

MEMORIA

PRESENTADA AL

CONGRESO NACIONAL DE 1899

POR EL

MINISTRO DE MARINA

COMODORO MARTÍN RIVADAVIA



BUENOS AIRES

IMPRESA DE «LA NACIÓN»

1899

Señores senadores :

Señores diputados :

Cumpliendo con el precepto constitucional, tengo el honor de presentar á la consideración de V. H. la Memoria del Ministerio de Marina á mi cargo.

Creado este Ministerio al empezar la actual administración, debí dedicar desde un principio toda mi atención á organizarlo, en forma tal, que respondiera eficientemente á los progresos alcanzados por la marina y llenara los propósitos que se tuvieron en vista al independizarlo del Ministerio de Guerra.

Después de un maduro estudio del plan de organización adoptado por cada una de las principales potencias marítimas, y teniendo especialmente en cuenta nuestras instituciones, se implantó la organización, que, entre otras muchas ventajas, ofrece la de la concentración del gobierno militar de la flota, indispensable para la mejor disciplina, asegurándose además de la economía, la mayor rapidez y facilidad en la tramitación de los asuntos, consultas, resoluciones y órdenes en la dirección central de la marina.

Conservando la Intendencia de la Armada la autonomía posible dentro de los términos de la ley de su creación, se hace así una perfecta distinción entre las funciones militares y las administrativas, lo que constituye una particularidad común á todos los ministerios en Europa.

El sistema de organización implantado guarda alguna analogía con el recientemente sancionado para la marina francesa, el cual se ha podido simplificar considerablemente entre nosotros por la diferencia de material, obviándose al propio tiempo el inconveniente que presenta en la nuestra el número reducido de jefes superiores con que contamos.

Tratándose de un plan completamente nuevo, era natural que se tropezara al principio con algunas dificultades, pero éstas han desaparecido casi por completo, y la experiencia adquirida en los ocho meses que hace desempeño este elevado cargo, me ha demostrado hasta la evidencia que es perfectamente aplicable entre nosotros y el que mejor llena las necesidades de la floreciente escuadra que hoy posee la Nación.

En la labor realizada he sido eficazmente secundado por el señor Jefe de Estado Mayor y por los señores jefes, oficiales, asimilados y personal civil que actúa en las diversas direcciones y secciones de que se compone el Ministerio, siéndome grato consignar la actividad é inteligencia con que cada uno ha desempeñado las funciones de sus respectivos cargos.

Cuerpo general de la Armada.

En el escalafón de jefes y oficiales en servicio activo figuran: un contraalmirante, tres comodores, nueve capitanes de navío, 59 capitanes de fragata, 44 tenientes de navío, 89 tenientes de fragata, 21 alféreces de navío, 40 alféreces de fragata y 59 guardiamarinas. Total 327 oficiales de guerra.

A primera vista se nota la desproporción que existe entre el número de jefes y oficiales subalternos, circunstancia que supondría un exceso de los primeros sobre los últimos, y que no lo es en realidad, por cuanto la cantidad de aquéllos disminuye considerablemente cuando para dar comandos de buques, segundías y jefaturas de reparaciones técnicas se procede á efectuar la selección.

Los cuadros de jefes y oficiales no deben mantenerse por mucho tiempo en el estado actual; es conveniente disponerlos de tal manera, que siempre puedan progresar aquellos que, teniendo antigüedad, se distinguen no sólo por sus servicios, sino también por su inteligencia y preparación teórica en el desempeño de la profesión.

A seguir las cosas como están, resultará limitada para la oficialidad la promoción en los grados, que es uno de los más eficientes estímulos de la carrera, pues la edad fijada para el retiro en los diferentes grados es demasiado elevada, de donde la

aplicación de esta ley no es el medio más eficaz para solucionar el problema. Por otra parte, no creo justo recurrir al uso de medidas que, por más que respondan á satisfacer legítimas aspiraciones y en bien del mejor servicio, pudieran interpretarse como arbitrarias. Para salvar estos inconvenientes se estudia un proyecto de ley de reforma que oportunamente se presentará á V. H.

