con lo cual el servicio general se verá muy beneficiado del punto de vista rapidez y seguridad en los despachos.

Servicio público.—Con la entrega de las estaciones R. T. de San Julián, Río Grande y Ushuaia, el Servicio de Comunicaciones Navales ha podido deslindarse en gran parte del servicio público como podrá observarse del análisis de las planillas adjuntas y su comparación con las de años anteriores. Se trata de que las estaciones costeras de la Marina reduzcan a un mínimo el tráfico público, quedando exclusivamente a disposición de los buques de la Escuadra y de los señores jefes de Región. Excepción hecha de Mogotes que hace tráfico público general, en las demás se ha restringido este servicio a algunos casos especiales como retransmisores de despachos públicos con destino a personal de la Marina.

Las estaciones de a bordo tienen orden de no cursar servicio público por intermedio de las estaciones de la Marina, debiendo hacerlo únicamente con las estaciones dependientes del Correo.

Radiofaros.—De acuerdo al plan trazado y aprobado se ha adquirido el material para la ejecución de los tres equipos, que deberán ser instalados en Mogotes, Recalada (Bahía Blanca) y Faro Rincón, estimándose que dicho material estará listo para

ser montado en un plazo de seis meses. Las características de estos equipos han sido ya planeadas por este Servicio.

Servicio radiogoniométrico.—La estación Punta Indio ha continuado manteniendo si bien en forma precaria el servicio de radiogoniometría que establece la Circular Reservada N.º 250. Existe constancia en este Servicio de que ha dado a distintos buques de la Armada (150) ciento cincuenta marcaciones durante el año. Este servicio si bien no presta grandes beneficios a la navegación, dado el sector utilizable que abarca y sin otra estación que permita obtener un corte, se considera de utilidad que sea mantenido a objeto de disponer de un grupo de personal experto en dicha tarea.

Transmisiones de onda ultra corta.—Se ha experimentado durante el reciente año, con objeto de determinar la posibilidad de aprovechar las propiedades de este tipo de ondas (alcance óptico), sin llegarse a ningún resultado favorable. Existe sin embargo información de que en algunas marinas se ha puesto ya en uso con grandes ventajas; se continuará el año próximo experimentando sobre lo mismo.

Tráfico de las estaciones R. T. terrestres—Año 1933

Estaciones	Recibidos	Expedidos	Retransmi- tidos	TOTALES	RECAUDACION EN \$	
					Nacional	Internacional
Buenos Aires	6.084	5.012	7.238	18.334	—	—
Dársena Norte	5.533	3.482	2.295	11.310	—	—
Martín García	1.639	1.575	—	3.214	—	—
Punta Indio	1.640	1.263	—	2.703	690.21	62.79
Puerto Belgrano	3.018	3.745	1.341	8.104	175.56	—
Río Santiago	3.320	3.130	—	6.450	450.46	—
Zárate	655	119	171	945	5.28	—
Intersección	46	1.100	2	1.148	102.29	—
Recalada Río de la Plata . .	553	1.008	86	1.647	437.40	30.05
Ushuaia	7.563	9.589	823	17.975	6.835.07	567.95
Río Grande	3.092	3.481	1.119	7.692	3.170.92	1.253.50
San Julián	317	484	18.669	19.470	—	—
Punta Mogotes	1.643	979	3.414	6.036	269.76	4.59
Trelew	1.521	729	3.530	5.780	—	—
Posadas	1.119	90	13	1.222	23.28	—

Tráfico y consumo de nafta de las estaciones R. T. terrestres—Año 1933

ESTACIONES	Cantidad de radios	Número de palabras	Consumo de nafta en litros	Consumo de nafta por radio	RECAUDACION \$	
					Nacional	Internacional
Ushuaia (1)	17.975	360.552	7.160,750	0,398	6.834.07	567.95
Río Grande (2)	7.692	187.500	1.468,950	0,191	3.170.92	1,253.50
San Julián (3)	19.470	434.279	3.200,393	0,164	—	—
Trelew	6.008	213.136	7.849,000	1,306	—	—
Punta Mogotes	6.036	250.822	1.970,000	0,326	269.76	4.59
Posadas	1.222	204.460	3.046,100	2,492	23.28	—

(1) Entregada al Correo el 19 de septiembre de 1933.

(2) Entregada al Correo el 12 de septiembre de 1933.

(3) Entregada al Correo el 5 de septiembre de 1933.

Tráfico de las estaciones de los buques—Año 1933

CATEGORIA	Expedidos	Recibidos	Retransmitidos	TOTALES	RECAUDACION \$	
					Nacional	Internacional
Radios públicos internos . . .	9.929	6.953	2.474	19.356	13.854.36	—
Id. íd. internacionales . . .	305	106	23	434	—	2.385.81
Id. oficiales	5.810	5.997	465	12.272	—	—
Id. sin previo pago	1.764	330	137	2.231	—	—
Id. servicios	703	637	159	1.499	—	—

Sueldos y jornales.—El importe liquidado durante el año de acuerdo a los ajustes formulados oportunamente ha sido el siguiente:

Sueldos Personal Militar . . .	\$ 234.555.70
Sueldos Personal Civil »	93.210.—
Jornales »	17.038.81
	<hr/>
Total	\$ 344.804.51

Taller de Radiotelegrafía.—El Taller de Radiotelegrafía trabajó durante el año 1933 en 247 obras, de las cuales 16 provenían del año anterior y 22 no terminadas en el ejercicio, pasaron con sus respectivos saldos y nuevo número de obras al año en curso.

De las obras mencionadas, 54 se ejecutaron con cargo al Crédito de Conservación de los buques; 8 obras con cargo a diversas reparticiones, y 10 con cargo a partidas del Servicio de Aviación Naval; el resto de 175 obras se llevó a cabo con imputación a partidas asignadas y autorizadas a este Servicio.

Las erogaciones para dichas obras fueron las siguientes:

Crédito Conservación de buques . . .	\$ 4.175.27
Crédito Reparaciones »	1.057.02
Crédito Aviación »	2.418.21
Crédito Comunicaciones »	154.341.56
	<hr/>
Total	\$ 161.992.06

o sca en Materiales	\$ 99.533.25
y en Jornales	» 62.458.81
	<hr/>
Total	\$ 161.992.06

Costo de las estaciones radiotelegráficas. — Se adjunta una planilla demostrativa del costo de las estaciones radiotelegráficas dependientes del Servicio de Comunicaciones Navales, inclusive las entregadas a la Dirección General de Correos y Telégrafos en el mes de septiembre de 1933, por sueldos y aprovisionamientos de todo orden.

Planilla demostrativa del costo de sostenimiento y conservación de las estaciones radiotelegráficas costeras durante el año 1933

Estaciones R. T.	Sueldos	Gastos	PROVISIONES DE LA D. G. A.		TALLER DE RADIOTELEGRAFIA		Costo total
			Consumo	Varios	Obras	Provisiones	
Buenos Aires (3)	45928.96	601.04	1.860.14	1.982.44	14.097.85		64.370.43
Dársena Norte (3) y (4) . .	16.134.48	227.78	1.540.38	1.628.22	19.584.15		16.115.01
Punta Mogotes	12.174.39	18.—	672.79	655.53	281.27		13.801.98
Posadas	15.690.96	819.60	665.91	2.044.68	153.03		19.374.18
Intersección (1)	—	—	260.45	—	85.20		345.65
Recalada (1)	—	—	271.79	63.31	133.25		468.35
Ushuaia (2)	11.838.13	53.50	1.034.31	3.691.60	124.50		16.742.04
Trelew	23.648.92	559.90	1.954.99	3.099.77	522.71		29.786.29
Río Grande (2)	7.179.96	272.30	567.69	1.157.54	648.05		9.825.54
San Julián (2)	8.664.36	764.—	604.86	606.65	53.05		10.692.92
	141.260.16	3.316.12	9.433.31	14.929.74	35.683.06		204.622.39

OBSERVACIONES:

- (1) Estas estaciones cobran sueldos por la Prefectura General Marítima.
- (2) Estas estaciones fueron entregadas al Correo de la Nación.
- (3) No está incluido el importe del vestuario.
- (4) Cobra racionamiento efectivo.

Servicio de Aviación Naval

El desarrollo de esta rama se mantiene estacionario por falta de recursos suficientes para darle el impulso que requiere; apenas si se ha logrado reemplazar el material inutilizado por el uso, proceso que es acelerado a causa de la insuficiencia de máquinas para adiestramiento.

ACTIVIDADES AEREAS DE LAS COMANDANCIAS—

Comandancia de Aviación 1.ª Región Naval.—

Se mantuvieron armadas y en actividad de vuelo, las siguientes agrupaciones tácticas de servicio:

- 1—Una escuadrilla de aviones patrulleros, con un total de 415 horas 30 minutos de vuelo.
- 2—Escuadrillas de reconocimiento, observación y ataque, con un total de 1114 horas 20 minutos de vuelo.
- 3—Escuadrilla de hidroaviones Escuela, con un total de 141 horas 5 minutos de vuelo.
- 4—Aeroplanos para entrenamiento y servicios generales, con un total de 386 horas 20 minutos de vuelo.

Comandancia de Aviación 3.ª Región Naval.—

Se mantuvieron armadas y en actividad de vuelo, las siguientes agrupaciones tácticas y de servicio:

- 1—Escuadrilla de combate, 1.ª y 2.ª sección, con un total de 256 horas 5 minutos de vuelo.
- 2—Escuadrillas de reconocimiento y ataque, 1.ª, 2.ª y 3.ª sección, con un total de 301 horas 55 minutos de vuelo.

- 3—Escuadrilla de aeroplanos escuela, con un total de 1942 horas 20 minutos de vuelo.
- 4—Avión transporte y escuela de radio, con un total de 111 horas 35 minutos de vuelo.

Clasificación de los vuelos conforme a sus distintos objetivos y totales de horas voladas para cada uno:

1—Práctica de vuelo en formación	284 h. 40 m.
2—Radiocomunicaciones y radiogoniometría.	182 h. 15 m.
3—Exploración y reconocimiento	136 h. 25 m.
4—Bombardeo	136 h. 35 m.
5—De cooperación con la Escuadra	345 h. 20 m.
6—Tiro aéreo	199 h. 25 m.
7—Navegación	418 h. 20 m.
8—Vuelo nocturno y vuelo ciego	189 h. 00 m.
9—Aerofotografía	101 h. 00 m.
10—Adiestramiento, acrobacia y prueba de aviones	1486 h. 05 m.
11—Vuelos de instrucción escuelas	920 h. 15 m.
12—Comisiones especiales y vuelos servicio general	403 h. 50 m.

Administración.—La inversión de las distintas partidas que administra el Servicio de Aviación Naval, ha sumado los siguientes totales:

1—13-4-14—Gastos generales y eventuales . \$ $\frac{m}{n}$	2.699.36
2—13-4-9 —Fomento y conservación de biblioteca; impresión y encuadernación de publicaciones y útiles de escritorio para el Servicio de Aviación y Comandancias . . . »	2.399.88
3—13-4-10—Gastos generales y eventuales originados por el movimiento de aparatos de navegación aérea: Asignado a la Comandancia de Aviación de la 1. ^a Región Naval »	8.200.—
Asignado a la Comandancia de Aviación de la 3. ^a Región Naval »	5.600.—

Asignado al Laboratorio de Aptitudes	»	1.200.—
Para adquisición de aeronauta, resolución de Exp. 1 A 6140 933 Administrado por el Servicio de Aviación Naval	»	20.000.—
	»	4.759.28
<hr/>		
Total	\$ $\frac{m}{n}$	39.759.28

4—13-3-1 —Jornales y materiales, maquinarias, instrumentos, accesorios y herramientas destinadas a trabajos de construcción, conservación y reparación del material de vuelo, armamento y elementos y accesorios de navegación aérea; análogos trabajos en la industria privada y seguro de operarios no comprendidos en la Ley de Jubilaciones y Pensiones:

Asignado a la Comandancia de Aviación de la 1. ^a Región Naval	\$ $\frac{m}{n}$	48.000.—
Asignado a la Comandancia de Aviación de la 3. ^a Región Naval	»	36.000.—
Administrado directamente por este Servicio	»	215.934.26
<hr/>		
Total	\$ $\frac{m}{n}$	299.934.26

5—13-3-2 —Mantenimiento, ampliación y reparación de construcciones permanentes en las Comandancias, aeródromos e hidropuertos; elementos de movilidad y transportes y servicios auxiliares de la Aviación Naval:

Asignado a la Comandancia de Aviación de la 3. ^a Región Naval	\$ $\frac{m}{n}$	21.600.—
Asignado a la Comandancia de Aviación de la 1. ^a Región Naval	»	18.000.—
Administrado por el Servicio de Aviación Naval	»	110.381.38

Administrado por el S. A. N.;
ampliación de partida, Decreto
N.º 33.523, O. G. N.º 335|933,
destinado a adquisición Campo
Neuquén » 50.000.—

Total \$ $\frac{m}{n}$ 199.981.38

6—13-3-3 —Reposición material de vuelo:
Administrado por el Servicio de
Aviación Naval \$ $\frac{m}{n}$ 349.717.48
Administrado por el S. A. N.;
ampliación de partida, Decreto
N.º 33.523, O. G. N.º 335|933,
destinada a la compra de un
avión anfibia “Douglas” y re-
puestos » 210.000.—

Total \$ $\frac{m}{n}$ 559.717.48

Personal.—El personal superior y subalterno asignado al Servicio de Aviación Naval y Comandancias, ha tenido las siguientes variaciones:

1—Jefes y oficiales pilotos, al 1.º de enero de 1933	21
Jefes y oficiales pilotos, al 31 de diciembre de 1933	27
2—Oficiales alumnos, al 1.º de enero de 1933	12
Oficiales alumnos, al 31 de diciembre de 1933	5
3—Jefes y oficiales del Cuerpo General y Cuerpos Auxiliares prestando servicios en Aviación:	
Al 1.º de enero de 1933	19
Al 31 de diciembre de 1933	16
4—Suboficiales y cabos principales pilotos:	
Al 1.º de enero de 1933	16
Al 31 de diciembre de 1933	16
5—Suboficiales y cabos principales alumnos:	
Al 1.º de enero de 1933	7
Al 31 de diciembre de 1933	4
6—Mecánicos aeronáuticos prestando servicios en Servicio de Aviación, Comandancias y embarcados:	
Al 1.º de enero de 1933	184
Al 31 de diciembre de 1933	202

7—Personal subalterno de otras categorías, inclusive conscriptos, prestando servicios en Aviación:

Al 1.º de enero de 1933	198
Al 31 de diciembre de 1933	278

Material.—Sin perjuicio del mantenimiento de las unidades tácticas en actividad, fué posible, durante el año, hacer algunas adquisiciones y construcción de repuestos indispensables para las actividades del año 1934. Entre las más importantes merecen mencionarse:

Adquisición de 30 paracaídas.

Construcción de tres aviones Pelicano.

Adquisición de un avión anfibia Douglas.

OPERACIONES AERONAVALES DE IMPORTANCIA, EJECUTADAS DURANTE EL AÑO—

Comandancia de Aviación de la 1.ª Región Naval

1—La Escuadra utilizó los servicios de Aviación Naval en:

- a) Control de tiro, con observación visual y y fotográfica.
- b) Control de lanzamiento y torpedos.
- c) Remolque de manga y control de tiro antiaéreo.
- d) Intercomunicaciones y radiogoniometría.

Los ejercicios antes mencionados se ejecutaron sobre el litoral marítimo de la Provincia de Buenos Aires, puerto Madryn y Ushuaia, donde actuó la Escuadra.

2—Con las facilidades ofrecidas por el Crucero “Almirante Brown” fué posible hacer practicar a

todos los oficiales pilotos, en vuelos lanzados por catapultas. Esos oficiales fueron embarcados después por turno, a fin de atender los servicios de vuelo a bordo de los cruceros.

3—Dicha Comandancia, cumplió además durante el año, 17 vuelos de zona e interzona, sobre los siguientes puntos: Mar del Plata, Punta Indio, Conesa, San Antonio Oeste, Caleta Valdez, San Blas, Tierra del Fuego, Gallegos, Santa Cruz, Lago Argentino, Colonia, Las Heras, Neuquén y Buenos Aires.

Comandancia de Aviación de la 3.ª Región Naval

1—Como complemento del período de instrucción de la Escuela Elemental, la Escuadrilla de Aviones Escuelas, cumplió dos vuelos de adiestramiento: uno entre Concepción del Uruguay, Villa Montero, Monte Caseros, Resistencia, Goya, San Javier, Santa Fe, Pergamino, Punta Indio. El otro, entre Junín, Rufino, Santa Rosa, General Acha, Puerto Belgrano, Copetonas, Mar del Plata, Punta Indio.

2—Con motivo de la entrega de los pabellones de guerra a los submarinos, fué destacada a Santa Fe una sección de tres Pelicanos y un transporte; dos de los aviones fueron destacados en comisión a Santo Tomé, para conducir al Subprefecto General Marítimo.

3—Para asistir al cincuentenario de la ciudad de Gualeguaychú fué una sección de aviones Pelicano.

4—Para cooperar con la 3.^a División del Ejército, fueron destacados al litoral del río Uruguay una escuadrilla de patrulleros y un transporte.

5—La Comandancia ejecutó los siguientes trabajos aerofotográficos:

- a) San Fernando: Arroyo Pajarito, Correa y Arroyón, hasta Paraná de las Palmas.
- b) Dock Central (F. C. S.) a Punta Lara.
- c) Dock Central (F. C. S.) a La Plata.

Resultados generales:

- 1—Número de vuelos 8176
- 2—Horas de vuelo 5217 h. 15 m.
- 3—Aviones accidentados:
 - Con destrucción total 1
 - Con averías parciales 4
- 4—Accidentes fatales Ninguno
- 5—Averías parciales de avión:
 - Por cada 1000 horas 0.766
 - Por cada 1000 vuelos 0.49
- 6—Averías totales de avión:
 - Por cada 100 horas 0.19
 - Por cada 1000 vuelos 0.12
- 7—El total de horas voladas representa un recorrido de 782.580 kilómetros a un promedio de 150 kilómetros por hora.



DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

La labor cumplida por esta Dirección General durante el año 1933 ha sido satisfactoria y encuadrada dentro de las disposiciones legales y reglamentarias.

CONTADURIA—

Durante el año 1933 se han presentado a la Contaduría General de la Nación, 12 rendiciones, por las que se justifica un total pagado de pesos 62.444.219.59 y un ingreso a la Tesorería General de la Nación de \$ 4.730.077.81. Además se han presentado 12 rendiciones por fondos correspondientes hasta el ejercicio de 1928.

Los fondos recibidos en el año 1933 para ese ejercicio, procedentes de Tesorería General, suman las siguientes cantidades:

Por sueldos	\$	39.616.097.96
Por gastos.	»	7.357.764.80
Por jornales.	»	3.595.215.55

Ejercicios vencidos.— Con los documentos devueltos por la Contaduría General de la Nación que estaban agregados a Mensajes al Honorable

Congreso se han confeccionado Ordenes de Pago con imputación al artículo 16 de la Ley 11.821, que autoriza su cancelación. Dicha tarea continúa en ejecución.

Ingresos por reposición.—Durante el año se ha ingresado a Tesorería General de la Nación por este concepto la suma de \$ 780.524.98.

Recaudaciones varias a rentas generales.—Ingresado por el mismo período de tiempo a Tesorería General de la Nación la suma de \$ 55.635.43.

Impuesto a los réditos.—Se ha depositado en el Banco de la Nación la suma de \$ 295.071.57 durante el mismo período de tiempo.

“Cuentas de comercio”.— En el citado año se han recibido 3213 (378 más que en 1932) órdenes de compra extendidas por la División Compras, que han motivado la presentación de 4751 facturas (1004 más que en 1932) por un valor total de pesos 5.934.485.34, de cuyo importe \$ 3.027.076.73 con 194 facturas, por ser de mayor valor de pesos 5.000, de acuerdo con el artículo 5.º de la Ley 11.672 se elevaron para su pago a la Contaduría General de la Nación y 4557 facturas con un valor de pesos 2.907.408.61 fueron abonadas por la Tesorería de esta Dirección General.

Comprobación del cargo pendiente de rendición ante la Contaduría General de la Nación al 31 de diciembre de 1933, considerando los saldos que arrojan las rendiciones Nos. 12 y 65 presentadas a dicha repartición.

Efectivo

Caja	37.388.34	
Banco de la Nación	391.498.20	
Banco Nación Fondos de Socied.	75.644.72	504.531.26

Responsables

Por sueldos, gastos y jornales 8.099.618.84

Documentos

Rendiciones a revisar sueldos . 1.108.663.48
Rendiciones a revisar gastos . 271.992.24
Rendiciones a revisar cc|naval 1.620.045.66
Mesa de sueldos 2.525.563.29
Mesa de gastos 468.778.56 5.995.043.23

Varios

Balance 1924—Deuda actual 1.483.497.91
16.082.691.24
Saldo general de la Rendición N.º 12 14.599.193.33
Saldo general de la Rendición N.º 65 1.483.497.91
16.082.691.24

Cuentas de comercio

M E S E S	Facturas recibidas	F A C T U R A S P A G A S P O R :				DESCUENTOS OBTENIDOS POR:		Descuentos devueltos
		Cantidad	Tesorería General	Cantidad	Esta Tesorería	Tesor. Gral.	Esta Tesor.	
Enero	526	10	109,473.25	—	—	4,802.97	—	—
Febrero	234	24	313,272.92	74	84,741.12	6,977.92	—	—
Marzo	364	13	198,561.71	1003	345,129.12	5,558.77	7,610.46	1,463.91
Abril	396	13	127,520.35	383	154,652.83	3,437.81	5,732.17	2,783.48
Mayo	367	—	—	367	268,789.27	—	8,451.22	—
Junio	349	22	388,747.39	327	280,123.46	10,272.48	9,645.10	—
Julio	359	41	733,072.96	318	200,761.99	34,785.92	6,613.39	—
Agosto	409	10	235,357.06	399	299,660.76	2,101.40	8,347.19	—
Septiembre	505	6	56,255.96	499	320,402.45	2,010.40	9,530.42	—
Octubre	458	13	253,914.97	445	326,967.44	1,875.—	10,322.47	—
Noviembre	415	24	441,155.14	391	336,181.78	5,251.99	9,745.13	—
Diciembre	369	18	170,045.02	351	296,998.39	5,124.78	7,614.35	705.58
	4751	194	3,027,076.73	4557	2,907,408.61	82,199.44	83,411.90	4,952.97

**Planilla demostrativa de los créditos, su inversión y saldos del Presupuesto de Marina, año 1933,
Anexos G y L y Ley N.º 11.378, y recaudaciones de Cuentas Especiales no incorporadas a presupuesto**

	\$ $\frac{m}{n}$	\$ $\frac{m}{n}$	\$ $\frac{m}{n}$	\$ $\frac{m}{n}$
CREDITOS				
El otorgado por la Ley N.º 11.671:				
Para el Anexo G: "Gastos"			16.704.190.—	
Se deduce:				
Pasan a considerarse en "Sueldos":				
Inciso 13—Item 4—Partida 7	10.800.—			
Inciso 13—Item 4—Partida 17	18.800.—	28.800.—		
Por transferencia de "Gastos" a "Sueldos":				
Acuerdo septiembre 7 933, decreto 27.738	120.000.—			
Acuerdo octubre 21 933, decreto 30.100	20.000.—	140.000.—		
Por "Economías":				
Acuerdo septiembre 7 933, decreto 27.738	105.000.—			
Acuerdo octubre 21 933, decreto 30.100	5.000.—			
Acuerdo diciembre 26 933, decreto 33.523	34.000.—	144.000.—	312.800.—	16.391.390.—
Se aumenta:				
Pasan a considerarse en "Gastos":				
Inciso 1—Item A. D. P. Sup.—Partida 5			67.000.—	
Inciso 1—Item A. D. P. Sub.—Partida 2		1.531.69		
Inciso 1—Item A. D. P. Sub.—Partida 4		103.000.—		
Inciso 1—Item A. D. P. Sub.—Partida 5		30.000.—	134.531.69	
Inciso 6—Item 2—Partida 1 Global			350.004.—	
Inciso 6—Item 2—Partida 2 Global			192.000.—	
Inciso 7—Item 2—Partida 1 Global			288.000.—	1.031.535.69
Crédito Presupuesto 1933 Anexo G, "Gastos"				17.422.925.69
RECAUDACIONES				
Ingresos por reposición			773.319.89	
Ingresos por pérdidas de prendas y artículos varios			72.663.90	845.983.79
Total del crédito para el Anexo G, "Gastos 1933"				18.268.909.48
Anexo L				
Crédito otorgado por la Ley 11.671				505.000.—
Ley 11.378				
Crédito otorgado por la Ley 11.671				3.000.000.—
Cuentas especiales no incorporadas a Presupuesto				
Recaudaciones del ejercicio			2.316.261.80	
Se deduce:				
Pasan a acreditarse al Anexo G:				
Ingresos por reposición		773.319.89		
Ingresos por pérdida de prendas y artículos varios		72.663.90	845.983.79	1.470.278.01
Total general del crédito para Gastos año 1933				23.244.187.49

	Pagado	A pagar	Total
INVERSION			
Anexo G	15.124.543.88	2.734.422.03	17.858.965.91
Anexo L	266.253.39	225.556.—	491.809.39
Ley 11.378—Crédito ejercicio 1933	2.536.427.57	400.733.64	2.937.161.21
Cuentas especiales no incorporadas a Presupuesto (exclúyense las de ingresos por reposición e ingresos por pérdidas de prendas y artículos varios)	1.348.484.86	7.295.91	1.355.780.77
Totales	19.275.709.70	3.368.007.58	22.643.717.28
<i>Detalle de la forma en que se cancelarán los compromisos a pagar</i>			
Por la Tesorería General de la Nación:			
Orden de pago N.º 225 933, decreto marzo 15 de 1934		1.043.836.73	
Orden de pago N.º 232 933, decreto marzo 24 de 1934		161.300.—	
Por la Dirección General Administrativa:			
Orden de pago N.º 232 933, decreto marzo 24 de 1934		20.000.—	
Decreto de fecha 26 de marzo de 1934		2.142.870.85	
Totales		3.368.007.58	

	Créditos	Inversión	Saldos
SALDOS			
Anexo G	18.268.909.48	17.858.965.91	409.943.57
Anexo L	505.000.—	491.809.39	13.190.61
Ley N.º 11.378	3.000.000.—	2.937.161.21	62.838.79
Cuentas especiales no incorporadas a Presupuesto	1.470.278.01	1.355.780.77	114.497.24
Totales	23.244.187.49	22.643.717.28	600.470.21
Se deduce:			
Crédito de las cuentas especiales no incorporadas a Presupuesto que se transfiere al ejercicio de 1934:			
Obras en los arsenales por cuenta de otros Ministerios o particulares	63.101.87		
Pasajes por Cuenta de Haberes	13.693.21		
	76.795.08		
Sobrantes del ejercicio 1933 que corresponde reintegrar al crédito originario:			
Del Anexo L	13.190.61		
De la Ley N.º 11.378	62.838.79		
Totales	76.029.40	152.824.48	152.824.48
	23.091.363.01	22.643.717.28	447.645.73
RESUMEN			
Crédito total del ejercicio económico 1933 para "Gastos"		23.244.187.49	
Crédito de Cuentas Especiales no incorporadas a Presupuesto que se transfiere al ejercicio año 1934:			
Obras en los arsenales por cuenta de otros Ministerios o particulares	63.101.87		
Pasajes por cuenta de haberes	13.693.21	76.795.08	23.167.392.41
Inversión total del ejercicio económico año 1933 para "Gastos"			22.643.717.28
Total sobrante del ejercicio económico 1933 de "Gastos"			523.675.13
A deducir:			
Lo sobrante del Anexo L		13.190.61	
Lo sobrante de la Ley N.º 11.378		62.838.79	76.029.40
Saldo neto sobrante del ejercicio económico año 1933			447.645.73
Economías dispuestas por decreto N.º 27.738:			
Acuerdo General de Ministros septiembre 7 de 1933			105.000.—
Acuerdo General de Ministros octubre 21 de 1933			5.000.—
Acuerdo General de Ministros diciembre 26 de 1933			34.000.—
Total de la economía realizada			591.645.73

Resumen del movimiento de valores ocurrido con motivo de entradas y salidas de mercaderías de los diversos depósitos de la División Suministros durante el año 1933

	Equipos	Ferretería	Naval	Electricidad	Librería	Droguería	Viveres
Existencia al 1.º de enero de 1933	4.250.324.70	522.423.86	1.007.855.88	466.967.05	222.637.66	324.047.46	16.270.85
Entradas en el año 1933	2.077.965.28	3.479.773.03	1.095.317.26	347.553.80	216.634.90	212.571.11	740.327.49
TOTAL	6.328.289.98	4.002.196.89	2.103.173.14	814.520.85	439.272.56	536.618.57	756.598.34
Salidas en el año 1933	2.372.287.55	3.598.442.58	1.237.960.48	381.819.89	240.393.28	340.242.50	654.702.66
Saldo existencias al 1.º enero 1934	3.956.002.43	403.754.31	865.212.66	432.700.96	198.879.28	196.376.07	101.895.68

Saldos	Entradas	Salidas
Equipos	Equipos	Equipos
Ferretería	Ferretería	Ferretería
Naval	Naval	Naval
Electricidad	Electricidad	Electricidad
Librería	Librería	Librería
Droguería	Droguería	Droguería
Viveres	Viveres	Viveres
Total	Total	Total
6.154.821.39	8.170.142.87	8.825.848.64

Entradas del año 1932. \$ 8.914.409.31 Salidas del año 1932 \$ 8.142.463.05

Vestuario.—La cantidad de prendas entregadas al depósito de equipos, durante el año fenecido, alcanza a 438.229, habiendo una diferencia en más de 58.242 prendas con las del año anterior, que llegaron a 379.987.

En estas confecciones se ha invertido la suma total de \$ 953.940 por los siguientes conceptos:

En materiales	709.236.84
En jornales del taller	41.340.—
En pagos a las costureras . .	203.363.64
	<hr/>
	953.940.48

Taller de velería.—Se han confeccionado toldos y velas y efectuado trabajos inherentes, por un valor total de \$ 54.796.88 con evidente ventaja sobre los precios cotizados y tiempo de duración de las obras, dados por los talleres de las Bases.

Por este mismo taller, durante el año, se ha trabajado en la confección de bolsas para ropa, coys y banderas, habiéndose confeccionado 41.719 piezas con un costo de \$ 13.112.69 en materiales y pesos 4210.99 en mano de obra.

Taller de medias.—El personal de obreras de este taller trabaja a destajo, por ser ella la más conveniente para obtener el máximo de rendimiento.

Medias de algodón para tropa.—Se han fabricado durante el año 132.680 pares.

Por materiales	17.553.85
Gastos generales: encargada, mecánico, gas, fuerza motriz, agujas y repuestos, desgaste del material y gastos de administración	6.679.10
Intervención de 10 operarias que trabajan a destajo	8.007.59
	<hr/>
	32.240.54
Recargo 3 % imprevisto	967.22
	<hr/>
Total	33.207.76

Promedio: cada par \$ 0.25.

Medias blancas Escuela Naval.—Fabricados durante el año, 1930 pares.

Por materiales	605.64
Gastos generales	144.67
Intervención de operarias a destajo	117.72
	<hr/>
	868.03
Recargo 3 % imprevisto	26.04
	<hr/>
Total	894.07

Cada par, \$ 0.46.

Elásticos blancos de algodón.—Fabricados durante el año, 37.450 elásticos.

Por materiales	31.880.76
Gastos generales: encargada, mecánico, gas y fuerza motriz, agujas y repuestos, desgaste del material y gastos de administración	4.442.—
Intervención de 6 operarias que trabajan a destajo	4.677.65
	<hr/>
	41.000.41
Recargo 3 % imprevisto	1.230.01
	<hr/>
Total	42.230.42

Promedio, cada uno \$ 1.13.

Depósito de rezagos.— Durante el año 1933 se vendieron efectos de rezagos por valor de 45.534.42 pesos, de acuerdo al siguiente detalle:

Remate efectuado los días 3 y 4 de abril	27.673.13
Id. íd. en los días 25 y 26 de septiembre	16.112.34
Ventas varias efectuadas fuera de remate y cuyo importe fué en cada caso ingresado a Tesorería	1.748.95
	45.534.42

Taller de colchonería.—El taller de colchonería ha producido durante el año 3784 artículos para cama, siendo el importe de estos trabajos de pesos 25.023.02 $\frac{m}{n}$.

Carboneras.—El movimiento de carbón durante el año 1933, es el que se indica a continuación:

Existencia al 1.º enero 1933	kls.	1.572.764	\$	28.599.70
Entrada durante el año 1933	»	11.420.337	»	269.521.68
		12.993.101	»	298.121.38
Salidas durante 1933	»	5.483.400	»	118.945.49
Saldo al 1.º enero de 1934	»	7.509.701	»	179.175.89

CONTRALOR—

Las funciones de contralor de los consumos y contabilidad de artículos de dotación fija, se han efectuado en un todo de acuerdo con las disposiciones reglamentarias.

Para el año 1934, se mantendrán stocks de prendas de equipo como reserva, para movilizaciones especiales y concentraciones de conscriptos. Dichos stocks se establecerán en los siguientes conceptos:

1.ª Región Naval, 2500 hombres, y 3.ª Región Naval, 2500 hombres. En cuanto a la Dirección General Administrativa, dispone de un stock de reserva en concepto a 5000 hombres.

Se han establecido los siguientes stocks de reserva de combustibles, en toneladas:

	1.ª Región	3.ª Región	Dárs. Sud	Pontón R. Negro
	Pto. Belgrano	Río Santiago	Bs. Aires	Ushuaia
Petróleo	6000	2000	—	—
Carbón	4500	3500	2500	1000
Fuel oil Diesel	150	150	—	—

Al finalizar el año 1933, los stocks existentes en las distintas Regiones y buques de la Armada, eran los siguientes:

Petróleo	ton.	18.000
Carbón	»	30.000
Fuel oil Diesel	»	360

Teniendo en cuenta dichas existencias, como así también que la partida de presupuesto para combustibles permitirá atender holgadamente los consumos del año, se ha resuelto aumentar hasta 30.000 toneladas el stock de reserva de carbón.

COMPRAS—

El movimiento de esta División durante el año 1933, considerado por el importe de las adquisiciones realizadas, ha sido sensiblemente superior al

del ejercicio precedente, pues las compras hechas en plaza ascendieron a \$ 6.985.000 $\frac{m}{n}$ contra pesos 6.656.870 del año 1932.

En el total indicado no está incluido el del aprovisionamiento por contrato, que, tomando como base el movimiento estadístico de los consumos, se puede calcular en 1.080.000, ni el de las compras encomendadas a la Comisión Naval en Europa mediante órdenes emanadas de esta División, cuyo monto se estima en \$ 510.000 $\frac{m}{n}$.

INSPECCION—

Inspección a los Servicios administrativos y arqueos de caja.—Durante el año 1933, la División ha efectuado los arqueos de caja siguientes:

Servicio Hidrográfico	marzo	8
Servicio de Aviación Naval	»	9
Servicio de Comunicaciones Navales.	»	10
Taller de Marina de Dársena Norte. .	»	13
Prefectura General Marítima	»	14
Habilitación del Ministerio	»	17

El resultado de estos arqueos de caja, fué satisfactorio, habiéndose tomado en cada caso las medidas correspondientes para subsanar las pequeñas deficiencias de detalle que se encontraron.

Con los datos que suministran los buques al regreso de viajes a puertos del país y extranjeros, se prosigue completando el fichero Puertos de Aprovisionamiento, el que una vez terminado permitirá cumplir lo dispuesto reglamentariamente a ese respecto.

LABORATORIOS—

La intensa labor realizada por esta División durante el año 1933, se halla reflejada en la planilla resumen estadística que se indica y en ella se involucra además de los trabajos inherentes a la Marina, los solicitados por diversas reparticiones nacionales y particulares.

**Resumen de los análisis y ensayos practicados en los
Laboratorios de la Armada**

M E S	Sección ensayos explosiv.	Sección análisis industrial	Sección resist. material	Sección ensayo eléctrico	Sección análisis biológico	Total
Enero	22	193	42	19	133	409
Febrero	2	144	18	279	113	556
Marzo	268	291	38	656	135	1388
Abril	135	278	48	292	150	903
Mayo	1	207	41	108	146	503
Junio	291	193	58	105	217	864
Julio	—	118	38	138	202	496
Agosto	309	220	23	113	202	867
Septiembre	590	223	42	28	222	1105
Octubre	102	206	33	94	284	719
Noviembre	308	212	41	113	217	891
Diciembre	304	166	39	37	165	711
	<u>2332</u>	<u>2451</u>	<u>461</u>	<u>1982</u>	<u>2186</u>	<u>9712</u>

RECEPCION—

Durante el año pasado se volvió a poner en práctica y se hizo efectivo el estricto cumplimiento de las penalidades establecidas en el pliego de condiciones, para las casas morosas en las entregas de mercaderías.

Se ha procedido en todo momento de acuerdo a las disposiciones reglamentarias, en la recepción de las mercaderías, rechazos, reclamos, etc., aplicando cuando correspondiese las penalidades especificadas en el pliego de condiciones.

Datos estadísticos:

Ordenes de compra recibidas comercio de plaza . . .	3213
Ordenes de compra recibidas comercio C. I. F.	242
Ordenes de compra Comisión Naval	51
Ordenes de compra recibidas "Caja chica"	924
Rechazos efectuados	342
Análisis efectuados	887
Recibos conforme extendidos	3726
Partes diarios de órdenes de compra hasta \$ 50	182
Notas y memorándum	903
Informes y decretos	506

TRANSPORTES—

Servicio de la Costa Sud.—Se ha mantenido el servicio a la Costa Sud con los elementos y recursos disponibles.

Durante el año 1933 han estado afectados a este servicio, los transportes "Pampa", "Patagonia", "América" y buque tanque "Ministro Ezcurra", los cuales han efectuado los viajes que a continuación se indican:

Transporte "Pampa".—Realizó cinco viajes entre Buenos Aires y Ushuaia con escalas en los puertos intermedios, conduciendo pasajeros y cargas particulares y oficiales del Ministerio de Marina y por cuenta de otros Ministerios. Los datos relacio-

nados con estos viajes se consignan en la planilla que se agrega.

Transporte “Patagonia”.—Este transporte se encontraba afectado al servicio de estación y vigilancia en Tierra del Fuego. En el mes de julio fué necesario hacerlo venir a esta capital a fin de efectuarle algunas reparaciones imprescindibles. Zarpó nuevamente con destino a Tierra del Fuego en el mes de diciembre. Durante su permanencia en el citado territorio efectuó 4 viajes, detallándose en la planilla adjunta el producido de los mismos.

Transporte “América”.—Este buque efectuó durante el año 3 viajes, en el primero llegó hasta Madryn y en el segundo hasta Puerto Belgrano conduciendo carga oficial. En su tercer viaje a Europa conduciendo un cargamento de cereales y trayendo a su regreso carbón para los ferrocarriles del Estado.

Buque tanque “Ministro Ezcurra”.—Único con que se cuenta para el transporte de combustible líquido ha efectuado durante el año 9 viajes entre Dock Central, Puerto Belgrano y Comodoro Rivadavia, conduciendo petróleo para la 1.ª Región Naval y buques de la Escuadra.