De este modo podrán tomarse en consideración un sinnúmero de circunstancias que, á más de la edad, imponen el retiro, que será dado en una forma decorosa y de tal manera que garantice la justicia en la aplicación de la ley.

La marina pasa hoy por una época de evolución, pero como el país en su rápido desenvolvimiento ofrece ancho campo de acción y seguro porvenir al espíritu enérgico y de empresa, es lógico que para asegurar ese coeficiente intelectual indispensable, que á la Nación debe prestar su fuerza armada, se brinden al oficial ventajas que estén en armonía con las exigencias de la profesión.

A fines del año próximo el número de oficiales subalternos recibirá un buen refuerzo con las promociones de guardiamarinas que estarán entonces en condiciones de pasar á alféreces de fragata, lo que contribuirá en mucho á mejorar el servicio que requiere un número crecido de oficiales de esta clase.

Con la estricta aplicación de la ley de retiros y las de ascenso y de reforma que se presentarán en el año corriente á V. H., lograremos equilibrar el

escalafón de manera que tengamos dotación proporcionada y suficiente para nuestras necesidades.

Dos puntos de importancia capital que requieren una solución rápida y justa son: dar facilidades á los jefes para que puedan desempeñar las funciones de sus cargos con los buques en movimiento y dotar á los oficiales de la práctica indispensable para complementar su instrucción teórica. Para lo primero entiende este Ministerio que nada será tan eficaz como restablecer el relevo periódico de los comandantes de buques, de modo que los jefes vayan turnándose en esos puestos; para lo segundo tener un par de buques en navegación constante, cambiando su personal después de cada viaje de seis meses; y para completar este aprendizaje dentro de los medios menos dispendiosos, proseguir la realización de las maniobras y evoluciones que anualmente ejecuta la escuadra de combate.

Todas las medidas enunciadas han sido ya ensayadas parcialmente con resultado satisfactorio, de manera que no es aventurado esperar que su adopción definitiva influirá provechosamente en el sentido indicado.

Cuerpos auxiliares.

MAQUINISTAS

Es halagador poder consignar los notables progresos alcanzados por esta rama, la más importante de los cuerpos auxiliares, cuya idoneidad ha sido bien comprobada en las frecuentes maniobras

durante las cuales los buques han mantenido, en diversas ocasiones, altas velocidades por largo tiempo, sin haberse producido la más mínima avería digna de mención.

Hoy se cuenta con el personal suficiente para atender al manejo de las máquinas de nuestros buques, el cual ha sido formado en su mayoría en la escuadra y en los establecimientos industriales del país; la escuela que funciona en Inglaterra lo hace hoy sobre nuevas bases; de ella se espera resultados más satisfactorios que los alcanzados hasta la modificación hecha el año pasado á sus reglamentos y sistema de enseñanza, de acuerdo con la experiencia dada por algunos años de funcionamiento, las exigencias de nuestra escuadra, y el carácter nuevo, diré, que las naves de combate modernas han dado á esta profesión.

Siguiendo la práctica establecida en las principales marinas europeas, fué reducido el número de maquinistas que servían en los barcos, sustituyéndoseles en parte por una nueva categoría de mecánicos considerada como personal subalterno. Esta modificación se imponía, con el fin de centralizar más el control de los mecanismos de á bordo y la faena del personal, disminuir las planas mayores de los buques, tan numerosas que contribuían á hacer incómoda la vida, y sobre todo reducir los oficiales graduados ó asimilados, sin perjuicio del servicio, pues los actuales mecánicos, antes de ser aceptados, pasan un riguroso examen de competencia que los acredita aptos para desempeñar cum-

plidamente las funciones que hoy corresponden á los maquinistas de 3ª clase.

Actualmente la escuadra cuenta con el siguiente personal dirigente de máquinas: 1 inspector general, 3 subinspectores, 8 maquinistas principales, 27 maquinistas de 1ª clase, 57 íd. de 2ª, 80 íd. de 3ª, 3 mecánicos de 1ª clase, 4 íd. de 2ª, 112 de 3ª.