Resumen de viajes y producido de los transportes en el año 1933

	Número de viajes			Pasaj. conducidos			Carga conducida en toneladas			Producido en pesos moneda nacional		
		Pasaj. conducidos		Ofic.	Part.	Total	Oficial	Particular	Total	Oficial	Particular	Total
		Ofic.	Part.									
Pampa	5	693	316	1009	1.321.091	4.384.289	5.705.380	110.574.18	134.897.75	245.471.93		
Patagonia	4	11	36	47	442.000	960.100	1.402.100	11.149.04	14.412.06	25.561.10		
Ministro Ezcurra	9	18	—	18	32.872.996	—	32.872.996	203.582.87	—	203.582.87		
América	3	3	—	3	3.266.035	10.117.405	13.383.440	39.837.62	56.872.79	96.710.41		
Totales	21	725	352	1077	37.902.122	15.461.794	53.363.916	365.143.71	206.182.60	571.326.31		

Carga removida durante el año 1933

	Transportes	Kls.	1. 686.051
Remitido a Puerto Belgrano	Transportes	Kls.	1. 686.051
Remitido a Río Santiago	Lanchas	»	828. 925
	Ferrocarril	»	10.571
Remitido a Costa Sud	Transportes	»	668. 929
	Vap. partic.	»	1.036
Remitido a Tigre y dependencias	Lanchas	»	19. 871
Remitido a Martín García	Lanchas	»	458. 665
Remitido a Zárate	Lanchas	»	246. 916
Remitido a faros de ríos	Lanchas	»	57. 800
Remitido a Estación Aeronaval de Punta Indio	Ferrocarril	»	469. 707
Remitido al litoral: Subprefecturas, Estaciones Radiotelegráficas, cañoneros y rastreadores	Lanchas	»	3. 740
	Ferrocarril	»	187. 818
	Vap. partic.	»	68. 517
Remitido a Mar del Plata, faro Punta Mogotes, Subprefecturas Quequén y Querandí, Ayudantía Miramar y Grupo de sumergibles	Ferrocarril	»	55. 746
Carga retirada como rezagos y devoluciones	Camiones	»	300. 000
Carga retirada de la Aduana de la Capital	Camiones	»	611. 000

Personal Superior

Durante el año 1933 se registraron en el Personal Superior los movimientos que se detallan a continuación:

Altas	42
Ascensos en el Cuerpo General	132
Ascensos en los Cuerpos Auxiliares	66
Retiros	31
Fallecimientos	2
Bajas	3
Destituciones y bajas	3

ESCUELA DE APLICACION PARA OFICIALES

Designados para cursar la Escuela (O. D. N.º 37 de 1933)

Teniente de Fragata	3 regulares
Alférez de Navío	8 regulares
Ingeniero Maquinista de 1. ^a	1 regular
Ingeniero Maquinista de 2. ^a	6 regulares
Ingeniero Torpedista de 2. ^a	1 libre

Designados para cursar la Escuela (O. D. N.º 52 de 1933)

Alférez de Navío	3 regulares
Total	21 regulares
	1 libre
Salieron por pase a otros destinos	5

Quedan 17

Constitución de los cursos

Artillería	4 regulares
Comunicaciones	3 regulares
Armas Submarinas	2 regulares
Ingenieros Maquinistas	7 regulares
Ingeniero Torpedista	1 libre
	17
Total	17

Movimiento del curso N.º 30, año 1933

No rindió examen final de Artillería	1
No rindió examen final de Máquinas por licencia	1
No rindió examen final de Torpedos	1
	3
Total	3

Oficiales Contadores designados para rendir el examen de competencia (O. G. N.º 188 de 1933)

Contador de 1. ^a	1
Contador de 2. ^a	3
	4
Total	4

Rindieron examen de competencia	4
Aprobaron examen de competencia, Octubre 1933	4

Exámenes finales del curso N.º 30 de 1933

Ramas	Rindieron	Aprobaron
Artillería	3	3
Comunicaciones	3	3
Armas Submarinas	2	2
Ingenieros Maquinistas	6	6
	14	14
Total	14	14

**Ingenieros Navales cursando estudios en la “Regia
Scuola de Ingegneria de Genova”**

Con fecha 29 de noviembre de 1933 terminaron sus estudios dos cadetes ingenieros navales, según certificado remitido por la Comisión Naval en Europa, faltándoles sólo aprobar el examen general para laurearse, para lo cual continúan en la Escuela a efectos del desarrollo de los proyectos que deben presentar. Se recibirán en julio o agosto de 1934.

Tres cadetes se recibirán en la misma fecha si logran aprobar los exámenes de las materias que les faltan.

Un cadete continúa en tratamiento médico, siendo probable se reciba el año 1935.

Movimiento de alumnos en la Escuela Naval durante el año 1933

CUERPO GENERAL				
1.º	2.º	3.º	4.º	
31	28	35	37	

CUERPO DE INGENIEROS				
1.º	2.º	3.º	4.º	
8	10	17	16	

Exámenes de fin de curso de 1933 en la Escuela Naval

	CUERPO GENERAL				INGENIEROS MAQUINISTAS				INGENIEROS TORPEDISTAS			
	Total	Aprobados	Aplazados exam. com.	Bajas	Total	Aprobados	Aplazados exam. comp.	Bajas	Total	Aprobados	Aplazados exam. comp.	Bajas
Primer año.....	31	27	2	2	8	7	—	1	—	—	—	—
Segundo año.....	28	22	5	1	10	9	1	—	—	—	—	—
Tercer año.....	35	29	3	3	17	13	3	1	—	—	—	—
Cuarto año.....	37	32	5	—	14	10	3	1	2	2	—	—
TOTALES.....	131	110	15	6	49	39	7	3	2	2	—	—

ESCUELA NACIONAL DE PILOTOS Y

MAQUINISTAS NAVALES—AÑO 1933

Curso de Guardamáquinas

	Curso preparatorio	1.º año	2.º año	3.º año	Ayudantes embarcados
Enero	—	11	9	7	13
Febrero	—	11	9	7	13
Marzo	18 (¹)	12 (²)	9	7	13
Abril	18	13 (³)	12 (³-⁴)	9 (⁴)	13
Mayo	18	13	12	9	13
Junio	18	13	11	9	13
Julio	18	13	11	9	13
Agosto	19 (²)	13	11	8	13
Septiembre	19	13	11	8	13
Octubre	18 (⁵)	12 (⁵)	11	8	13
Noviembre	17 (⁵)	12	11	8	13
Diciembre	15 (⁵)	12	11	8	13

(1) Altas. — (2) Ingresos. — (3) Repite. — (4) Aplazado. — (5) Baja.

Examen de fin de curso de Guardamáquinas

	Curso preparatorio	1.º año	2.º año	3.º año	4.º año embarcados
Presentados a examen.....	14	12	11	8	—
No presentados..	1	—	—	—	—
Aplazados.....	—	1	3	—	—
Baja.....	4	—	—	—	—
Aprobados.....	11	11	8	8	—

1 egresado como Guardamáquinas en 1933.

Curso de Pilotines

	Curso preparatorio	1. ^{er} año	2. ^o año	3. ^{er} año	Ayudantes embarcados
Enero	—	9	11	7	17
Febrero	—	9	11	7	17
Marzo	—	9	11	7	17
Abril	15 (3)	10 (4)	16 (4)	12 (4)	17
Mayo	15	10	16	12	17
Junio	13 (1)	10	16	12	16 (1)
Julio	13	10	16	12	16
Agosto	13	9 (1)	16	12	16
Septiembre	13	9	15 (1)	12	16
Octubre	13	9	14 (2)	12	16
Noviembre	13	9	14	12	16
Diciembre	13	9	14	12	16

(1) Baja. — (2) Licencia. — (3) Alta. — (4) Reingreso.—(5) Aplazado.

Exámenes de fin de curso de Pilotines

	Curso preparatorio	1. ^{er} año	2. ^o año	3. ^{er} año	Ayudantes embarcados
Presentados.....	13	9	14	12	16
Aplazados.....	—	—	5	3	—
Bajas	2	—	—	9	—
Aprobados	11	9	9	—	16

Observaciones.—16 Pilotines egresaron en 1933.

MOVIMIENTO DE ESCUELAS—AÑO 1933

Altas—Aprendices de reclutamiento	609	
Por reincorporación Cadetes Escuela Naval	9	
Alumnos Esc. Pilotos y Maquinistas Navales	36	651
Bajas—Aprendices de reclutamiento y Escuela de Mecánica	74	
Cadetes Escuela Naval	13	
Alumnos Escuela de Pilotos y Maq. Navales	18	
Fallecidos—Aprendices.	1	106
<hr/>		
Pases—Aprendices Esc. de Mecán. y de reclutam.	102	
Cadetes Escuela Naval	42	144
<hr/>		
Ascendidos—A Guardiamarinas	32	
A Ing. Maquinistas y Electricistas de 3. ^a .	10	42
<hr/>		
Ascendidos—A Cabos 1os.	20	
A Marineros 2os.	505	525
<hr/>		
Egresados—Como Pilotines	16	
Como Guardamáquinas	2	18
<hr/>		
Altas—Profesores civiles		11
Bajas—Profesores civiles y maestros elementales		22

Escuela de Mecánica

INSTRUCCION—

Iniciación de los cursos.—El día 2 de febrero de 1933, se iniciaron las clases de los aprendices mecánicos.

Exámenes de fin de curso—

Alumnos presentados	133
Aprobaron	130
Aplazados	3 total 133

Los alumnos aplazados fueron dados de baja.

Cuarto año (curso de aplicación).—Fueron promovidos a Cabos 1os. 66 aprendices en las siguientes especialidades:

Maquinistas	31
Artilleros	20
Torpedistas	10
Radiotelegrafistas	5
	66
Total	66

Alumnos de 4.º año electricistas.—De los 19 alumnos electricistas que cursaron y aprobaron el 4.º año, los tres becados paraguayos fueron reintegrados a su país, y los 16 restantes promovidos a Cabos 1os. electricistas.

Alumnos de segundo y tercer año maquinistas.—Los aprendices que aprobaron tercer año, fueron promovidos a Cabos 2os. maquinistas. De éstos, 10

siguen la especialidad de torpedos, 10 la de artillería y 5 fueron destinados a submarinos conservando su situación de Cabos 2os. maquinistas.

Becados extranjeros—

4.º año (electricistas)	3
2.º año (maquinistas)	3

Total 6

Los alumnos de cuarto año terminaron sus estudios y los de segundo cursan actualmente el tercer año.

Bajas de aprendices.—Durante el año escolar fueron separados de la Escuela 10 aprendices y 1 después de rendir el examen final.

Las causas que motivaron las mencionadas separaciones fueron:

Por carencia de aptitudes	1
Solicitadas	7
Por enfermo	1
Por resolución del Consejo de Disciplina . . .	2

Total 11

CUERPO DE APRENDICES—

Instrucción militar.—Se llevó a efecto en el transcurso del año de un modo satisfactorio y con buenos resultados.

Ejercicios de bote a remo.—Es muy dificultoso por no estar comunmente el río suficientemente cre-

cido como para permitir cruzar la barra del arroyo Medrano.

Las actividades en natación han sido nulas, por no contar el establecimiento con pileta para ello.

Se ha impartido instrucción militar y principalmente de instrucción marinera a los aprendices mecánicos.

Durante el año se han llevado a cabo cuatro llamados de aprendices.

El primer contingente tuvo 125 días de instrucción, habiendo sido dados de alta como Marineros 2os. de las distintas especialidades 231 aprendices.

El segundo curso duró 121 días, resultando 97 Marineros 2os.

El tercer contingente tuvo 105 días de instrucción, finalizando en curso 131 aprendices.

El cuatro período de instrucción fué de 118 días, resultando 224 marineros 2os. de las distintas categorías.

En total se dieron de alta 683 marineros 2os. egresados de la Estación de Reclutamiento.

RECLUTAMIENTO Y MARINEROS—

La inscripción de aprendices ha sido efectuada con los que concurrieron personalmente con su documentación reglamentaria, y con aquellos que la remitieron por correo, por estar domiciliados en localidades distantes de la Capital Federal.

A fines del año transcurrido se encomendó a las comisiones de recepción de conscriptos, el reclutamiento de aprendices, pero, limitando éste a la inscripción, reconocimiento médico y examen elemen-

tal, dejando la incorporación de los que resultasen aprobados a resolución de esta oficina, de acuerdo con los informes de las respectivas comisiones. A juzgar por los resultados generales obtenidos, se considera que no es conveniente esa forma de reclutamiento, que, por otra parte, no es necesaria por ahora, teniendo en cuenta el crecido número de inscriptos y su presentación a reclutamiento para reconocimiento médico y examen, en una proporción tal que exceden de mucho a la cifra requerida en cada llamado.

La instrucción militar y marinera ha sido impartida a los aprendices de reclutamiento, por los suboficiales y cabos instructores, en el local de la Escuela de Mecánica, como igualmente, la instrucción y práctica del tiro al blanco. La instrucción de bote se ha llevado a cabo en el puerto de Olivos, a cuyo efecto se enviaron diariamente y por turno, secciones de aprendices con sus respectivos instructores.

Los pedidos de informes, procedentes de distintos puntos de la República han sido satisfechos con la mayor celeridad posible, enviándose volantes impresos conteniendo las condiciones de admisión, documentos que deben presentarse en los diferentes casos en que pueden encontrarse los candidatos, como así también, otras informaciones relacionadas con la incorporación y los requisitos previos que deben llenarse.

MOVIMIENTO DEL PERSONAL

Aprendices—

Inscriptos	3007
Citados	2091

Presentados	1703
Resultaron aptos	842
Resultaron aptos previos	70
Resultaron ineptos	791
Ingresaron (examen aprobado)	587

Bajas:

Mala conducta	20
Solicitadas	32
Enfermos	1
Fallecidos	1

Total 54

Presentes en reclutamiento (el 31-XII-933)	249
Presentes Curso de Radioteleg.	41

Total 290

Egresados como marineros 2os.:

Maquinistas	106
Electricistas	35
Artilleros	235
De mar	24
Aeronáuticos	7
Radiotelegrafistas	9
Señaleros	50
Furrieles	13
Enfermeros	1
Cocineros	1
Camareros	1
Hojalateros	1

Total 483

Marineros.—Altas dispuestas directamente como marineros 2os. a ex conseriptos de la Armada y ex aprendices, previa comprobación de su conducta y aptitud en su anterior permanencia en el servicio:

Maquinistas	40
Electricistas	14
Artilleros	18
De mar	23

Señaleros	1
Aeronáuticos	14
Radiotelegrafistas	3
Furrieles	5
Torpedistas	2
Trompas	4
Músicos	1
Enfermeros	3

Servicios Auxiliares:

Camareros	39
Cocineros	43
Lavanderos	5
Pintores	3
Peluqueros	2
Sastres	2
Panaderos	1
Plomeros	1

Maestranza :

Carpinteros	4
Herreros	1

Se reincorporaron como marineros los.:

Artilleros	10
Maquinistas	7
Electricistas	2
De mar	1
Señaleros	1

Bajas:

Marineros 1os.	198
Marineros 2os.	203
Retirados	3

Retiros.—Se han producido 272 retiros en razón de haberse acordado el “retiro voluntario”. Esto produjo una disminución de 83 suboficiales maquinistas sobre un total de 286 que son los necesarios. En las demás categorías se ha sentido una disminución menos acentuada. Todo esto impuso la necesidad de disminuir proporcionalmente el personal de algunas categorías que se había asignado a los diferentes destinos.

CONSCRIPTOS Y RESERVAS

Total general del personal reservistas de la Armada

Personal superior	247
Cadetes de la Escuela Naval	182
Personal subalterno	3.840
Aprendices	1.282
Conscriptos licenciados	22.907
Conscriptos "Cabo 2.º de la Reserva"	1.368
Conscriptos excedentes clase 1909	674
Conscriptos excedentes clase 1910	2.215
Conscriptos excedentes clase 1911	703

Total general 33.418

Datos referentes a la convocatoria—Clase 1913

COMISION	Convo- cados	Cantidad fijada a incor- porár	Aptos	Ineptos	Dados de baja por ex- cedente	Gastos efectua- dos por cada comisión del interior
1—Concordia	203	90	91	101	—	3.410.10
2—Paraná	296	130	195	61	65	5.826.95
3—Rosario	375	150	153	162	—	4.438.20
4—Santa Fe	291	123	146	109	23	5.391.10
5—Villa Mercedes	371	156	189	144	34	4.084.05
6—Río Cuarto	244	102	100	127	—	3.812.—
7—Córdoba	394	111	110	246	—	4.779.80
8—S. del Estero	265	99	94	159	—	3.667.—
9—Tucumán	356	142	119	219	—	4.748.40
10—Corrientes	220	100	84	112	—	6.248.88
11—1.ª Región	947	426	477	348	—	—
12—3.ª Región	187	71	105	65	28	—
13—E. Mecánica	1336	400	474	481	74	—
14—Zárate	183	77	77	81	—	—
15—Pto. Madryn.	27	15	15	12	—	—
Total	5700	2192	2429	2427	224	46.406.48

DATOS REFERENTES A CONSCRIPTOS (Movimiento)

Concentración de conscriptos clase 1912, Orden del Día N.º 20 de 1933.

Concentración de conscriptos clase 1913, Orden del Día N.º 31 de 1934.

Conscriptos licenciados el 20 de diciembre de 1933, clase 1911	1703
Total de bajas por desertores, fallecidos, exceptuados e inútiles	377
Retenidos de la clase 1911, por recargados	71
Permanecieron embarcados durante el año 1933	1520
Prestaron servicios en reparticiones en tierra	1880

La asignación de conscriptos para el año 1934, fué hecha por la Circular Reservada N.º 326.

	Existencia de conscriptos durante el año 1933	Estimación del número de conscriptos que permanecerán en servicio durante los meses del año 1934
Enero 31	3742	3675
Febrero 28	3707	3635
Marzo 31	3641	3595
Abril 30	3557	3555
Mayo 31	3514	3515
Junio 30	3490	3475
Julio 31	3463	3460
Agosto 31	3439	3445
Septiembre 30	3423	3430
Octubre 31	3388	3415
Noviembre 30	3373	3400
Diciembre 31	1662	3400

Promedio mensual para el año 1934 3500

Justicia y Asesoría

Esta oficina se ha desempeñado dentro de las funciones judiciales que le señala el Código de Justicia Militar y ha tenido, además, las de asesora-

miento en la interpretación de las leyes y reglamentos, de acuerdo con la organización de esta Dirección General.

Se avocó a la tarea de recopilar todas las disposiciones reglamentarias que rigen el procedimiento de la justicia militar, tomándose como base, en primer término, el Código de Justicia Militar, Código Penal, e incluyéndose todas las disposiciones reglamentarias que se hallan dispersas en decretos, órdenes, notas, etc., lo que, hasta ahora, implica una engorrosa tarea para aplicarlas, además de la consiguiente pérdida de tiempo, errores u omisiones que se producen, pues muchas de ellas, se encuentran derogadas total o parcialmente.

Este estudio y recopilación se encuentra actualmente a consideración del Estado Mayor General de la Armada.

A continuación se especifican las distintas resoluciones disciplinarias que se han debido adoptar :

Sentencias

Delitos militares—

Marinero de mar	1
Cabo artillero	1
Marineros maquinistas	2
Marinero radiotelegrafista	1
Marinero (banda lisa)	1
Conscriptos clase 1911	2
Conscripto clase 1912	1
	<hr/>
	9

Delitos comunes—

Cabo maquinista	1
Marineros señaleros	2

Conscripto clase 1907	1
Conscriptos clase 1911	4
Conscriptos clase 1912	2
	<hr/>
	10

Tachas de deserción, sin efecto

Suboficiales, cabos y marineros—

Marineros de mar	4
Cabo artillero	1
Marineros artilleros	2
Marineros (Serv. Aux.)	1
	<hr/>
	8

Conscriptos—

Clase 1911	6
Clase 1912	3
	<hr/>
	9

Indultos

Concedidos—

Suboficiales de mar	1
Cabos de mar	1
Cabos artilleros	1
Cabos maquinistas	3
Marineros maquinistas	1
Cabo electricista	1
Suboficial señalero	1
Marinero (maestranza)	1
Conscripto clase 1909	1
Conscripto clase 1910	1
	<hr/>
	12

Denegados—

Suboficial de mar	1
Cabo de mar	1
Cabos maquinistas	2

Cabo señalero	1
Marinero señalero	1
Conscripto clase 1907	1
Conscriptos clase 1909.	3
	<hr/>
	10

Prescripciones de acción penal

Marinero artillero	1
Cabo maquinista	1
Marinero maquinista	1
Cabo aeronáutico	1
Marinero (maestranza)	1
Conscriptos clase 1907	18
Conscriptos clase 1908	22
Impersonales	15
	<hr/>
	60

Elevación de causas a plenario

Cabo artillero	1
Marineros artilleros	3
Marineros maquinistas	3
Marineros señaleros	3
Suboficial furriel	1
Cabo furriel	1
Marinero (Serv. Aux.)	1
Conscripto clase 1907	1
Conscriptos clase 1910.	2
Conscriptos clases 1911 12	5
	<hr/>
	21
Archivo de prevenciones sumarias.	47
Comutación de pena (mar. maq.)	1

HOSPITALES—

Los dos hospitales de que dispone la Armada han mejorado sus servicios en el transcurso del último año.

Es muy necesario la construcción de un pabellón para el Laboratorio Psicofisiológico en el Hospital Naval La Plata y un Pabellón de Venereología en el Hospital Naval de Puerto Belgrano, en el cual siguen asistiéndose los enfermos de esa especialidad en una sala común, destinada originariamente a enfermedades infecciosas.