Es oportuno hacer constar la dedicación del personal de este cuerpo auxiliar de la Armada, cuyo servicio constituye la parte más complicada y vital de las naves de combate, siendo á la vez el más pesado y rudo; forzoso es decirlo, entre nosotros aún no se le ha dado su verdadera importancia, bastando para confirmar este aserto recordar que el cuerpo médico tiene su ley de ascensos y asimilación reglamentada, poseyendo el personal títulos que les acuerda estado militar, mientras que el de maquinistas no lo tiene. El año pasado se presentó á V. H. un proyecto de reglamentación de este cuerpo consultando su verdadera importancia y las consideraciones que merece; en breve tendré el honor de presentar á V. H. ese mismo proyecto con las modificaciones sugeridas por la práctica y necesarias á la nueva organización que se ha dado al personal, según queda dicho.

Sanidad.

El cuerpo de Sanidad llena en la escuadra los servicios que tiene á su cargo, los cuadros están completos, contando siempre los buques y reparticiones de la Armada con el personal de médicos y

farmacéuticos necesario para la debida atención de sus tripulaciones.

El cuerpo de cabos enfermeros anexo á la Sanidad ha sido motivo de una completa organización. La mayor parte de los que desempeñaban esas funciones, habiendo sido reclutados entre los marineros y gente que se presentaba á ocupar esos puestos, no respondían á las necesidades del servicio.

Actualmente estas plazas se llenan con personal que debe rendir un examen de competencia en el cual se trata de las obligaciones concernientes á los enfermeros, para el mejor cumplimiento de los deberes á su cargo, de manera que un personal así preparado pueda prestar á bordo los auxilios necesarios en un caso de urgencia, en que no se tuviera en el acto la presencia del cirujano ó farmacéutico.

Ha sido ordenada la construcción de uno de los pabellones-enfermerías del hospital de marina, que se edificará en el puerto militar. De esta manera, los enfermos de los buques fondeados en aquel puerto podrán ser debidamente atendidos, sin tener que ser conducidos á hospitales particulares ó á esta Capital, para aquellas enfermedades que exigen tratamientos especiales que no es posible dar á bordo.

Esta construcción se hará sobre el futuro gran hospital de marina con que debe contar el Arsenal, de modo que á medida que vaya siendo necesario se harán los ensanches sucesivos.

El estado sanitario de la tripulación en general ha sido bueno durante el año transcurrido, y aparte

que esto implica el buen desempeño del cuerpo de Sanidad en todos los casos, demuestra á la vez que en las construcciones modernas se ha dedicado preferente atención á cuanto se refiere á la higiene naval, y la distribución interna de ellas, así como su aereación, han facilitado el poder obtener un buen régimen sanitario.

Está llegando de Europa el material sanitario que se ordenó en debida oportunidad, y una vez que todo él se encuentre en el país, el cuerpo de Sanidad contará con elementos propios suficientes para desempeñar su misión en todas las circunstancias.

Personal subalterno.

MARINERÍA

Está planteado aún con toda su gravedad el difícil problema de la formación del personal subalterno de la Armada, debido á múltiples causas, entre las que se puede citar como principales la falta de población marítima—que es el medio en donde se recluta la marinería en Europa—y la facilidad de la vida en nuestro país; pudiendo añadirse, como factor no despreciable, el rápido y considerable aumento de nuestra escuadra.

Algo se ha obtenido, en verdad, con el servicio obligatorio de la Guardia Nacional, especialmente desde el punto de vista de la disciplina y moralidad de las tripulaciones. Pero el término de un año por el cual sirven los conscriptos, es demasiado

breve para poder esperar que por ese medio se remedie la situación, ocurriendo que en el preciso momento en que sus servicios comienzan á ser realmente útiles hay que prescindir de ese personal, por estar cumplido su tiempo de conscripción.

Tiende á obviar en parte los inconvenientes de ese sistema el depósito de marineros, en el que se admiten voluntarios por dos años; la Escuela de Grumetes, que ha proporcionado buenos elementos á la escuadra, y las escuelas de artilleros y torpedistas, de una utilidad innegable en todo sentido. Debemos concretarnos á conservar un personal estable de suboficiales y clases que formen la base de las dotaciones con los marineros voluntarios y los egresados de la escuela de grumetes y completar el resto con los conscriptos que convendría tener dos años bajo banderas, licenciando la mitad anualmente. Estimo que con esto lograremos solucionar definitivamente esta debatida cuestión.

El número de conscriptos enrolados este año alcanza á la cifra de 410 ciudadanos, que con los 400 que del ejército se incorporaron á la marina, forman un total de 810 ciudadanos movilizados.

El itinerario que se estableció á los buques que remontaron los ríos Paraná y Uruguay y las disposiciones dictadas con debida oportunidad, permitieron concentrar esa fuerza en el puerto de la Capital 56 horas después del día de la convocatoria.

Las escuelas de marinería cuentan con los elementos suficientes para llenar la parte que se les

asigna en el plan que acabo de esbozar, que es la principal y la más importante; los servicios secundarios podrían ser desempeñados, como he dicho, por la Guardia Nacional, la que, en un año se pondría en condiciones de cumplir debidamente sus tareas.

Se contaría así con tripulaciones en las que la mitad de los marineros tendría un año de servicio en el momento en que fueran llamados los nuevos conscriptos, lo que facilitaría la instrucción de estos últimos y la atención de todos los servicios.

ELECTRICISTAS

La vastísima aplicación que recibe la electricidad en la marina determinó la creación del cuerpo de electricistas que cuenta hoy con: 1 inspector general, 1 subinspector, 2 electricistas de primera clase, 6 íd. de segunda y 7 íd. de tercera clase. Este cuerpo cumple con todos los servicios que son de su cargo, no habiéndose producido queja alguna sobre su buen desempeño.

MECÁNICOS TORPEDISTAS

El cuerpo de mecánicos torpedistas, que consta de 1 jefe mecánico torpedista de primera clase, 1 de segunda y 3 de tercera clase, está encargado de todo lo que se refiere á la conservación y preparación del material de torpedos, que debido á la contracción de ese personal, está constantemente listo para funcionar.

PRÁCTICOS

Para la navegación de nuestros ríos interiores cuenta el cuerpo de prácticos con 1 práctico mayor, 2 prácticos patrones y 7 prácticos.

Forman parte del mismo cuerpo cuatro pilotos y seis pilotines, que prestan sus servicios en los transportes de la carrera de la costa sur.

Artillería de costas.

Con el propósito de no recargar el presupuesto y considerando que los servicios del batallón infantería de marina no eran indispensables á la escuadra, se resolvió disolver este cuerpo, creando en su lugar el batallón artillería de costas, destinado á servir las baterías del puerto militar.

El cuerpo está en Bahía Blanca, por ahora, debiendo pronto darse principio á la construcción del cuartel definitivo en Puerto Belgrano, donde será su acantonamiento natural.

Su estado de disciplina es bastante satisfactorio, trabajándose asiduamente en la instrucción del personal, que en su mayoría es nuevo.

Por reciente disposición de este Ministerio, se ha resuelto que el total de la Guardia Nacional de Bahía Blanca se instruya en el manejo de las piezas que constituyen la defensa del puerto; de este modo, en cualquier emergencia se contará con suficiente personal idóneo, cuya movilización é incorporación á las filas podrá hacerse con rapidez.

Escuela Naval.

Con la desaparición de las causas que obligaron al Ejecutivo á dictar medidas que pusieran la escuela en condiciones de dar el mayor número posible de guardiamarinas, aun con detrimento de su preparación teórica, se ha vuelto á implantar este año el curso de cuatro años, regularizando así la instrucción de acuerdo con los programas en vigencia.