Como una consecuencia de la clausura del Hospital del Arsenal Naval Buenos Aires, el Hospital Naval La Plata ha aumentado el movimiento de enfermos que de 962 en 1932, subió a 1014 en 1933, a pesar de que en el Hospital de Puerto Belgrano el movimiento anual descendió de 2141 a 1534, de resultas en primer término, de la disminución del número de conscriptos en servicio (5500 en 1932 y 4000 en 1933).

Morbilidad.—Sobre un total de 9374 enfermos, el 44 % lo ha sido de afecciones comunes, el 9 % de venéreas, el 2 % de infecto-contagiosas y el 0.44 % de tuberculosis.

Sin que el número de tuberculosos—42 en total—sea excesivo en relación con otras estadísticas nacionales o extranjeras, esta oficina piensa que ese número puede reducirse, y a ese fin propuso varias iniciativas que se referían a convocar a los conscriptos de la clase a incorporarse, al fin de la primavera, a restringir en lo posible la incorporación a la Armada de ciudadanos de las regiones montañosas del país, consecuente este propósito con la estadística de 10 años de conscripción, la cual demostró que la cantidad de tuberculosos, está en relación directa con la altura sobre el nivel del

mar, de la provincia de la cual provienen. Se propuso también un plan de amparo al tuberculoso sin derecho a retiro.

Mortalidad.—El total de decesos ocurridos en el transcurso del año ascendió a 41.

Planilla demostrativa del movimiento de retiros, bajas por enfermedad y mortalidad en el personal subalterno durante el año 1933

Mes	Retiros	Bajas	Fallecidos	Totales por mes
Enero	2	6	3	11
Febrero	6	23	2	31
Marzo	13	36	3	52
Abril	1	25	—	26
Mayo	6	22	7	35
Junio	6	16	7	29
Julio	9	15	3	27
Agosto	11	13	7	31
Septiembre	7	7	2	16
Octubre	3	13	3	19
Noviembre	2	11	1	14
Diciembre	5	6	3	14
Totales	71	193	41	305

CUADRO GENERAL

Enfermos habidos en los buques y reparticiones durante el año 1933

M E S	Infecto contagiosas	Venéreas	Heridas, contusiones que-maduras etc.	Comunes	Tuberculosis	Totales ipor mes	Porcentajes
Enero	105	111	99	388	11	714	7.61 %
Febrero	135	73	111	271	2	592	6.31 %
Marzo	130	91	143	356	4	724	7.72 %
Abril	90	64	148	323	6	631	6.73 %
Mayo	140	68	162	332	3	705	7.52 %
Junio	327	62	163	331	3	886	9.45 %
Julio	1176	78	117	265	3	1639	17.48 %
Agosto	139	79	143	391	3	755	8.08 %
Septiembre	112	82	164	440	5	803	8.56 %
Octubre	89	41	178	356	1	665	7.09 %
Noviembre	102	60	164	397	1	724	7.72 %
Diciembre	106	43	118	269	—	536	5.71 %
Totales	2651	852	1710	4119	42	9374	
Porcentaje	28.28 %	9.08 %	18.24 %	43.94 %	0.44 %		

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL

Dentro del plan general de actividades desarrolladas por la Escuadra, esta Dirección General paralelamente a ellas ha seguido su plan de trabajos de reparación, renovación y conservación, preparando los proyectos correspondientes y poniéndolos en obra bajo su inmediato contralor, con evidente beneficio para la Armada.

De acuerdo a su edad, el estado de conservación del material se encuentra en general en muy buenas condiciones.

Entre las obras de importancia que se han terminado en el año próximo pasado o a terminarse en este año se cuentan las siguientes:

Terminación de los trabajos de modernización del “Jujuy”.

Cambio de calderas de los Cañoneros “Rosario” y “Paraná”.

Cambio y arreglo de paletas de turbina del Explorador “La Rioja” y Destructor “Catamarca”.

Renovación completa del Remolcador “Querandí”.

Iniciación de la construcción de un tanque para petróleo de 8000 toneladas en Puerto Belgrano.

El resto de los trabajos fueron obras de reparaciones cuyo objeto es la conservación del mate-

rial. La forma en que se distribuyeron los montos de las partidas entre los distintos talleres se ve en la planilla agregada.

Durante el año transcurrido se tuvieron que paralizar trabajos por razones de economía, entre ellos la modernización del Destructor “La Plata”. Estos se iniciarán este año, para lo cual ya se ha asignado fondos.

Se incorporaron durante el año 1933 los tres submarinos que fueron inmediatamente puestos en actividad.

Las necesidades inmediatas en el material pueden resumirse en las siguientes:

Acorazados.—Instalación de paravanes.

Guardacostas.—“Pueyrredón”; se votaron fondos en 1933 y se terminará el trabajo en 1934.

En este buque deberá estudiarse y ampliarse la planta eléctrica para que pueda efectuar la carga de los acumuladores de los sumergibles, pues como ya se ha dicho, deberá reemplazar al “Belgrano”.

Cuando se plantee este reemplazo en términos perentorios, será el caso de inspeccionar y resolver si el “Belgrano” debe subsistir en servicio o ser radiado.

Cañoneros.—Como ya se dijo, el trabajo de importancia que queda es el cambio de calderas del “Independencia”, que se espera iniciar en 1934.

Exploradores y destructores.—Se indicaron ya las necesidades inmediatas importantes.

La adquisición de paravanes de alta velocidad ya está planteada.

Resta referirse lo relativo a los medios de salvamento para los sumergibles; el salvamento del material ha sido por ahora descartado; para el salvamento del personal se prepara el Rastreador “M 8” y otros elementos concurrentes también para una Escuela de Buceo.

Las necesidades inmediatas en las Bases, Arsenales y talleres, aparecen en los capítulos respectivos.

Eficiencia de los servicios de artillería, torpedos, máquinas, electricidad, ingeniería naval e ingeniería civil:

Artillería.—Su estado es en general satisfactorio.

Torpedos.—En el transcurso del año se han efectuado las reparaciones indispensables.

Máquinas. — Durante el año se tomaron todas las medidas y se realizaron los trabajos necesarios, dentro de los recursos disponibles, para mantener el material en buenas condiciones. En esa forma, las exigencias del servicio han sido llenadas sin inconveniente.

Electricidad.—El estado del material es en general satisfactorio.

En Puerto Belgrano se recibió la nueva usina y las subusinas I, II, III y IV.

Numerosos trabajos deberán aun efectuarse en los años sucesivos, para completar el plan general de instalaciones.

Para la Base de la Tercera Región se adquirió un grupo generador Diesel que se instalará en 1934, resolviéndose satisfactoriamente el problema de luz y fuerza de esta Base.

El estado del material a bordo es en general bueno.

Ingeniería naval.—Durante el año se han efectuado los recorridos y reparaciones necesarias en el material a flote.

Como ya se ha expresado, un problema apremiante de la Armada es el reemplazo de muchas unidades menores, indispensables para el servicio.

Ingeniería civil.—La División correspondiente estudió los planos completos para el edificio del Ministerio de Marina.

Obras terminadas o en ejecución por contrato:

Construcción de un tanque de 8000 m³ para petróleo, de hormigón armado, en la Primera Región Naval, contratada con los señores Hume y Hnos. (\$ 240.000 $\frac{m}{n}$).

Construcción de edificio para Ayudantía de Ushuaia perteneciente a la Prefectura General Marítima, contratada con los señores Juan y César Pierini (\$ 44.350. $\frac{m}{n}$).

Construcción de una casa para el jefe de la Subprefectura de Posadas, perteneciente a la Prefec-

tura General Marítima, contratada con el señor Virgilio Zossi (\$ 19.666 $\frac{m}{n}$).

Construcción de siete pozos absorbentes en la zona del Cuartel de Baterías de la Primera Región Naval; costo \$ 6885.70 $\frac{m}{n}$.

Adquisición de cemento portland, barras de hierro, piedra granítica, adoquines, cordón de granito y otros materiales para proseguir la construcción del camino a polvorines y adoquinado del muelle C de la Primera Región Naval; costo \$ 30.000 $\frac{m}{n}$.

Talleres de la Armada.—Han atendido regularmente las necesidades del material flotante, habiéndose mantenido en suspenso los trabajos en el destructor “La Plata” y guardacostas “Pueyrredón” y “San Martín” por no permitirlo los recursos disponibles.

Trabajos desarrollados por los Arsenales y talleres.—La nómina de trabajos es muy grande, por lo que no se considera conveniente ni necesario incluirla.

Entre los trabajos principales realizados se cuentan:

Modificación de la bomba de alimentación de los cruceros.

Recorrido de los muñones de cañones de 305 en el “Rivadavia”.

Cambios de calderas del “Rosario” y “Paraná”.

Cambio y arreglo de paletas de turbina del “Cataramarca” y “La Rioja”.

Terminación de las obras del “Jujuy”.

Cambio de los motores del “Adhara” y “Conscripto Bernardi”.

Renovación completa de la estructura del “Querandí”.

Construcción de dos lanchas tipo Acorazado.

Iniciación de la construcción de un tanque para petróleo de 8000 toneladas para Puerto Belgrano.

Administración de fondos. — Las partidas del Presupuesto que administró la Dirección en el año 1933, destinadas a obras de conservación y reparación de buques, reparticiones y embarcaciones menores, construcción de éstas, adquisición de explosivos, proyectiles, etc. (13-3-5; 13-3-6; 13-3-7; 13-3-8 y 13-6-16) fueron de montos iguales, sino menores, que las equivalentes de presupuestos anteriores a la incorporación del numeroso y complicado material adquirido con fondos de la Ley 11.378, que ha creado nuevas y considerables obligaciones a esas partidas. Fué necesario entonces, para poder proveer eficazmente, con los escasos recursos disponibles, a las necesidades del material, someter la autorización de gastos a una severa fiscalización, limitando los compromisos a obras o adquisiciones de carácter realmente necesario. Igualmente se hizo preciso, vigilar estrechamente la inversión de los fondos comprometidos en trabajos o adquisiciones, de manera de liberar a las partidas de toda afectación innecesaria. Fué así que a fines de año se redujeron numerosas asignaciones acordadas para obras cuya ejecución se prolongaría al

año 1934, destinando los remanentes que se quitaron, a otros trabajos de carácter urgente o indispensable que podían ser realizados en 1933. Esta y otras medidas se repuso material de stock que era necesario tener en existencia en los almacenes de Talleres permitieron aprovechar de la mejor manera las partidas mencionadas.

El cierre de los Talleres a fin de facilitar la cancelación del Ejercicio fué dispuesto oportunamente. Abarcó un período de 8 días hábiles, durante el cual se concedió al personal obrero permanente la licencia anual a que era acreedor.

Relativo con el contralor de inversiones, entre las medidas de caracter administrativo dignas de mención, cabe destacar:

La modificación del Reglamento General de Administración, en lo que se refiere al trámite que se da a las actas de entrega de obras. El nuevo sistema que permite diligenciar esas actas dentro de la mayor brevedad, se puso en práctica desde el más de abril y ha dado los mejores resultados.

También este año se ha llevado a la práctica el sistema que permite numerar las obras que ejecutan los Talleres con cargo a las partidas que ella administra. Los resultados obtenidos han sido excelentes, pues al no poder ejecutar los Talleres ningún trabajo que no cuente con el número asignado por la Dirección, ésta lleva un contralor estricto de los presupuestos que adeudan los Talleres correspondientes a obras que se efectúan con autorización provisoria y puede lograr la pronta regularización de las mismas.

Inversión ocurrida en jornales y materiales durante el año 1933 en las obras efectuadas por los talleres de la Primera Región, Tercera Región,

Taller de Marina Dársena Norte y Arsenal de Zárate

Partidas	CONCEPTO	Primera Región Naval			Tercera Región Naval			Talleres de Dársena Norte			Arsenal de Zárate		
		Jornales	Materiales	Total	Jornales	Materiales	Total	Jornales	Materiales	Total	Jornales	Materiales	Total
13-3-5	Créditos de conservación	78.125.63	39.782.61	117.908.24	43.869.37	20.256.69	64.126.06	27.709.08	6.643.32	34.352.40	151.869.32	28.926.51	180.795.83
	Obras especiales	307.652.55	206.505.17	514.157.72	467.137.66	173.268.14	640.405.80	386.518.31	100.179.11	486.697.42	3.960.92	—	3.960.92
	Total	385.778.18	246.287.78	632.065.96	511.007.03	193.524.83	704.531.86	414.227.39	106.822.82	521.049.82	155.830.24	28.926.51	184.756.75
13-3-6	Obras especiales	44.091.01	7.480.92	51.571.93	9.268.20	221.19	9.489.39	41.135.52	20.486.54	61.622.06	—	—	—
13-3-7	Créditos de conservación	60.587.95	67.144.96	127.732.91	43.033.01	49.927.50	92.960.51	33.504.75	17.116.43	50.621.18	6.444.69	12.752.31	19.197.—
	Obras especiales	66.756.08	104.375.06	171.131.14	112.540.78	58.007.56	170.548.34	25.795.16	18.601.66	44.396.82	3.274.94	16.598.99	19.873.93
	Total	127.344.03	171.520.02	298.864.05	155.573.79	107.935.06	263.508.85	59.299.91	35.718.09	95.018.—	9.719.63	29.351.30	39.070.93
13-3-8	Obras especiales	18.239.44	10.728.15	28.967.59	45.075.69	13.773.75	58.849.44	4.760.35	599.52	5.359.87	21.190.60	17.492.05	38.682.65
13-3-16	Créditos de conservación	12.93	6.58	19.51	—	—	—	2.719.70	426.62	3.146.32	—	—	—
	Obras especiales	—	—	—	2.207.45	680.64	2.888.09	11.794.54	1.865.98	13.660.52	—	—	—
	Total	12.93	6.58	19.51	2.207.45	680.64	2.888.09	14.514.24	2.292.60	16.806.84	—	—	—
Otras partidas	83.738.13	56.701.57	140.439.70	20.553.38	8.224.51	28.777.89	40.108.63	12.288.78	52.397.41	3.571.81	490.88	4.062.69	
Producido de Transportes	254.76	83.46	338.22	—	—	—	45.063.60	18.216.46	63.280.06	—	—	—	
Yacimientos Petrolíferos Fiscales	73.864.23	65.621.97	139.486.20	56.246.75	17.583.37	73.830.12	370.843.12	135.693.90	506.537.02	—	—	—	
Cuentas particulares	31.57	51.22	82.79	1.653.10	1.580.80	3.233.90	16.266.48	4.452.28	20.718.76	—	—	—	
Totales	733.354.28	558.481.67	1.291.835.95	801.585.39	343.524.15	1.145.109.54	1.006.219.24	336.570.60	1.342.789.84	190.312.28	76.260.74	266.573.02	

Puerto Belgrano

Las actividades de las distintas reparticiones y dependencias de la Primera Región Naval se cumplieron en forma satisfactoria pese las restricciones de personal y material impuestos por las razones económicas conocidas.

Se concreta a continuación la labor desarrollada por las mismas en el curso del año:

Estado Mayor.—Durante el año no ha sido posible dar forma definitiva a ningún estudio de los muchos que por su organización corresponde a este Servicio, por cuanto para llevarlos a cabo con el acopio de datos necesarios debe contarse principalmente con personal de oficiales subalternos.

El amplio plan de actividades de la Escuadra impidió que se distrajera oficiales para los estudios y trabajos mencionados.

Lo que en otra forma se estudie y prepare no dejará de ser provisorio y nunca podrá ser efectivo y llegado el caso, habrá que improvisar distintos servicios con los elementos con que se cuenta y que están lejos de lo que la realidad exige.

Ello ha ocurrido durante el año 1933 y los trabajos para organizar un servicio permanente de vigilancia y seguridad en esa emergencia fueron estudiados y provistos con anterioridad y no pudieron hacerse efectivos por la falta de material y sobre todo de personal militar, sin recurrir a los buques.

Servicio de Comunicaciones.—Se ha desmontado íntegramente la estación radiotelegráfica a fin de proceder a la modernización de sus instalaciones. Se utiliza la del guardacostas “Pueyrredón” como estación radiotelegráfica, con escaso rendimiento por razones fáciles de comprender.

Se ha instalado una central de comunicaciones en el nuevo local anexo al Estado Mayor de la Región. En esta oficina se controlan las comunicaciones telegráficas (directamente), radiotelegráficas y de la Estación de Señales Ópticas (teléfono directo).

Se ha instalado un nuevo organismo, el de la Estación de Señales, cuya utilidad quedó demostrada durante los sucesos políticos del mes de diciembre de 1933.

Se trata no solamente de una estación de Señales sino también de vigilancia, o usando una expresión gráfica podría llamarse *los ojos de la Región*, pues mantiene a la jefatura constantemente al tanto de todos los movimientos sean marítimos, terrestres o aéreos. Muchos incendios han sido denunciados por la estación la que los comunica inmediatamente. Esta ventaja proviene del hecho de ser el punto más alto de la localidad.

Sección técnica civil.—Se ejecutaron obras de desagüe, reparaciones de edificios, arreglo de calles e instalaciones de cañerías de agua corriente, de acuerdo con los presupuestos y autorizaciones de la Dirección General del Material, obras que fueron ejecutadas por esta Sección en su totalidad.

El agua consumida durante el año ha sido de del pozo N.º 4 y de la Compañía de aguas corrientes.

Debido a que el agua provista por la Compañía es insuficiente y la suministrada por el pozo N.º 4 lo es en forma irregular, se efectuarán ensayos para mejorar el servicio de agua corriente de la Región, estudiando la forma de iniciar la perforación de un nuevo pozo.

Arsenal.—Los talleres dependientes del Arsenal han trabajado en condiciones normales. El número de presupuestos formulados durante el año fué de 1326, con un total de \$ 2.857.951.37 $\frac{m}{n}$.

El número de obras aprobadas fué de 1241 con un total de presupuestos por valor de \$ 1.373.476.93. La diferencia entre el monto de los presupuestos formulados y los aprobados representa un 46.6 % de presupuesto no aprobados.

El número de obreros existentes al 31 de diciembre de 1933, fué de 676 de los cuales 512 eran operarios y 164 aprendices. El promedio de jornales-hora resultante es de \$ 0.95 para los operarios y \$ 0.30 para los aprendices. El total de horas-trabajos es de 2280, lo que representa un término medio de 23.7 días por mes.

El total de lo invertido en la ejecución de obras asciende a la suma de \$ 1.152.404.06 $\frac{m}{n}$, incluidos jornales, materiales y gastos generales.

Durante el año se han efectuado los siguientes trabajos a buques mercantes:

Buque tanque "M. Frers" de Y. P. F.	\$ $\frac{m}{n}$	138.741.39
Id. id. "12 de Octubre" de Y. P. F.	» »	743.81
Buque griego "Kaloudo"	» »	65.79
Buque holandés "Wolsum"	» »	17.—
		<hr/>
Total	\$ $\frac{m}{n}$	139.567.99

Se efectuaron numerosas mejoras en las instalaciones de los talleres de máquinas y calderas, cobertería, herrería, carpintería, electricidad, etc., aumentando en esta forma la eficiencia de los talleres generales.

Durante el año han permanecido adscriptos en la División Alistamiento del Arsenal los guardacostas "Pueyrredón" y "Garibaldi" y los transportes "Bahía Blanca" y "Guardia Nacional", radiado este último.

Su conservación con la excepción del "Pueyrredón" ha sido regular, en razón de la falta de personal para atenderlos debidamente dado su estado.

División personal. — La concentración de los conscriptos de la clase 1912 se inició el 2 de enero y la desconcentración el 1.º de febrero.

El día 20 de diciembre se procedió al licenciamiento de los conscriptos de la clase 1911 de la Región y buques adscriptos, formándose tres contingentes. Uno para la Capital Federal, otro para Rosario, Córdoba y Tucumán y el tercero para Mendoza y San Juan.

Al 31 de diciembre de 1933 la zona militar tenía 1121 habitantes, entre los cuales existen 200 niños de edad escolar.

División Suministros.—Las funciones reglamentarias de aprovisionamientos y movimiento de fondos a cargo de esta División fueron cumplidas normalmente en el año 1933. Actualmente se estudia en la Región la forma de mejorar ciertos aspectos de la organización de esta División a fin de dar más eficiencia a los servicios de contabilidad y aprovisionamientos.