Por idéntica razón, no habiendo ya necesidad del número de oficiales que se exigía el año anterior, y en vista de que la escuela había llegado á tener hasta ciento cincuenta alumnos, se dispuso el año pasado no dar curso á las solicitudes de ingreso hasta que aquélla cuente con el número reglamentario.

La enseñanza, dirigida por un excelente cuerpo de profesores, continúa satisfaciendo las exigencias propias al grado de adelanto en el arte naval y su aplicación, de tal manera, que los jóvenes que egresaron como guardiamarinas por sus conocimientos y disciplina, reunirán las condiciones necesarias para desempeñarse debidamente en los modernos buques de combate.

Entre otras medidas tomadas para el mejor régimen de la escuela, se ha adoptado el concurso para provisión de cátedras vacantes, con lo cual se conseguirá en toda circunstancia en el cuerpo de profesores la idoneidad que requiere este establecimiento de educación, esencialmente científico.

Considerándose necesario instalar la Escuela Naval en un local que reuniera mejores condiciones de higiene que el que ocupaba en el Parque 3 de Febrero, y habiendo solicitado la Intendencia Municipal el desalojo de dicho edificio para proceder á su demolición, se dispuso trasladarla al que hoy ocupa, que por sus disposiciones generales es adecuado á ese objeto. Cuando los recursos lo permitan, el edificio para este establecimiento será construído en el paraje que le ha sido designado en el puerto militar, donde los alumnos, además de estar en un local propio que reúna todas las condiciones necesarias á un instituto de esa naturaleza, se familiarizarán con los elementos en que están llamados á actuar al abandonar las aulas. Allí presenciarán diariamente los ejercicios que hagan los buques en puerto, como ser: de embarcaciones menores, señales, zafarranchos de combate, incendio, desembarco, etc.; de manera que en determinados días podrán también tomar parte en ellos como si estuvieran embarcados, todo lo cual les será provechoso cuando al terminar los cursos deban desempeñar los servicios que su nuevo empleo les impone.

Escuela de maquinistas en Inglaterra.

Esta escuela funciona con regularidad, y dado el severo régimen á que se hallan sometidos los alumnos, que además de sus clases teóricas practican como obreros en talleres navales y mecánicos de importancia, espera este Ministerio que los ma-

quinistas formados en ella, después de la larga navegación á que los somete el reglamento se encontrarán en aptitud de desempeñarse con la debida competencia.

La escuadra cuenta ya con algunos maquinistas egresados de ella, con los conocimientos, práctica y experiencia que les facilita el buen desempeño de los servicios en nuestros buques.

Debo hacer notar una circunstancia que demuestra que nuestra juventud se inspira hoy en ideales más prácticos que en otros tiempos. Hasta hace poco los alumnos de los colegios nacionales, después de haber cursado tres años de estudios, no hubieran admitido la proposición de ser simples mecánicos, y sin embargo, en el año anterior hemos visto con satisfacción que numerosos jóvenes que habían cursado el tercero y cuarto año se han presentado á examen para concurrir, por oposición, á llenar las vacantes existentes de aprendices mecánicos en Inglaterra. Para 25 becas se presentaron más de 80 aspirantes, y es también satisfactorio decirnos que esas becas acordadas por oposición fueron obtenidas en su mayor parte por jóvenes alumnos de la escuela de mecánicos del Tigre.

Escuela de aprendices artilleros, cabos de cañón y condestables.

Instalada esta escuela desde hace tiempo en el crucero Patagonia, ha dado los mejores resultados en la preparación de aprendices artilleros que de ella han salido para ocupar las vacantes de cabos

de cañón en los buques, después de haber recibido su patente, satisfechas las pruebas teórico-prácticas reglamentarias.

A fin de dotar á la escuadra de condestables bien preparados, se dispuso agregar á esta escuela un número de cabos de cañón elegidos por su competencia y buena conducta, los que después de terminar su curso especial recibirán sus patentes é irán á bordo de los buques á desempeñar sus cargos.

En el año pasado egresaron 40 cabos de cañón, y en el presente lo harán un número mayor de éstos, y además 10 condestables.