A pesar del incremento de las tareas motivadas por el hecho de encontrarse en plena actividad todos los buques de la Escuadra y lo reducido de su personal, los almacenes de la Región cumplieron satisfactoriamente su cometido.

División Servicios de Puerto.—Las embarcaciones a cargo de esta División, remolcadores, chatas, etc., se encuentran en general en buen estado de conservación, salvo el remolcador “Fueguino” destacado para el servicio de prácticos, chata “República” y remolcador “Delfín” que se encuentran en mal estado.

Las actividades de la Escuadra motivaron un incremento de las actividades de las embarcaciones que fué cumplido en forma satisfactoria; además, dos remolcadores, el “Mataco” y el “Azopardo” fueron adscriptos al grupo de sumergibles y a la División Cruceros, respectivamente.

La experiencia del año, pone de manifiesto la necesidad de construir o adquirir una embarcación

similar a la “República” que ha cumplido con exceso su término de vida. Se trata de una cuestión de importancia capital, pues es la única embarcación con que se cuenta para mantener la ruta de acceso para el comercio exterior de la importantísima zona de Bahía Blanca.

Hospital Naval.—Se ha registrado durante el año el siguiente movimiento de enfermos:

Existencia de enfermos que pasa al año 1934	64
Curaciones practicadas en la sala N.º 1	7.960
Consultorio general	2.069
Cirugía mayor	328
Consultorio de garganta, nariz y oído	951
Consultorio de ojos	869
Análisis practicados en el Laboratorio Químico Bacteriológico	1.766
Enfermedades venéreas	118
Consultorio odontológico	3.579
Gabinete rayos X	1.128
Enfermedades infecto-contagiosas	212
Recetas despachadas	20.113
Fallecidos	29

La falta de locales apropiados para la internación de enfermos, sobre todo el de servicio de cirugía, se ha puesto en evidencia en el curso del año 1933, máxime si se tiene en cuenta el considerable número de operados como ser Jefes, Oficiales, personal subalterno, las familias de la zona militar y los vecinos de Punta Alta que son intervenidos con urgencia y a quienes por razones de humanidad no es posible negarles asistencia médica.

TERCERA REGION NAVAL

SECCION COMUNICACIONES—

Estación R. T.—El funcionamiento de los equipos ha sido satisfactorio, atendiéndose permanentemente el tráfico oficial. Desde el mes de octubre, debido al mal funcionamiento del telégrafo nacional, fué habilitada la estación para el tráfico público, con carácter precario.

El tráfico R. T. de la Región ha sido el siguiente: radiotelegramas transmitidos 3131; radiotelegramas recibidos 3320.

Correos y Telégrafos.—El primero de los servicios ha funcionado normalmente.

El servicio telegráfico quedó interrumpido desde el 15 de septiembre de 1933, por fallar el cable submarino que atraviesa el río Santiago.

En espera de que la Dirección General de Correos y Telégrafos subsane los inconvenientes de la línea, el tráfico oficial y público ha sido despachado por la estación radiotelegráfica de la Base.

DIVISION ALISTAMIENTO—

Estado de eficiencia del material.—El estado de conservación de los galpones de la División es

en general bueno, a pesar de lo exiguo del personal para atender los trabajos y limpieza de todos los materiales.

La Sección Armamento ha mantenido así en buenas condiciones sus dependencias, galpón 15, polvorín flotante “Uruguay” y polígono; estas dependencias han funcionado normalmente durante el año.

Reparaciones.—Durante el año esta División sufrió las consecuencias del incendio producido el 14 de marzo y por ello se instalaron sus oficinas en el local que ocupa el pañol de enseres y menaje, luego en las dependencias del edificio de la Escuela de Torpedos y finalmente donde se encuentra en la actualidad, en el antiguo edificio de Suministros. El pañol de material naval, con lo que pudo salvarse se instaló en el galpón E, efectuándose los arreglos correspondientes. Este galpón ha sido muy mejorado con el cambio de pisos que estaban en muy mal estado, ampliación de locales, habilitación de nuevos pañoles con bastante comodidad y el cambio de la instalación eléctrica que se encontraba en pésimas condiciones.

La sección Navegación y depósito hidrográfico ha sido considerablemente mejorada, presentando muy buen aspecto.

En el polígono se han efectuado mejoras importantes en sus instalaciones y arreglo de terraplenes para facilitar el tránsito hasta los respaldones.

Entregas y recepciones de buques.—Durante el año se recibieron, pasando a “inactividad” los siguientes buques: oceanográfico “San Luis”, cañonero “Libertad” y el guardacostas “San Martín”.

Se repararon y entregaron los siguientes buques, que pasaron a situación de “actividad”: destructores “Córdoba” y “Catamarca”, transporte “Chaco”, cañonero “Libertad” y buque oceanográfico “San Luis”.

Se entregó el ex monitor “Los Andes” a su comprador D. Roberto Gherson.

TALLERES GENERALES—

Estado de eficiencia de la maquinaria.—La eficiencia y estado de la maquinaria y herramientas de las distintas secciones en general es satisfactorio.

Al finalizar este ejercicio la mayoría de ellas han sido sometidas a un recorrido general y limpieza y han quedado listas para los trabajos que deben ejecutarse.

Buques reparados.—Exploradores “Cervantes”, “Mendoza” y “Tucumán”, destructores “Jujuy” y “Córdoba”, rastreadores “M 5”, “M 6” y “M 9”; oceanográfico “San Luis”. Se inició la recorrida general del explorador “Garay”.

Buques actualmente en reparación. cañonero “Paraná”, explorador “Garay” y remolcadores “Mero” y “Tehuelche”.

Se iniciaron durante el año 1270 obras de las cuales se terminaron 1203.

Construcciones.—Se construyeron tres lanchas a motor tipo explorador; a una de las cuales le falta el motor y terminar detalles.

La construcción de avisos como la de remolcadores es grandemente aconsejable, los primeros por la gran cantidad de materiales aprovechables con que se contaría de buques radiados y los segundos si se tiene en cuenta el estado actual de los remolcadores con que cuenta la Región.

Diques.—El estado general de los diques es bueno y durante los años transcurridos han prestado buenos servicios, pero teniendo en cuenta el mayor número de buques que tendrán que atender en el futuro, sería muy conveniente la adquisición de un tercer dique, especialmente si se considera que el N.º 1 es muy pequeño y sólo sirve para embarcaciones chica y el N.º 2 solamente puede ser utilizado para buques que no excedan de 1500 toneladas, siendo por consiguiente imposible atender con él buques de mayor desplazamiento, por lo que no es posible carenar los exploradores tipo “Cervantes” y “Mendoza”. Un dique de 2.500 toneladas podría atender todos servicios y sería de gran utilidad teniendo en cuenta que actualmente para conseguir dique en el Arsenal Naval Buenos Aires es necesarios solicitar turno con gran anticipación.

Operarios.—Por razones de economía, ha merjado considerablemente el número de obras y para evitar bajas de gran número de obreros, lo mismo que el año anterior ha sido necesario reducir las horas de trabajo semanales y establecer turnos.

Formación del personal.—Como hasta el presente continúa formándose en los Talleres el personal de obreros que iniciándose como aprendices van paulatinamente adquiriendo conocimientos prácticos de reparaciones del material de los buques de la Armada; cuéntase así pues, con un personal competente de profesionales.

Para el año que se inicia se tratará de completar la instrucción de los aprendices por medio de clases orales, cuyo programa se está preparando.

Mejoras y deficiencias. — Sería conveniente la adquisición de una grúa portátil tipo oruga a motor a explosión de unas 3,5 a 5,5 toneladas, brazos de 4 o más metros, que permita trabajar directamente desde el muelle, lo que evitaría movimientos de buques.

Es sumamente necesaria la construcción de una chata-taller pequeña que permita ejecutar trabajos en los buques donde se encuentren; esto implicaría grandes economías.

Número de jornales-horas trabajados e importe de jornales y materiales invertidos en 1933

Meses	Días de trabajo	Horas trabajadas
Enero	14	118 $\frac{1}{2}$
Febrero	23	190 $\frac{3}{4}$
Marzo	18 $\frac{1}{2}$	157
Abril	20 $\frac{1}{2}$	174
Mayo	22	186
Junio.	22 $\frac{1}{2}$	195
Julio.	22 $\frac{1}{2}$	199 $\frac{3}{4}$

Agosto	25	202
Septiembre.	22	182
Octubre	23	194 1/2
Noviembre.	23	197 1/2
Diciembre	21 1/2	189
<hr/>		<hr/>
Totales	257 1/2	2186 1/2
Inversión: Jornales	\$	503.422.99
Materiales	»	239.746.02
<hr/>		<hr/>
Total	\$	743.169.01

SERVICIOS ELECTRICOS—

Estado de eficiencia del material.—La maquinaria, redes e instalaciones han respondido a las necesidades, hallándose en general en estado de buen funcionamiento.

Estadística.—La energía eléctrica producida ha sido de 1.959.863 kwh, habiéndose consumido 573 mil 347 kgs. de combustible (292 gramos por kwh. producido). El funcionamiento de todos los grupos electrógenos fué de 15.611 horas. El costo del kwh. producido, sin incluir lo correspondiente a interés y amortización del capital, asciende a \$ 0.0342. Durante el año transcurrido, el número de comunicaciones telefónicas al exterior ha sido:

A larga distancia, oficiales	2605
A larga distancia, particulares	6993
Comunicaciones locales, oficiales	1095
Comunicaciones locales, particulares	4457

DIVISION PERSONAL—

Policía y disciplina de la Base.—Se ha cubierto con el personal de la guardia militar de la Región nueve puestos de centinelas e imaginarias. Para estos servicios se ha seleccionado el personal de conscriptos que por sus condiciones de carácter fueran capaces de cumplir consignas de rigor.

Castigos.—Se ha observado una notable disminución de los castigos y especialmente de los que tenían por causa faltas a la licencia. Ello ha sido por el especial cuidado que se ha tenido en dar cumplimiento a las licencias extraordinarias del personal subalterno.

Prisión.—Funcionó normalmente.

Clases de analfabetos.—Funcionó normalmente, no habiendo quedado al final del curso 1933 ningún analfabeto.

Enfermería.—En general el estado sanitario de las distintas dependencias y buques adscriptos ha sido bueno. Durante el mes de julio hubo una epidemia de gripe de carácter benigno que alejó del servicio unos 170 hombres, pero por poco espacio de tiempo. Se han cumplido con regularidad las prescripciones reglamentarias en lo referente a higiene individual y colectiva.

Durante el año se han atendido 1222 enfermos, de los cuales 702 de carácter común, 268 infecto-contagiosos, 6 afectados de sífilis y 146 de venéreas, que representan una proporcionalidad en relación

al total de 57.44 %, 21.84 %, 0.49 % y 11.94 %, respectivamente.

Se enviaron al Hospital de la Región 314 enfermos para su asistencia y se practicaron 134 reconocimientos médicos a personal militar por renovación de contrato o baja del servicio.

Se atendieron enfermos del personal civil y obreros en la siguiente proporción: 215 afecciones comunes, 67 de infecto-contagiosos, 88 por heridas y contusiones, 4 por venéreas y se practicaron 53 reconocimientos médicos por nombramientos, ascensos o cambios de categoría.

Juzgado de Instrucción. — El movimiento del Juzgado de Instrucción se resume en la siguiente forma:

Sumarios recibidos y diligenciados

Causa:

Insubordinación	11
Pérdida de material	7
Hurto	5
Deserción calificada	12
Abuso de autoridad	1
Deserción	1
Varios	30
Reservados	1
Personal reservado	2
	<hr/>
	70
	<hr/>
Sumarios recibidos	70
Sumarios entregados	59
Sumarios en diligenciamiento . .	11
Exhortos	64

DIVISION SUMINISTROS—

Sección Tesorería.—La contabilidad y administración de fondos se ha mantenido al día conforme lo disponen las prescripciones reglamentarias. Las operaciones de caja arrojan un total de pesos 12.137.278.33.

Sección Almacenes.—Esta sección ha efectuado 3102 provisiones por valor total dde \$ 654.260. La producción de la panadería y fideería y las existencias y provisiones de combustibles e inflamables son:

Combustibles e inflamables

	Cantidad	
	Recibida	Provista
Residuos de petróleo Y. P. F., kgs.	14.95.824	10.766.780
Diesel-oil Y. P. F., kgs.	588.544	576.674
Nafta, litros	137.387	129.113
Kerosene, kgs.	30.880	26.522
Carbón, kgs.	6.078.677	3.876.293

Panadería y fideería—Producción

Pan de oficiales, kgs.	82.868
Pan de tropa, kgs.	250.549
Galleta, kgs.	13.954

COMANDANCIA DE TORPEDOS—

Personal militar.—Se ha carecido en forma sensible de personal torpedista y mecánicos torpedistas, lo que impidió en forma regular la conservación reglamentaria del numeroso material, como

también los trabajos ordenados por la Dirección General del Material que deben efectuarse con personal militar.

Cargo Minas.—El material de este cargo no ha sido recorrido por falta del personal indispensable para ello, habiéndose podido hacer únicamente su limpieza.

Cargo Buceo.—La conservación de este material se ha mantenido en forma regular. Se ha distribuido material a los buques y al rastreador “M 6” se proveyó de los equipos y accesorios para el desarrollo del curso de buceo que funciona en él.

Se han efectuado trabajos varios de buceo de poca importancia.

COMANDANCIA DE AVIACION—

Operaciones—Actividades de vuelo.—Se mantuvieron en actividad las dos escuadrillas organizadas; la de reconocimiento y la de caza.

La práctica de bombardeo ha sido muy deficiente debido a la carencia de bombas de ejercicio. Se impone que se contemple urgentemente este problema para poder hacer practicar a todos los pilotos. Lo mismo ocurre con las alzas; aun se tiene la Wimperis, alza anticuada para bombardeo de altura.

Fuera de vuelos de instrucción, se ha cumplido solamente tres comisiones fuera de la comandancia; una a Santa Fe, otra a Gualeguaychú y la desempeñada con la escuadrilla “Fairey” y avión “Fokker” al litoral.

Aviones asignados y en servicio.—Los aviones asignados a la sección operaciones fueron los siguientes:

Petrel: E 6.

Pelícanos: E 8, E 10, E 11, E 12, E 13, E 14, E 15, E 24, E 25, E 26, E 27, E 28 y E 29.

Fairey: R 53, R 54, R 55 y R 56.

Dewoitines: C 101, C 102, C 103, C 104, C 105 y C 107.

Fokker: R 66, R 67, R 68, R 69, R 70 y R 71.

Accidentes.—Han ocurrido solamente dos accidentes, ninguno con pérdida de vida o heridas para el personal. Los aviones han sido reparados.

Vuelos efectuados durante el año

Vuelos de entrenamiento	1156	en	1159	h	55	m
Vuelos de escuadrilla	335	"	215	"	50	"
Vuelos de explor. y reconocimiento	28	"	29	"	40	"
Vuelos de bombardeo	47	"	17	"	00	"
Vuelos de tiro	150	"	68	"	15	"
Vuelos de aerofotografía	29	"	21	"	20	"
Vuelos de acrobacia	37	"	34	"	00	"
Vuelos de navegación	73	"	99	"	55	"
Vuelos de radiotelegrafía	70	"	73	"	05	"
Vuelos nocturnos	20	"	2	"	40	"
Vuelos ciegos	101	"	46	"	05	"
Vuelos ciegos de instrucción	644	"	275	"	45	"
Vuelos "solos"	402	"	207	"	15	"
Vuelos de exámenes	47	"	20	"	25	"
Vuelos de pruebas de aviones	262	"	120	"	25	"
Vuelos de comisiones del servicio . .	205	"	332	"	55	"
Vuelos de pruebas de paracaídas . .	4	"	0	"	40	"
Total	3968	"	2720	"	45	"

Enseñanza.—Se prosiguió con el desarrollo de los cursos de Pilotos Aviadores, que se habían iniciados el 1.º de diciembre de 1932.

Fotografía; instalaciones.—El gabinete fotográfico instalado provisoriamente, puede atender las actuales necesidades del servicio.

Trabajos efectuados.—Se realizaron los siguientes relevamientos aéreo-fotográficos: San Fernando, Arroyo Pajarito, Correa y Arroyón hasta el Paraná de las Palmas, de Dock Central a Punta Lara y de Dock Central a la Plata.

De la Fabrica Militar de Aviones de Córdoba se recibieron dos motores Lorraine Dietrich de 450 H. P. tipo Eb.

De los EE. UU. de Norte América un motor Wright Whirlwind R 760 (J 6) y los aviones Corsarios R. 62, R. 63, R. 64, R. 65, R. 66, R. 67, R. 68, R. 69, R. 70, R. 71, R. 72. Asimismo se han recibido respuestas para motores Wright R. 760, Wright J 5, pinturas, dopes, respuestos para magnetos "Scintilla" chapas y tubos de acero cromo molybdeno.

Armamento.—El estado de conservación del material es bueno, su funcionamiento normal, las averías producidas en el trabajo han sido pocas y de escasa importancia.

Aeródromo.—El campo destinado a pista de aterrizaje se encuentra en muy mal estado.

DIVISION SERVICIOS DE PUERTO—

Elementos de transportes y remolques.—No ha variado el número de embarcaciones menores y auxiliares y que son: 3 remolcadores, 2 chatas aljibes,

4 chatas motores, 1 chata petrolera, 1 chata, 2 ferrysboats, 12 lanchas a motor y el tren de dragado constituido por una draga, un refouleur y dos chaitas.

Aprovisionamiento de agua.—Los trabajos de instalación de una nueva tubería de 150 mm. desde Ensenada con el ramal existente, valuados en \$ 24.149,15, no fueron iniciados y según informes de la D. G. de Obras Sanitarias de la Pcia. de Buenos Aires, no era conveniente dar comienzo a los trabajos hasta tanto se resolvieran uno de los dos trabajos previos; el cambio de la tubería maestra de la Plata o la instalación de un sifón que unirá las cañerías maestras de Berisso y Ensenada.—Esto resolvió a retirar la orden de pago por 24.149.15 pesos buscando otra solución más eficaz y rápida. Se insitió entonces en la otra solución basada en provisión de agua directamente del Río de la Plata o Río Santiago, sometida al proceso de decantación, filtrando y purificación por medios químicos, que está próxima a habilitarse.

El agua suministrada fué de 63.203 toneladas descompuestas así: Base 24.205, Buques surtos 9.884, Faros 570, Escuela Naval 28.544.

El renglón aprovisionamiento de agua a los buques es elevadísimo y se debe a la mala distribución de la tubería de agua potable, con una sola toma utilizable a lo largo de todo el murallón; esta deficiencia hace que para proveer agua a los buques surtos debe hacerse por medio de las chatas cisternas. Costó en el año pesos 37.183.24 $\frac{m}{n}$; se ha provisto a buques surtos 9.884 toneladas de

agua, equivalentes a \$ 1.482.60 $\frac{m}{n}$, es decir, que la tonelada de agua puesta a bordo ha salido a \$ 3.91 moneda nacional.

Con el objeto de disminuir este elevado costo se dispuso el estudio, se proyectó y elevó a una nueva instalación de tubería con ramales hacia el murallón distribuidos convenientemente, para asegurar por los menos una economía de un 50 % en este renglón.

HOSPITAL NAVAL—

Servicios médicos. — La estadística comprueba que la morbilidad presentada por el personal durante el año 1933, ha sido perfectamente normal teniendo en cuenta también que el Hospital, afluyen no solo los enfermos de la Base y de sus Buques surtos, sinó también los de la Capital Federal, remitidos por el Servicio Médico que funciona en la Escuela de Mecánica.

La experiencia continúa afirmando la eficacia preventiva de la práctica sistemática de las medidas profilácticas antivenéreas reglamentarias en la Armada.

Los servicios médicos y los demás auxiliares del Hospital han funcionado eficientemente, no obstante las dificultades que hubo que afrontar muchas veces motivadas por la insuficiencia del personal subalterno, ya sea por su escasez de número o por la carencia de condiciones.

	Clínica médica	Servicio de cirugía	Infecto contagiosas	Urología venérea y piel	Garganta, nariz y oidos	Consultorio oftalmoló- gico
Asistido ...	339	121	189	240	560	1.298
Fallecidos .	5	1	5	—	—	—

TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE

Sus instalaciones y locales no están a la altura de lo que debe ser un taller de la Marina de Guerra, no sólo por lo que para el taller en sí significa, sino también por su situación dentro de la zona del puerto de la Capital.

Diques de carena. — El movimiento de buques carenados en el ejercicio de 1933, con indicación de los respectivos tonelajes, es el siguiente:

Nomenclatura	N.º de buques	Tonelajes
Armada Nacional	42	54.201.—
Marina Mercante	67	86.343.44
Ministerio de O. Públicas	10	11.205.—
Yacimientos Petrolíferos	5	12.058.—
Yacht Club Argentino	8	448.—
	<hr/>	<hr/>
	132	164.255.44

En los 36 años de vida que llevan los diques de carena con sus instalaciones en general, han prestado una serie de continuados y excelentes servicios como lo atestigüan los antecedentes generales que de ellos dicen memorias anteriores.

En la actualidad adolecen de defectos y faltas de comodidades por el adelanto considerable de la

técnica moderna en la construcción naval; que podrían subsanarse en parte, sin ocasionar erogaciones de mucha monta y que son de suma necesidad para dejarlos a la altura de las exigencias actuales; en las principales se pueden hacer notar la colocación de un guinche giratorio, móvil alrededor de cada dique y de unas diez toneladas de fuerza que facilitaría el traslado y estiba del material, ya que este trabajo se efectúa en la actualidad a mano y con el personal ya exiguo de por sí; y un cabrestante de diez toneladas colocado en la cabecera de cada dique para facilitar las maniobras de entrada.

Talleres generales.—En general las instalaciones y maquinarias que forman el taller general son anticuadas y por esta causa es necesaria su renovación, como la adquisición de nuevas máquinas que permitan aprovechar más las ventajas de ubicación del taller.

En el transcurso del año fenecido se han modernizado parcialmente los locales de las secciones ubicados en el ala Este; se ha construido una calle vereda entre el murallón y los galpones, y se han hecho dos nuevos galpones con una superficie cubierta total de 1080 m², para reemplazar los destruidos por el incendio de los Almacenes ocurrido en el año 1932.

En los nuevos galpones se instalarán las secciones: Mecánica Externa (montaje), Pinturería, Maniobras, Galponistas y parte de Carpintería de Ribera; actualmente ya están instaladas las secciones Carpintería de Ribera, Pinturería y Montaje.

Capacidad y rendimiento para reparaciones.— La capacidad de este taller para reparaciones es grande y su rendimiento bueno, pues sus elementos permiten emplear en un caso dado hasta 1800 operarios.

Formación de operarios.—En la actualidad el ofrecimiento de operarios es grande, pero en su totalidad, salvo excepciones, son todos peones, ayudantes y algunos medios oficiales; el personal competente en las distintas secciones escasea cuando el trabajo aumenta y difícilmente se consigue.

Obras ejecutadas.—El gráfico N.º 1 indica los montos invertidos durante el año, subdividido en buques y reparticiones de la Armada, Yacimientos Petrolíferos Fiscales y cuentas particulares en sus respectivos renglones de jornales, materiales y gastos generales.

El gráfico N.º 2 indica las obras ejecutadas, tanto especiales como de crédito de conservación.

El cómputo total de jornales incluyendo al personal mensual es de \$ 959.620.91 $\frac{m}{n}$, sumando a esta cantidad \$ 383.929.65 $\frac{m}{n}$ de materiales, se obtiene un gran total de \$ 1.343.550.56 $\frac{m}{n}$ que representa el trabajo efectuado por estos talleres durante el año transcurrido.

Se han efectuado obras especiales y de Crédito de Conservación, como se indica a continuación:

Presupuestos aprobados obras especiales	118	\$	68.040.83
Presupuestos aprobados obras Créditos de			
Conservación	157	»	23.750.90
Presupuestos en trámite	53	»	37.782.41
Presupuestos anulados	1	»	951.—
			<hr/>
Totales	329	\$	130.525.14

Monto de trabajos efectuados.—

Obras especiales

Por materiales	\$ 34.869.32
Por jornales	» 53.206.98
Por G. G. (14 %)	» 12.330.69
	<hr/>
Total	\$ 100.406.99

Obras de Créditos de Conservación

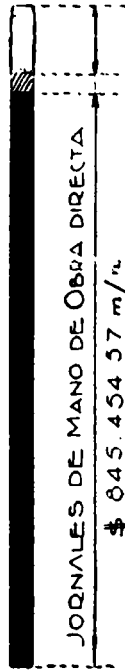
Por materiales	\$ 6.840.74
Por jornales	» 14.698.08
Por G. G. (14 %)	» 3.015.44
	<hr/>
Total	\$ 24.554.26
	<hr/>
Total general	\$ 124.961.25

TALLER DE MARINA DE DÁRSENA NORTE

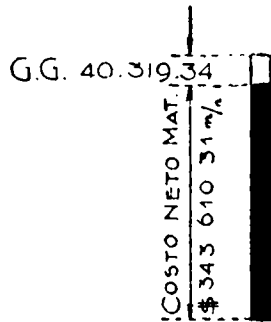
- GRÁFICO N° 1 -

- MONTOS INVERTIDOS -

- AÑO 1933 -



G.G. \$ 99.205.89 m/n
LICENCIAS \$ 14.900.45 m/n



G.G. 40.319.34

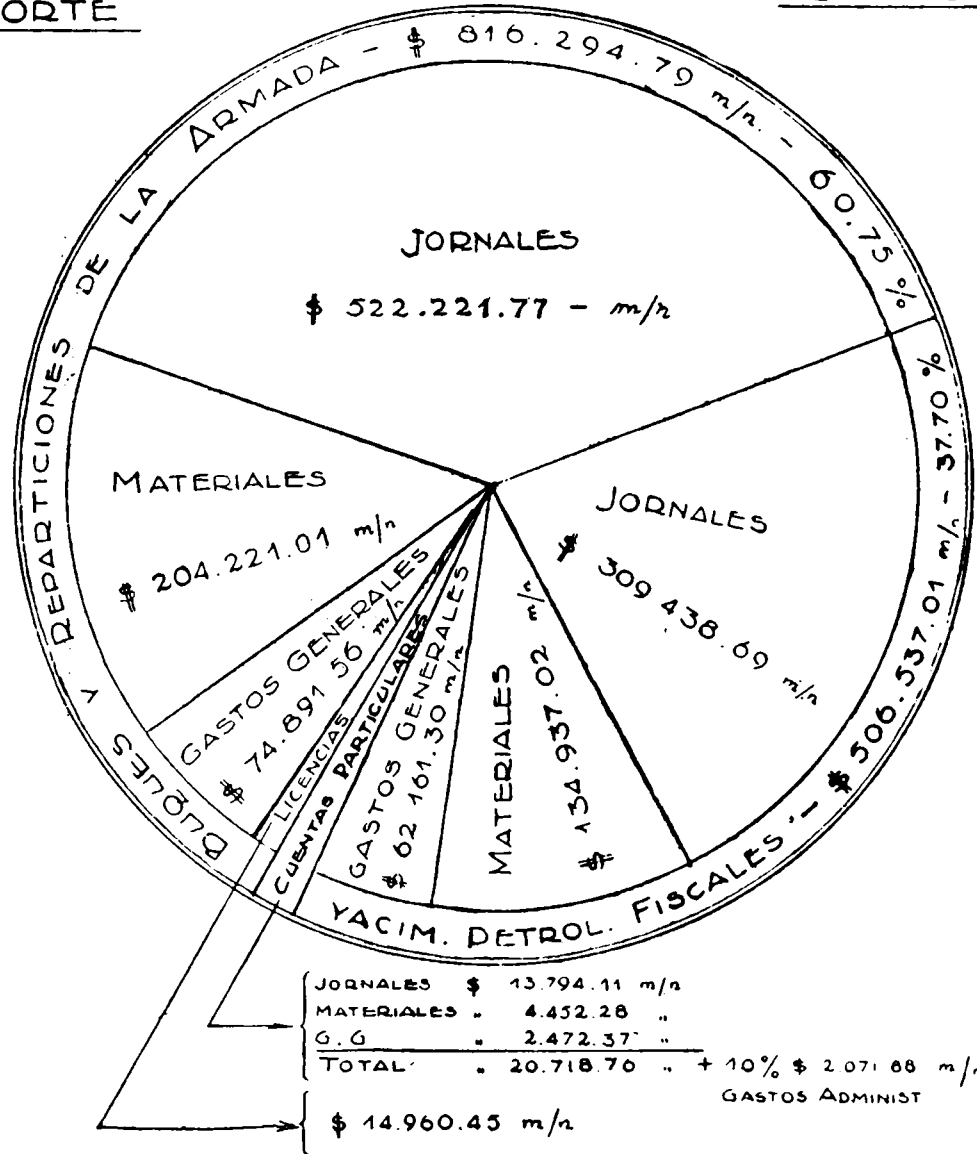
JORNAL

\$ 959.620.91 = 71.43%

MATERIALES

\$ 383.929.65 = 28.57%

TOTAL GENERAL = \$ 1.343.550.56 m/n.



Inversión por imputaciones de jornales y materiales, gastos generales y licencias del personal a jornal
Imputaciones de presupuestos

Imputaciones	Materiales	Jornales	Gastos generales	Licencias	Importe total
13-3-5 Créditos de conservación.	6.852.88	24.365.46	3.270.67	—	34.489.01
13-3-7 Créditos de conservación.	16.738.06	28.965.87	4.781.65	—	50.485.58
13-6-16 Créditos de conservación.	473.82	2.336.63	342.38	—	3.152.83
13-2-2	152.40	632.31	82.53	—	867.24
13-2-1	7.717.46	13.533.28	2.155.76	—	23.406.50
13-3-4	1.569.42	10.227.50	1.318.17	—	13.115.09
13-3-5	110.344.88	327.313.22	43.701.64	14.960.45	496.320.19
13-3-6	18.552.38	35.150.36	5.700.84	—	60.679.56
13-3-7	19.828.36	21.098.37	4.429.22	—	44.079.97
13-3-8	599.52	4.273.09	487.26	—	5.359.87
13-4-8	64.42	119.78	22.73	—	206.93
13-4-14 Escuela de Pilotos.	20.56	29.12	6.71	—	56.39
13-4-14 Servicio Hidrográfico	—	80.84	10.92	—	91.76
13-4-14 Secretaría del Ministro.	286.70	375.29	52.96	—	714.95
13-4-18	—	340.94	34.09	—	375.03
13-5-2	849.71	4.090.31	479.58	—	5.419.60
13-6-6 Partida de \$ 1600.—	31.20	237.56	30.01	—	298.77
13-6-16	1.878.78	10.305.95	1.561.68	—	13.746.41
Ley 11.378 15 2 930	44.—	60.56	10.39	—	114.95
Producido transportes nacionales	18.216.46	38.685.33	6.412.37	—	63.314.16
Totales	204.221.01	522.221.77	74.891.56	14.960.45	816.294.79
Yacimientos Petrolíferos Fiscales.	134.937.02	309.438.69	62.161.30	—	506.537.01
Obras particulares	4.452.28	13.794.11	2.472.37	—	20.718.76
Totales	343.610.31	845.454.57	139.525.23	14.960.45	1.343.550.56

ARSENAL DE ARTILLERIA DE MARINA, ZARATE

TALLERES—

Los talleres generales han realizado una labor eficiente, provechosa y de mucho rendimiento, pues los presupuestos han sido económicos y las obras ejecutadas han sido terminadas con toda exactitud y prolijidad.

Durante el año se abrieron 716 obras para distintos trabajos, siendo las obras más importantes las que se detallan a continuación:

Se terminaron 500 granadas para ametralladoras antiaéreas O. T. 40|39.

Se construyeron dos mesas de carga para cañones V. A. 120|45; 405 bombas subcalibres para práctica de bombardeo; 30 cucharas de carga para cañones lanza bombas de profundidad Torhn M. I. 1919; un paraván Arg. Mm. II 1931.

Formación del personal de operarios.—El sistema de formación de operarios en vigor es bueno y en general puede decirse que el plantel que posee este Arsenal, es muy bueno.

Inversión total de materiales salidos de almacenes	74.474.57
Inversión total de mano de obra de presupuesto	157.496.89
Inversión total de mano de obra de jornales . . .	184.565.ú5

Sumas acordadas para obras especiales	72.984.19
Monto total de los créditos de conservación	200.018.76
Total de los saldos de las obras especiales pen- dientes de ejecución	6.196.24

Número total de obras especiales en el año, 27.

Número total de días hábiles de trabajo, 270 ½.

Horas de trabajo diarias, excepción de los sábados, que se trabaja 4 horas, 8.

Actualmente el personal civil del Arsenal está formado por:

Personal de presupuesto	99
Personal de jornales	94
Aprendices	35

El movimiento ocurrido en el año en el personal civil ha sido:

Altas:

Personal de presupuesto y a jornal	8
Aprendices	8
	—
	16

Bajas:

Personal de presupuesto y a jornal	10
Aprendices	5
	—
	15

El jornal de operario oscila entre \$ 6.40 y 13.25.

El jornal de aprendices oscila entre \$ 0.20 y 3.60 diarios, habiendo siete categorías según reglamento aprobado por el Ministerio.

Estado de eficiencia del material del Arsenal.—

La sección Armamento ha intervenido con toda intensidad en los diversos trabajos relacionados con el material de artillería, munición, armamento portátil, artificios de fuego, torpedos, minas, etc.

Laboratorio de tiros completos.—

Tiros completos confeccionados:

De mediano calibre 1.094

De pequeño calibre 14.286

Tiros completos remitidos:

De mediano calibre 1.330

De pequeño calibre 1.037

Tiros completos recibidos:

De mediano calibre 771

De pequeño calibre 3.044

Cartuchos confeccionados:

De mediano calibre 1.140

Cartuchos remitidos:

De mediano calibre 951

Cartuchos recibidos:

De mediano calibre 1.309

Tiros completos desconectados y destruida la carga:

De pequeño calibre 379

Laboratorio de cargas—

Cargas impulsivas confeccionadas:

466 para A. 76|50.

1.015 para A. 152|12.

14.286 para M. 37.

84 para B. 101,6.

285 para V. A. 120|45.

80 para lanza bombas profundidad.

Cargas impulsivas recorridas:

388 para N. 47.

322 para N. 57.

Cargas inertes confeccionadas:

12 para V. A. 120|45.

Se sarandéo y clasificó 1295 kilos de pólvora Peble y I. G.

Se llenaron 500 iniciales con pólvora F. G.

Se sacaron 300 muestras de pólvora para su remisión a los Laboratorios de la Armada.

Saquetería.—

Saquetes confeccionados	4100
Saquetes recorridos	7000
Fundas para fusil Máuser, recorridas. . .	900

Taller de proyectiles.—Se terminó la construcción de las 5000 granadas de acuerdo con lo dispuesto por la Dirección General del Material.

Se seleccionaron 900.000 vainas vacías de guerra para fusil Máuser, que se remitieron al Arsenal de Guerra, para ser canjeadas por munición.

Se confeccionaron:

81.000 tiros de fogueo para Máuser.

20.500 tiros de fogueo para armas automáticas.

Se construyeron:

70 espoletas ultrasensibles con gaine, para O. T. 40|39.

43 espoletas ultrasensibles para V. A. 37 mm.

TORPEDOS Y MINAS—

Se dió cumplimiento a las disposiciones de la Dirección General del Material, para las cargas de las bombas de aviación, detonantes inflamadores, etc., efectuándose previamente las experiencias que fueron necesarias.

Se efectuaron también experiencias en la cámara de explosión, construida e instalada expresamente en este Arsenal, con las bombas aéreas, con el fin de apreciar su poder ofensivo y determinar el material más conveniente para la fabricación de las bombas.

Paravanes. — Se construyeron dos paravanes (Arg. Vb. M. II 1931 y Arg. Vb. M. I 1931) de acuerdo con lo dispuesto por la Dirección General del Material.

CONCENTRACION DE CONSCRIPTOS—

Concentración.—Esta fué iniciada el día 3 y terminada el 13 de enero de 1934, la que se llevó a cabo de acuerdo con las normas fijadas por la Dirección General del Personal.

Ciudadanos presentados	158
Aptos	83
Inútiles	75
Dados de baja	6
Incorporados	77

COMANDANCIA NAVAL DE

LA TIERRA DEL FUEGO

Material terrestre e instalaciones.—Se dispone solamente de un local compuesto por un galpón y casa habitación para el encargado, que está situado en las proximidades del muelle de la gobernación. El galpón está destinado a almacenar algunos materiales de la Comandancia, así como la carga que traen los transportes nacionales destinada al comercio local hasta ser entregada. Dispone de una vía Decauville, que lo atraviesa en toda su extensión que está ligada a la que tiene el muelle, y de vagonetas y zorras volcadoras.

El muelle de la gobernación que se halla destruido en parte, cuenta con dos pescantes, una vía Decauville, y una cañería para agua dulce de 4'' de diámetro, que toma en un chorrillo cercano y que tiene dos bocas para la distribución de agua. Esta cañería presta muy buenos servicios, para los buques que deban proveerse de agua. A este muelle, sólo pueden atracar embarcaciones menores.

Balizamiento a cargo de la Comandancia.—El balizamiento luminoso se halla en buen estado de conservación, y todos los faros se encuentran en la fecha prendidos, habiéndose efectuado durante

el año el recambio de los botellones de todos los faros asignados a la Comandancia.

Las balizas se hallan en general en buen estado de conservación.

Material flotante — Pontón “Río Negro”. — Presta eficaces servicios como depósito de combustible para los buques, los cuales, atracándose a un costado, pueden efectuar cómodamente su operación.

El pontón dispone de algunos elementos de salvataje utilizables en caso necesario, así como también de lanchas a remo, chinchorros, y una chata de carga para los servicios de la Comandancia.

Está en construcción un tanque para petróleo de 3200 m³ de capacidad en las cercanías del Presidio. A medida que transcurre el tiempo, se nota cada vez más la necesidad de la construcción de un muelle, para facilitar la maniobra de carga y descarga de mercaderías en general y efectuar los aprovisionamientos de los buques de la Armada que deban efectuarlo en Ushuaia.



PREFECTURA GENERAL MARITIMA

En el transcurso del año no se han producido movimientos obreros dignos de mención, que paralizaran u obstruyeran las actividades del comercio marítimo-fluvial y la navegación. Pequeñas diferencias circunscriptas a intereses patronales y gremiales fueron resueltas de modo conciliatorio por las partes, sin que en caso alguno esas incidencias tuvieran derivaciones que llegaran a afectar la normalidad del trabajo general ni el servicio de comunicaciones por agua.

La depresión económica reinante, cuyos efectos abarcan todos los órdenes de actividades y países, con la consecuente desocupación o merma del trabajo para los obreros y profesionales, es en el gremio marítimo donde ha tenido mayor repercusión por la considerable disminución global del intercambio de productos entre las naciones.

Como consecuencia de esa reducción de importaciones y exportaciones, nuestra marina mercante también, como es lógico, ha debido sufrir sus efectos, pasando muchas de sus unidades a desarme; pero así y todo el movimiento anual ha bastado para dar ubicación a un buen porcentaje del personal afectado a las labores marítimas, pudiendo anotarse

como síntoma promisor de mejoramiento de la situación el hecho significativo de que, con relación a los años anteriores, durante el transcurso del último año se nota un aumento en el movimiento marítimo y fluvial, cuyos datos numéricos se consignan en la estadística que acompaña a esta memoria.

Según las constancias que arrojan los ficheros de las tripulaciones, puede calcularse en un 60 % el número de profesionales que actualmente se hallan embarcados, porcentaje que acusa un apreciable repunte en la situación de trabajo del personal marítimo, por cuanto en años pasados la ocupación llegó a señalar sólo un 40 % sobre la totalidad de los inscriptos.

Por intermedio de la oficina respectiva se lleva a cabo actualmente la reinscripción general de buques de la marina mercante a fin de practicar una depuración de los antiguos registros y poder llegar a conclusiones exactas acerca del número de buques de la matrícula; tarea ésta a la que calcúlase dar término para mediados del presente año y confeccionar y dar a publicidad entonces el elenco general de buques de nuestra marina mercante.

La gran reducción sufrida por las partidas destinadas a embarcaciones y edificios ha impedido llevar a cabo las construcciones y reparaciones que se tenían en proyecto, respondiendo a necesidades sentidas desde largo tiempo y sólo ha sido posible atender las obras que más premiosa ejecución demandaban dentro de un plan de muy ajustada economía.

Como la suma de que se disponía para la construcción de los edificios de la Subprefectura de Posadas y de la Ayudantía de Ushuaia era insuficiente para la ejecución de los trabajos y se trataba de construcciones impostergables, se procedió a la realización de las mismas en dos etapas, es decir, imputando la mitad del costo de cada uno de los edificios a la partida del año fenecido y la otra mitad a la del año en curso.

Cúmpleme consignar también, aunque se trata de obras a ejecutarse en el presente año, que últimamente ha sido asignada por Acuerdo de Ministros, una partida especial de 150.000 pesos moneda nacional con destino a la construcción de edificios de las Subprefecturas de Santo Tomé, Paso de los Libres y Monte Caseros, a objeto de dotar a las citadas dependencias de las comodidades de alojamiento suficiente para mayor número de personal, de acuerdo al aumento del mismo que se ha resuelto recientemente, por tratarse de zona fronteriza.

Respecto al material flotante con que cuenta la repartición para atender debidamente los servicios, no se halla en relación ni por su estado de eficiencia y conservación ni tampoco por su cantidad. En el dilatado litoral marítimo y fluvial de la República, tiene instaladas la Prefectura 208 dependencias, y tan sólo un número reducido de ellas, las más importantes, cuentan para el servicio con embarcación a motor. Por otra parte el material de esas lanchas, en general, no se encuentra en condiciones eficientes; 32 de ellas necesitan que se

les reemplacen los cascos por no admitir ya nuevas reparaciones, o bien requieren que se les cambie motor por ser de poca fuerza el que tienen en uso o por estar en el límite de vida.

Es de urgencia dotar a todas las dependencias de embarcaciones adecuadas y con ese objeto se hace necesario adquirir por lo menos 25 lanchas y 15 canoas veloces, todas a motor, para vigilancia fluvial y 9 lanchas de mar para las dependencias de la costa Sud, pues la escasez de elementos en los puertos del litoral marítimo y el reducido tráfico entre ellos hacen más imprescindible satisfacer esta necesidad.

Los botes o canoas a motor o a remo son embarcaciones por lo general auxiliares que sólo tienen un valor muy relativo para el servicio de vigilancia, excepción hecha de las zonas en que, por sus características especiales no permiten la navegación de las de mayor calado; en los demás casos son utilizadas para el servicio interno o cortas recorridas.

Los Avisos “Vigilante” o “Sayhueque” se han mantenido hasta ahora en condiciones de prestar servicios merced a frecuentes reparaciones, en general muy costosas, pero el estado del material de los mismos no las permitirá en lo sucesivo y habrá que radarlos en breve.

Con objeto de poder reemplazar oportunamente esos avisos se adoptaron con tiempo necesario las providencias convenientes, proyectándose en la repartición y construyéndose en sus talleres de la isla Demarchi, con personal adscripto a los mis-

mos, dos lanchas tipo crucero, cuyo costo por unidad oscila alrededor de \$ 60.000 $\frac{m}{n}$, y las cuales se destinan al servicio de vigilancia para inspección permanente del litoral fluvial, haciéndose necesario para tal fin la construcción de seis embarcaciones más de ese mismo tipo.

Las características generales de esas lanchas, y que han sido consideradas como las más adaptables para el servicio a que se destinan las embarcaciones, son las siguientes: casco de los llamados en "V", con proa lanzada, amuras abiertas a proa, totalmente de hierro dulce y la superestructura de cedro, de 16 metros de eslora máxima, 3.50 metros de manga máxima y puntal al centro hasta el castillo de 2.25 metros, accionada por dos motores "Diesel-Gardner" de 60 HP. cada uno. Tienen generador eléctrico y la instalación correspondiente para luz eléctrica.

Una de las lanchas, la primera construída, se la ha denominado "Piraña" y fué botada al agua dando rendimiento satisfactorio a todas las pruebas a que fué sometida. Tiene instaladas dos ametralladoras, una a proa y otra a popa, capacidad para ocho hombres, además del personal de conducción y una vez aprovisionada puede prestar servicio sin reabastecerse durante un mes.

Hállanse en construcción actualmente también en los talleres de la repartición, una lancha a motor sin número, de casco de cedro y viraró, de construcción lisa, de seis metros de eslora, un metro con sesenta centímetros de manga y noventa centímetros de puntal, accionada por un motor "Ker-

math” de 20 HP.; y por intermedio de la industria privada, dos lanchas a motor de casco de cedro y viraró, de construcción lisa, de 9.30 metros de eslora, 2.10 metros de manga y 1.30 metro de puntal, accionadas por un motor “Diesel-Gardner” de 40 HP. cada una, con generador eléctrico e instalación de luz.

Un asunto que reclama ser solucionado sin postergación es el referente al aumento del personal de la Prefectura, y sobre el cual me permito interesar especialmente la atención de V. H. a fin de que pueda ser resuelto no obstante las economías que por razones del momento deben introducirse en el Presupuesto General de gastos de la administración. El caso de la Prefectura General Marítima es de excepción pues se trata de servicios de orden y seguridad pública, bastando para justificar la demanda de aumento de su personal los hechos producidos en las postrimerías del año pasado en el Alto Uruguay, que son del conocimiento de V. H., además de que, como es notorio, viene de un tiempo a esta parte intensificándose la actividad delincuente de los contrabandistas en toda la extensión del litoral fluvial, aprovechando la carencia de elementos de las autoridades encargadas de prevenir y reprimir ese comercio ilegal, como así también la introducción clandestina al país de personas indeseables.

El personal asignado por presupuesto a la repartición es en absoluto insuficiente para poder atender las necesidades del servicio en la forma que la naturaleza del mismo exige; cuenta tan sólo

con 378 empleados en el escalafón de policía y son, como ya he expresado, 208 las dependencias distribuidas en los 10.000 kilómetros de costa marítima y fluvial. Las Subprefecturas de Buenos Aires, Rosario, La Plata y Bahía Blanca, en razón de su importancia portuaria, no pueden atender sus servicios con menos de la mitad del total de esos empleados, de modo que para las 204 dependencias restantes, que además de las funciones de policía general desempeñan las de resguardo aduaneros, no alcanza el número de empleados para poner al menos a cargo de cada una de ellas un oficial.

Se acompaña al presente las planillas y demás datos estadísticos generales de la labor desarrollada por la Prefectura General Marítima.

OFICINA DE RESGUARDO Y ANEXOS

Relación de los contrabandos apresados

	1933	1932
Posadas	62	54
Formosa	51	47
Barranqueras	43	30
Corrientes	28	6
Santo Tomé	18	18
Santa Fe	10	—
Colonia Clorinda	11	3
Barra Concepción	8	6
Paso de la Patria	6	3
San Javier (Misiones)	6	2
La Cruz	4	—
Colón	3	6
Bermejo	3	5
Alvear	2	1
Las Palmas (Chaco)	2	—
Ocampo	2	—

Monte Caseros	2	2
Paso de los Libres	2	6
San Fernando	2	1
San Lorenzo	2	2
Ituzaingó	2	—
Ushuaia	1	2
General José F. Uriburu	2	—
Bahía Blanca	1	2
Eldorado	1	1
Federación	1	—
Goya	1	—
La Plata	1	—
Puerto de la Capital	1	—
San Pedro	1	—
Tigre	1	2
Villa Constitución	1	8
Villa Urquiza	1	—
Concordia	—	4
C. del Uruguay	—	1
Deseado	—	1
Esquina	—	1
Empedrado	—	1
Gualeguaychú	—	1
Rosario	—	1
Santa Elena	—	1
Quequén	—	2
	283	218

MOVIMIENTO PORTUARIO (1)

Concurrencia de buques

Resumen general.—El movimiento de buques y tonelaje de registro, ha aumentado con relación al año anterior.

El movimiento total en los distintos puertos de la República alcanzó a 79.950.271.65 toneladas, correspondiendo a 153.382 buques; habiéndose registrado por lo tanto un aumento de 1.122.134.90 toneladas sobre el movimiento habido en 1932.

De las sumas descompuestas, corresponde:

Ultramar.	5.461 buques con	18.664.481.10 ton.
Id. naveg. interior.	3.879 buques con	12.309.776.24 ton.
	<hr/>	<hr/>
	9.340 buques con	30.974.257.34 ton.
Cabotaje	131.902 buques con	44.413.027.21 ton.
Ribereños nav. ext.	12.102 buques con	4.552.862.82 ton.
Id. naveg. interior.	38 buques con	10.124.28 ton.
	<hr/>	<hr/>
	12.140 buques con	4.562.987.10 ton.

Estas cantidades parciales, con relación a las del año 1932 arrojan las diferencias siguientes:

Ultramar una disminución de	3.176.472.83 ton.
Cabotaje un aumento de	10.266.054.31 ton.
Ribereños una disminución de	5.967.446.58 ton.

El total del tonelaje de ultramar está descompuesto en las siguientes cifras:

2.727 vapores entrados con	9.452.833.71 ton.
2.597 vapores salidos con	9.204.116.23 ton.
67 veleros entrados con	3.629.79 ton.
70 veleros salidos con	3.901.37 ton.
<hr/>	<hr/>
5.461	18.664.481.10 ton.

Estos buques han operado como sigue:

Puerto de la Capital—

1.458 vapores entrados con	6.124.966.49 ton.
1.266 vapores salidos con	5.468.062.30 ton.

Puertos de los ríos—

782 vapores entrados con	2.186.649.69 ton.
782 vapores salidos con	2.433.969.29 ton.

Puertos de la costa Sud—

487 vapores entrados con	1.141.217.53 ton.
549 vapores salidos con	1.302.084.64 ton.
67 veleros entrados con	3.629.79 ton.
70 veleros salidos con	3.901.37 ton.

Las cantidades precedentemente consignadas representan el movimiento total de buques de ultramar entrados, 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—

1.382 vapores entrados con	5.896.207.49 ton.
1.158 vapores salidos con	4.945.301.30 ton.

Puertos de los ríos—

214 vapores entrados con	562.130.14 ton.
757 vapores salidos con	2.341.445.29 ton.

Puertos de la costa Sud—

95 vapores entrados con	169.630.63 ton.
511 vapores salidos con	1.249.949.46 ton.
58 veleros entrados con	1.075.09 ton.
3 veleros salidos con	110.79 ton.

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

Puerto de la Capital—

76 vapores entrados con	228.759.— ton.
108 vapores salidos con	522.761.— ton.

Puertos de los ríos—

568 vapores entrados con	1.624.519.55 ton.
25 vapores salidos con	92.524.— ton.

Puertos de la costa Sud—

392 vapores entrados con	971.586.90 ton.
38 vapores salidos con	52.135.18 ton.
9 veleros entrados con	2.554.70 ton.
67 veleros salidos con	3.790.58 ton.

De las cifras expuestas, resulta que, durante el año 1933, han entrado por los distintos puertos de la República, 2794 buques de ultramar (vapores y veleros) con 9.456.463.50 toneladas y han salido 2667 buques (vapores y veleros) con 9.208.017.60 toneladas, de las cuales corresponden a:

Buques cargados—

1.691 vapores entrados con	6.627.968.26 ton.
2.426 vapores salidos con	8.536.696.05 ton.
58 veleros entrados con	1.075.09 ton.
3 veleros salidos con	110.79 ton.

Buques en lastre—

1.036 vapores entrados con	2.824.865.45 ton.
171 vapores salidos con	667.420.18 ton.
9 veleros entrados con	2.554.70 ton.
67 veleros salidos con	3.790.58 ton.

Ultramar navegación interior—

El total del tonelaje de ultramar navegación interior está descompuesto en:

1.930 vapores entrados con	6.130.114.56 ton.
1.949 vapores salidos con	6.179.661.68 ton.
<hr/> 3.879	<hr/> 12.309.776.24 ton.

Estos buques han operado como sigue:

Puerto de la Capital—

548 vapores entrados con	1.796.453.— ton.
707 vapores salidos con	2.498.412.— ton.

Puertos de los ríos—

1.257 vapores entrados con	3.957.726.63 ton.
1.173 vapores salidos con	3.450.602.34 ton.

Puertos de la costa Sud—

125 vapores entrados con	375.934.93 ton.
69 vapores salidos con	230.647.34 ton.

De las cantidades, corresponden a vapores cargados:

Puerto de la Capital—

514 vapores entrados con	1.680.850.— ton.
468 vapores salidos con	1.829.173.— ton.

Puertos de los ríos—

610 vapores entrados con	2.185.876.63 ton.
973 vapores salidos con	2.898.581.92 ton.

Puertos de la costa Sud—

51 vapores entrados con	150.321.11 ton.
55 vapores salidos con	179.644.61 ton.

A vapores en lastre:

Puerto de la Capital—

34 vapores entrados con	115.603.— ton.
239 vapores salidos con	669.239.— ton.

Puertos de los ríos—

647 vapores entrados con	1.771.850.— ton.
200 vapores salidos con	552.020.42 ton.

Puertos de la costa Sud—

74 vapores entrados con	225.613.82 ton.
14 vapores salidos con	51.002.73 ton.

De las cifras expuestas, resulta que, durante el año 1933, han entrado por los distintos puertos de la República 1930 vapores de ultramar navegación interior, con 6.130.114.56 toneladas y han salido 1949 vapores con 6.179.661.68 toneladas, de las cuales corresponde a:

Vapores cargados—

1.175 vapores entrados con	4.017.047.74 ton.
1.496 vapores salidos con	4.907.399.53 ton.

Vapores en lastre—

755 vapores entrados con	2.113.066.82 ton.
453 vapores salidos con	1.272.262.15 ton.

Cabotaje—

El total del tonelaje de cabotaje está descompuesto en:

52.247 vapores entrados con	19.915.496.05 ton.
51.862 vapores salidos con	19.994.811.11 ton.
14.029 veleros entrados con	2.261.250.13 ton.
13.764 veleros salidos con	2.241.469.92 ton.
<hr/>	<hr/>
131.902	44.413.027.21 ton.

Estos buques han operado como sigue:

Puerto de la Capital—

5.334 vapores entrados con	2.369.037.13 ton.
5.426 vapores salidos con	2.591.149.95 ton.
5.465 veleros entrados con	895.313.64 ton.
5.371 veleros salidos con	904.626.05 ton.

Puertos de los ríos—

45.278 vapores entrados con	15.115.243.96 ton.
44.804 vapores salidos con	14.956.604.98 ton.
8.436 veleros entrados con	1.356.034.44 ton.
8.279 veleros salidos con	1.327.566.50 ton.

Puertos de la costa Sud—

1.635 vapores entrados con	2.431.214.86 ton.
1.632 vapores salidos con	2.447.056.18 ton.
128 veleros entrados con	9.902.05 ton.
114 veleros salidos con	9.277.37 ton.

De las cantidades, corresponden a buques cargados:

Puerto de la Capital—

4.859 vapores entrados con	2.232.935.26 ton.
3.073 vapores salidos con	1.625.456.77 ton.
5.139 veleros entrados con	839.839.78 ton.
801 veleros salidos con	140.076.57 ton.

Puertos de los ríos—

21.572 vapores entrados con	7.317.702.28 ton.
17.399 vapores salidos con	5.363.081.31 ton.
4.230 veleros entrados con	464.680.29 ton.
5.663 veleros salidos con	953.462.33 ton.

Puertos de la costa Sud—

1.330 vapores entrados con	1.778.895.47 ton.
1.440 vapores salidos con	2.209.276.77 ton.
124 veleros entrados con	7.042.27 ton.
15 veleros salidos con	1.532.88 ton.

A buques en lastre:

Puerto de la Capital—

475 vapores entrados con	136.101.87 ton.
2.353 vapores salidos con	965.693.18 ton.
326 veleros entrados con	55.473.86 ton.
4.570 veleros salidos con	764.549.48 ton.

Puertos de los ríos—

23.706 vapores entrados con	7.797.541.68 ton.
27.405 vapores salidos con	9.593.523.67 ton.
4.206 veleros entrados con	891.354.15 ton.
2.616 veleros salidos con	374.104.17 ton.

Puertos de la costa Sud—

305 vapores entrados con	652.319.49 ton.
192 vapores salidos con	237.779.41 ton.
4 veleros entrados con	2.859.78 ton.
99 veleros salidos con	7.744.49 ton.

De las cifras expuestas, resulta que, durante el año 1933, han entrado por los distintos puertos de la República 66.276 buques de cabotaje nacional (vapores y veleros) con un desplazamiento de 22.176.746.18 toneladas, y han salido 65.626 buques (vapores y veleros) con 22.236.281.03 toneladas, de las cuales corresponden a :

Buques cargados—

27.761 vapores entrados con	11.329.533.01 ton.
21.912 vapores salidos con	9.197.814.85 ton.
9.493 veleros entrados con	1.311.562.34 ton.
6.479 veleros salidos con	1.095.071.78 ton.

Buques en lastre—

24.486 vapores entrados con	8.585.963.04 ton.
29.950 vapores salidos con	10.796.996.26 ton.
4.536 veleros entrados con	949.687.79 ton.
7.285 veleros salidos con	1.146.398.14 ton.

Ribereños navegación exterior—

El total del tonelaje de ribereños navegación exterior está descompuesto en las siguientes cifras:

3.031 vapores entrados con	1.517.108.14 ton.
3.001 vapores salidos con	1.596.968.90 ton.
3.109 veleros entrados con	737.183.43 ton.
2.961 veleros salidos con	701.602.35 ton.
<hr/>	<hr/>
12.102	4.552.862.82 ton.

Estos buques han operado como sigue:

Puerto de la Capital—

1.708 vapores entrados con	1.183.868.34 ton.
1.683 vapores salidos con	1.240.873.63 ton.
1.808 veleros entrados con	579.367.28 ton.
1.699 veleros salidos con	559.999.46 ton.

Puertos de los ríos—

1.323 vapores entrados con	333.239.80 ton.
1.318 vapores salidos con	356.095.27 ton.
1.301 veleros entrados con	157.816.15 ton.
1.262 veleros salidos con	141.602.89 ton.

Las cantidades precedentemente consignadas representan el movimiento total de buques ribereños navegación exterior entrados, 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—

1.583 vapores entrados con	1.143.862.97 ton.
957 vapores salidos con	912.839.44 ton.
1.755 veleros entrados con	562.618.37 ton.
224 veleros salidos con	70.758.62 ton.

Puertos de los ríos—

152 vapores entrados con	44.107.12 ton.
197 vapores salidos con	67.315.78 ton.
721 veleros entrados con	123.959.19 ton.
245 veleros salidos con	25.758.98 ton.

A buques en lastre:

Puerto de la Capital—

125 vapores entrados con	40.005.37 ton.
726 vapores salidos con	328.034.19 ton.
53 veleros entrados con	16.748.91 ton.
1.475 veleros salidos con	489.240.84 ton.

Puertos de los ríos—

1.171 vapores entrados con	289.132.68 ton.
1.121 vapores salidos con	288.779.49 ton.
580 veleros entrados con	33.856.96 ton.
1.017 veleros salidos con	115.843.91 ton.

De las cifras expuestas, resulta que, durante el año 1933, han entrado por los distintos puertos de la República, 6140 buques ribereños navegación exterior (vapores y veleros) con 2.254.291.57 toneladas y han salido 5962 buques (vapores y veleros) con 2.298.571.25 toneladas, de las cuales corresponde a:

Buques cargados—

1.735 vapores entrados con	1.187.970.09 ton.
1.154 vapores salidos con	980.155.22 ton.
2.476 veleros entrados con	686.577.56 ton.
469 veleros salidos con	96.517.60 ton.

Buques en lastre—

1.296 vapores entrados con	329.138.05 ton.
1.847 vapores salidos con	616.813.68 ton.
633 veleros entrados con	50.605.87 ton.
2.492 veleros salidos con	605.084.75 ton.

Ribereños navegación interior—

El total del tonelaje de ribereños navegación interior está descompuesto en:

14 vapores entrados con	5.816.90 ton.
8 vapores salidos con	2.130.33 ton.
8 veleros entrados con	1.028.74 ton.
8 veleros salidos con	1.148.31 ton.

38	10.124.28 ton.
----	----------------

Estos buques han operado como sigue:

Puerto de la Capital—

2 vapores entrados con	186.54 ton.
2 veleros entrados con	111.65 ton.
3 veleros salidos con	503.93 ton.

Puertos de los ríos—

12 vapores entrados con	5.630.36 ton.
8 vapores salidos con	2.130.33 ton.
6 veleros entrados con	917.09 ton.
5 veleros salidos con	644.38 ton.

De las cantidades corresponden a buques cargados:

Puerto de la Capital—

2 vapores entrados con	186.54 ton.
2 veleros entrados con	111.65 ton.
2 veleros salidos con	274.83 ton.

Puertos de los ríos—

2 vapores entrados con	1.027.— ton.
2 vapores salidos con	662.44 ton.
2 veleros entrados con	456.92 ton.
3 veleros salidos con	155.65 ton.

A buques en lastre:

Puerto de la Capital—

1 velero salido con	229.10 ton.
-------------------------------	-------------

Puertos de los ríos—

10 vapores entrados con	4.603.36 ton.
6 vapores salidos con	1.467.89 ton.
4 veleros entrados con	460.17 ton.
2 veleros salidos con	488.73 ton.

De las cifras expuestas, resulta que, durante el año 1933, han entrado por los distintos puertos de la República 22 buques ribereños navegación interior (vapores y veleros) con 6.845.64 toneladas, y salido 16 buques (vapores y veleros) con 3.278.64 toneladas, de las cuales corresponde a:

Buques cargados—

4 vapores entrados con	1.213.54 ton.
2 vapores salidos con	662.44 ton.
4 veleros entrados con	568.57 ton.
5 veleros salidos con	430.48 ton.

Buques en lastre—

10 vapores entrados con	4.603.36 ton.
6 vapores salidos con	1.467.89 ton.
4 veleros entrados con	460.17 ton.
3 veleros salidos con	717.83 ton.

(1) A partir del 1.º de enero del año 1933, se han hecho algunas modificaciones en la clasificación de los buques de ultramar y ribereños, a saber:

Los buques de ultramar (vapores y veleros) que se anotaban tantas veces como escalas efectuaran entre puertos argentinos, se registran actualmente con esa procedencia una sola vez, es decir, en el primer puerto argentino donde hagan escala, y la salida, cuando es directamente para un puerto de ultramar.

Asimismo se ha agregado la clasificación “Buques de ultramar de navegación interior” (vapores y veleros) donde se anotan solamente los buques de ultramar de bandera extranjera en las escalas que efectúen entre puertos argentinos e igualmente se anotan los salidos.

En los “Buques ribereños”, que se registraban en la misma forma que los de ultramar, pero con procedencia y destino de puertos de países limítrofes, se ha hecho también otra modificación que consiste en una nueva clasificación o sea: “Buques ribereños (vapores y veleros) de navegación interior” donde también se anotan dichos buques de bandera extranjera (países limítrofes) en las escalas que efectúen entre puertos argentinos, siendo esta la causa por qué en el total de buques de cabotaje nacional se nota una mayor cantidad con relación al año 1932 y una disminución en los ribereños comparado con el mismo año, pues los buques de bandera nacional con procedencia o destino de un puerto de naciones limítrofes eran registrados en todos los puertos argentinos en que efectuaran escalas como robereños exterior, mientras que en la actualidad esos mismos buques, después de su primer escala en puertos argentinos, se anotan, siendo de bandera nacional, en cabotaje.

De modo que para efectuar comparación sobre el movimiento de esos buques entre el año 1933 y anteriores, deben sumarse en este año las cantidades correspondientes a “Buques de ultramar” y “Ultramar navegación interior”, clasificados antes bajo el rubro único de “Buques de ultramar”. Lo mismo debe procederse con los buques clasificados “Ribereños interior” y “Ribereños exterior”, para confrontación con los denominados anteriormente “Buques ribereños”.

MOVIMIENTO PORTUARIO

Cuadro con resumen general de las entradas y salidas de buques

	ENTRADA		SALIDA	
	N.º buq.	Toneladas	N.º buq.	Toneladas
<i>Puerto de la Capital</i>				
Vapores de ultramar.	1.458	6.124.966.49	1.266	5.468.062.30
Vapores de ultramar, nav. interior	548	1.796.453.—	707	2.498.412.—
Vapores de cabotaje. .	5.334	2.369.037.13	5.426	2.591.149.95
Veleros de cabotaje. .	5.465	895.313.64	5.371	904.626.05
Vapores ribereños na- vegación exterior. .	1.708	1.183.868.34	1.683	1.240.873.63
Veleros ribereños na- vegación exterior. .	1.808	579.367.28	1.699	559.999.46
Vapores ribereños na- vegación interior. .	2	186.54	—	—
Veleros ribereños na- vegación interior. .	2	111.65	3	503.93
Total	16.325	12.949.304.07	16.155	13.263.627.32
<i>Zonas fluviales</i>				
Vapores de ultramar.	782	2.186.649.69	782	2.433.969.29
Vapores de ultramar, nav. interior	1.257	3.957.726.63	1.173	3.450.602.34
Vapores de cabotaje. .	45.278	15.115.243.96	44.804	14.956.604.98
Veleros de cabotaje. .	8.436	1.356.034.44	8.279	1.327.566.50
Vapores ribereños na- vegación exterior. .	1.323	333.239.80	1.318	356.095.27
Veleros ribereños na- vegación exterior. .	1.301	157.816.15	1.262	141.602.89
Vapores ribereños na- vegación interior. .	12	5.630.36	8	2.130.33
Veleros ribereños na- vegación interior. .	6	917.09	5	644.38
Total	58.395	23.113.258.12	57.631	22.669.215.98
<i>Zonas marítimas</i>				
Vapores de ultramar.	487	1.141.217.53	549	1.302.084.64
Veleros de ultramar .	67	3.629.79	70	3.901.37
Vapores de ultramar, nav. interior	125	375.934.93	69	230.647.34
Vapores de cabotaje. .	1.635	2.431.214.96	1.632	2.447.056.18
Veleros de cabotaje. .	128	9.902.05	114	9.277.37
Total	2.442	3.961.899.26	2.434	3.992.966.90

Suma total general. .	}	Buques	153.382
		Toneladas.	79.950.271.65

**Resumen general del movimiento de buques y toneladas de
registro, habido en todos los puertos de la República,
durante los años 1929 a 1933**

Año 1929	N.º de buques	Toneladas	TOTAL	
			N.º buques	Toneladas
Entrada	Ultramar 7.199	22.862.272.51	80.547	44.458.873.79
	Cabotaje 60.610	15.900.732.48		
	Ribereños 12.738	5.695.868.80		
Salida	Ultramar 7.163	22.302.816.87	79.478	43.771.037.24
	Cabotaje 59.983	15.763.731.99		
	Ribereños 12.332	5.704.488.38		
	Suma total . .		160.025	88.229.911.03

Año 1930	N.º de buques	Toneladas	TOTAL	
			N.º buques	Toneladas
Entrada	Ultramar 5.690	18.299.706.57	80.331	41.029.524.72
	Cabotaje 61.563	16.448.295.02		
	Ribereños 13.078	6.281.523.13		
Salida	Ultramar 5.677	18.473.889.92	79.416	40.989.841.97
	Cabotaje 60.739	16.142.028.09		
	Ribereños 13.000	6.373.923.96		
	Suma total . .		159.747	82.019.366.69

Año 1931	N.º de buques	Toneladas	TOTAL	
			N.º buques	Toneladas
Entrada	Ultramar 6.514	20.672.363.57	79.166	44.472.821.02
	Cabotaje 60.598	17.101.077.47		
	Ribereños 12.054	6.699.379.98		
Salida	Ultramar 6.488	20.790.649.45	77.937	44.366.846.43
	Cabotaje 59.460	16.690.075.70		
	Ribereños 11.989	6.886.121.28		
	Suma total . .		157.103	88.839.667.45

Año 1932	N.º de buques	Toneladas	TOTAL	
			N.º buques	Toneladas
Entrada	Ultramar 5.247	17.075.291.80	72.138	39.482.153.68
	Cabotaje 57.696	17.181.014.61		
	Ribereños 9.195	5.225.847.27		
Salida	Ultramar 5.213	17.075.438.37	71.448	39.345.983.07
	Cabotaje 57.098	16.965.958.29		
	Ribereños 9.137	5.304.586.41		
	Suma total . .		143.586	78.828.136.75

Año 1933	N.º de buques	Toneladas	TOTAL	
			N.º buques	Toneladas
Entrada	Ultramar 2.794	9.456.463.50	77.162	40.024.461.45
	Ultramar nav. int. 1.930	6.130.114.56		
	<u>4.724</u>	<u>15.586.578.06</u>		
	Cabotaje 66.276	2.176.746.18		
	Ribereños nav. ext. 6.140	2.254.291.57		
	Ribereños nav. int. 22	6.845.64		
	<u>6.162</u>	<u>2.261.137.21</u>		

Salida	Ultramar 2.667	9.208.017.60	76.220	39.926.810.20
	Ultramar nav. int. 1.949	6.179.661.68		
	<u>4.616</u>	<u>15.387.679.28</u>		
	Cabotaje 65.626	22.236.281.03		
	Ribereños nav. ext. 5.962	2.298.571.25		
	Ribereños nav. int. 16	3.278.64		
	<u>5.978</u>	<u>2.301.849.89</u>		
	Suma total . .		153.382	79.950.271.65

Cuadro con resumen total del movimiento de buques y toneladas de registro, habido en todos los puertos de la República, durante los años 1929 a 1933

AÑOS	ENTRADA		SALIDA		TOTAL	
	N.º de buques	Toneladas	N.º de buques	Toneladas	N.º de buques	Toneladas
	1929	80.547	44.458.873.79	79.478	43.771.037.24	160.025
1930	80.331	41.029.524.72	79.416	40.989.841.97	159.747	82.019.366.69
1931	79.166	44.472.821.02	77.937	44.366.846.43	157.103	88.839.667.45
1932	72.138	39.482.153.68	71.448	39.345.983.07	143.586	78.828.136.75
1933	77.162	40.024.461.45	76.220	39.925.810.20	153.382	79.950.271.65

**Cuadro con resumen general de las entradas y salidas
de pasajeros**

Puerto de la Capital

	Entradas	Salidas	Totales
Ultramar	44.691	49.077	93.768
Cabotaje exterior . . .	88.092	86.726	174.818
Cabotaje interior . . .	33.409	29.500	62.909
Total	166.192	165.303	331.495

Demás puertos de la República

Ultramar	6	2.586	2.592
Cabotaje exterior . . .	247.328	237.983	485.311
Cabotaje interior . . .	466.238	442.168	908.406
Total	713.572	682.737	1.396.309

Suma total general

Puerto de la Capital .	166.192	165.303	331.495
Demás puertos	713.572	682.737	1.396.309
Total	879.764	848.040	1.727.804

Cuadro con resumen general del movimiento de pasajeros, habido en todos los puertos de la República, durante los años 1929 a 1933

AÑOS	E N T R A D A				S A L I D A				Suma total general
	Ultramar	Cabotaje interior	Cabotaje exterior	Total	Ultramar	Cabotaje interior	Cabotaje exterior	Total	
1929	169.445	779.793	448.357	1.397.595	89.206	752.146	488.279	1.279.631	2.677.226
1930	153.723	591.717	456.998	1.202.438	84.905	573.529	448.815	1.107.249	2.309.687
1931	80.733	569.827	358.614	1.009.174	73.596	561.569	357.819	992.984	2.002.158
1932	50.038	549.786	387.258	987.082	61.249	526.252	381.064	968.565	1.955.647
1933	44.697	499.647	335.420	879.764	51.663	471.668	324.709	848.040	1.727.804

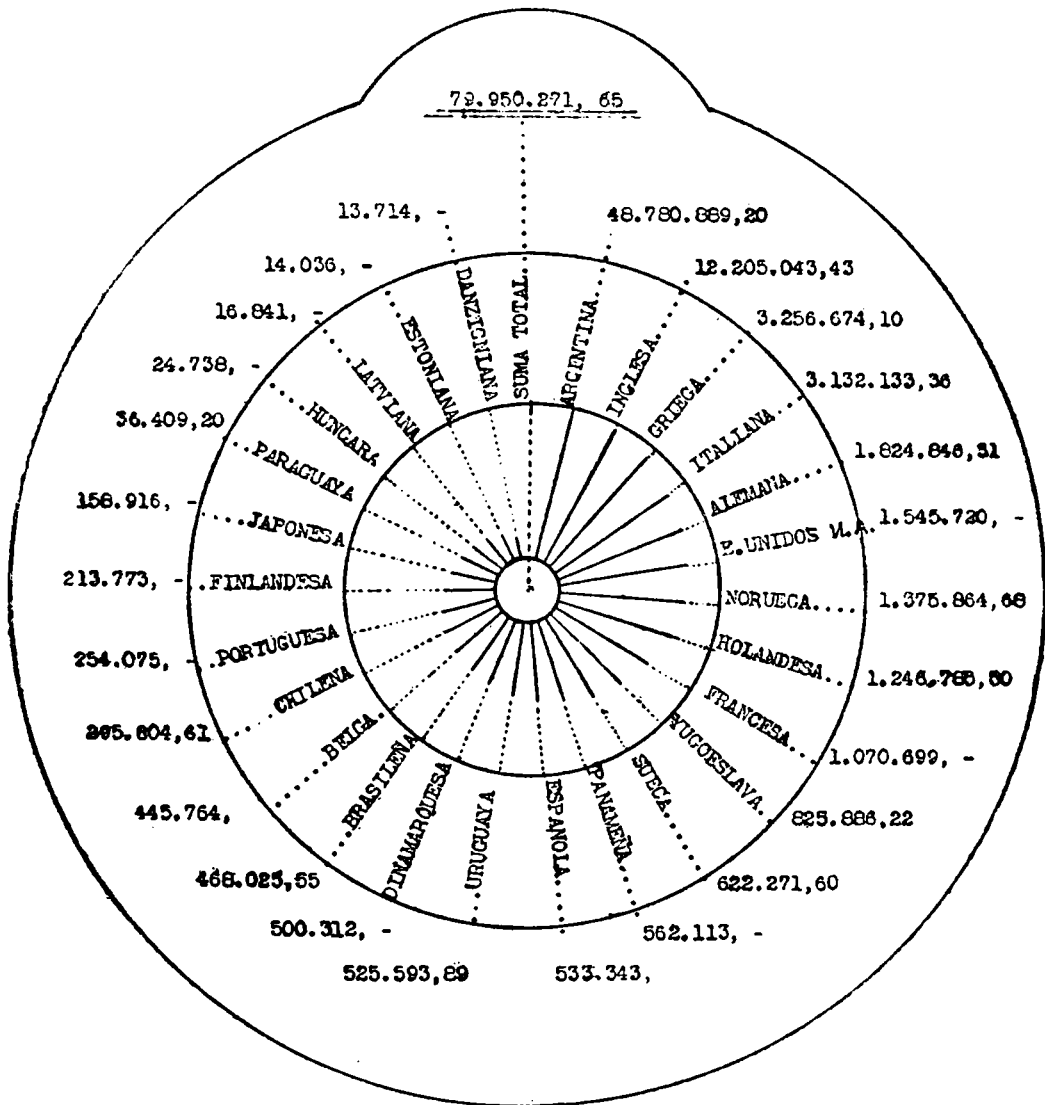
**Cuadro con resumen total del movimiento de pasajeros,
habido en todos los puertos de la República, desde
el año 1929 a 1933**

Años	Entrada	Salida	Total
1929	1.397.595	1.279.631	2.677.226
1930	1.202.438	1.107.249	2.309.687
1931	1.009.174	992.984	2.002.158
1932	987.082	968.565	1.955.647
1933	879.764	848.040	1.727.804

Número de buques y toneladas de registro, entrados y salidos de los puertos de la República, según sus banderas, durante el año 1933

BANDERAS	ENTRADAS		SALIDAS		TOTALES	
	Número de buques	Toneladas	buques	Toneladas	Número de buques	Toneladas
			Número de		buques	
Argentina	71.834	24.364.005,75	70.974	24.416.883,45	142.808	48.780.889,20
Inglesa	1.639	6.145.827,06	1.620	6.059.216,37	3.259	12.205.043,43
Griega	609	1.655.981,04	587	1.600.693,06	1.196	3.256.674,10
Italiana	362	1.518.624,18	368	1.613.509,18	730	3.132.133,36
Alemana	190	914.892,73	190	909.953,58	380	1.824.846,31
Estados Unidos (N. A.)	198	773.359,—	197	772.361,—	395	1.545.720,—
Noruega	254	698.240,84	239	677.623,84	493	1.375.864,68
Holandesa	194	639.735,25	188	607.050,25	382	1.246.785,50
Francesa	123	535.649,—	125	535.050,—	248	1.070.699,—
Yugoeslava	126	409.232,61	127	416.653,61	253	825.886,22
Sueca	177	311.447,71	174	310.823,89	351	622.271,60
Panaméa	100	298.709,—	86	263.404,—	186	562.113,—
Española	71	265.756,—	69	267.587,—	140	533.343,—
Uruguaya	566	261.811,38	582	263.782,51	1.148	525.593,89
Dinamarquesa	78	250.016,—	77	250.296,—	155	500.312,—
Brasileña	167	234.875,40	155	233.150,15	322	468.025,55
Belga	74	223.129,—	74	222.635,—	148	445.764,—
Chilena	170	151.424,99	168	144.379,62	338	295.804,61
Portuguesa	33	130.654,—	31	123.421,—	64	254.075,—
Finlandesa	41	107.078,—	40	106.695,—	81	213.773,—
Japonesa	17	80.676,—	16	78.240,—	33	158.916,—
Paraguaya	126	17.380,61	121	19.028,69	247	36.409,20
Húngara	5	12.490,—	5	12.248,—	10	24.738,—
Latviana	4	9.591,—	3	7.250,—	7	16.841,—
Estoniana	3	7.018,—	3	7.018,—	6	14.036,—
Danzigiana	1	6.857,—	1	6.857,—	2	13.714,—
Suma total	77.162	40.024.461,45	76.220	39.925.810,20	153.382	79.950.271,65

Movimiento de buques por toneladas de registro, entrados y salidos de los puertos de la República, según sus banderas, durante el año 1933



SECCION INSPECCION DE EMBARCACIONES

Embarcaciones menores reinscriptas y fichadas durante el año 1933, de acuerdo a su tonelaje

Tonelajes	0 a 1	1 a 2	2 a 3	3 a 4	4 a 5	5 a 6	Totales
Agosto	5	6	4	1	3	1	20
Septiembre	34	27	17	10	4	4	91
Octubre	49	54	27	26	9	15	180
Noviembre	58	44	24	25	8	6	165
Diciembre	22	24	13	8	10	1	78
Totales	168	155	85	70	34	27	539

SECCION INSPECCION DE EMBARCACIONES

Embarcaciones menores reinscriptas y fichadas durante el año 1933

Tipo de embarcación	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Totales
Lancha a motor	9	26	54	45	17	151
Lancha sin motor	1	9	6	7	14	37
Chata a motor	—	5	7	5	1	18
Chata sin motor	—	1	—	2	—	3
Chalana a motor	—	—	1	—	—	1
Chalana sin motor	—	5	8	4	3	20
Canoa a motor	4	17	38	33	19	111
Canoa sin motor	6	33	66	69	24	198
Totales	20	96	180	165	78	539

SECCION INSPECCION DE EMBARCACIONES

Embarcaciones mayores reinscriptas y fichadas durante el año 1933, de acuerdo a su tonelaje

Tonelajes	6 a 7	7 a 8	8 a 9	9 a 10	10 a 50	50 a 200	200 a 1000	1000 a 5000	5000 y más	Totales
Agosto	—	1	2	1	10	64	18	1	—	97
Septiembre	1	1	10	—	43	113	17	4	—	189
Octubre	3	4	8	7	54	97	46	6	2	227
Noviembre	3	3	20	3	46	50	31	3	5	164
Diciembre	1	—	1	—	30	85	46	17	—	180
Totales	8	9	41	11	183	409	158	31	7	857

SECCION INSPECCION DE EMBARCACIONES

Embarcaciones mayores reinscriptas y fichadas durante el año 1933

Tipo de embarcación	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Buque a motor	1	11	14	11	16	53
Buque a vapor	9	40	57	48	45	199
Lancha a motor	6	9	18	15	2	50
Lancha sin motor	2	1	—	1	1	5
Chata a motor	2	16	13	23	5	59
Chata sin motor	66	94	104	60	104	428
Balandra a motor	3	—	11	1	—	15
Balandra sin motor	—	3	—	1	—	4
Canoa a motor	—	2	2	—	2	6
Canoa sin motor	—	1	—	—	1	2
Draga	1	2	2	3	—	8
Pontón	7	11	6	—	4	28
Totales	97	190	227	163	180	857