Diversas circunstancias han contribuído á que la escuela no haya producido mayor número de personal, pero en la actualidad, habiéndola dotado de elementos de primer orden, con un buen reglamento orgánico y excelente cuerpo de oficiales y profesores, la producción de aprendices, cabos y condestables será mayor. Este es un desiderátum cuya realización se procura alcanzar por todos los medios posibles, pues si bien es cierto que la escuadra posee un regular número de cabos de cañón y marineros artilleros patentados y muy buenos tiradores, que en su mayor parte han sido hechos en la práctica diaria de los ejercicios con las piezas de los buques, no lo es menos que hay necesidad de ir reemplazándolos con los egresados de la escuela.

Para llenar este objeto con los mejores resultados sin desprenderse de los no patentados, se les obliga á éstos á concurrir á ella, á fin de que reci-

ban una completa preparación teórica, que con la práctica adquirida los coloque en condiciones de desempeñarse con la debida competencia como verdaderos cabos de cañón y condestables.

Escuela de aprendices torpedistas y electricistas.

Establecida en el Tigre, prepara mecánicos torpedistas y electricistas, que irán á los buques á desempeñar funciones técnicas de importancia que requieren una preparación especial. Inaugurada el año 1897, cuenta con 60 alumnos, que deben efectuar en ella dos años de estudios. De éstos, egresarán á fines del corriente 15, que vendrán á aumentar el número de los ya egresados de esa escuela y que prestarán sus servicios en la escuadra.

Esta escuela es actualmente de verdadera importancia, pues el aumento de nuestros buques de combate con sus complicadas instalaciones eléctricas, ha exigido dedicar á ella una preferente atención para colocarla en condiciones de producir el personal necesario para atender y dirigir esos múltiples servicios.

Para lograr este objeto, se la ha dotado de los profesores y elementos necesarios, modificando también sus reglamentos de enseñanza, ampliándolos y distribuyéndolos de manera que al mismo tiempo que se formen jóvenes especialistas en ese ramo se perfeccione el elemento práctico que existe en los buques, á fin de que en el más breve

plazo se encuentren dotados del completo de personal técnico que requiere el servicio á que se les destina.

Escuela de aprendices mecánicos.

Con 250 alumnos funciona en los talleres navales del Tigre, y es digno de llamar la atención el hecho de que más de ese número de candidatos, entre los cuales figuraban alumnos de segundo y tercer año del Colegio Nacional, se presentó al examen de ingreso que tuvo lugar con objeto de llenar 111 vacantes. La importancia de esta escuela, aparte de la utilidad que en sí tiene de llevar á los buques un personal de mecánicos competente, se ha hecho notar en lo que se refiere á la economía que ella representa al Erario, por cuanto los alumnos actualmente están reemplazando á operarios que con sueldos bien remunerados el Tesoro costea en los talleres navales.

Escuela de grumetes.

En esta escuela se reciben jóvenes que después de una preparación técnica elemental y con una práctica diaria en las faenas marineras efectúan un viaje de mar, al terminar el cual ingresan en los buques como marineros. Por este medio no sólo se consigue tener á bordo un personal preparado, sino también gente que llevando hábitos marineros desempeña con cariño los deberes de su profesión. Este personal, agregado al de conscriptos, satisfará necesidades en la escuadra.

Flota—Composición.

Cuenta la Armada en la actualidad con la siguiente fuerza de combate: 9 acorazados, que desplazan en conjunto 39.800 toneladas; 4 cruceros, con 13.000 toneladas; 2 cruceros torpederos, con 1.600 toneladas; 3 cazatorpedos, con 1020 toneladas; 8 torpederos de mar, con 730 toneladas; 13 torpederos de defensa de puerto, con 240 toneladas; 3 transportes auxiliares, con capacidad para 16.000 toneladas de carbón. Esta escuadra ha requerido para su mejor conservación é instrucción de sus dotaciones, que se la distribuyera en dos divisiones, denominadas respectivamente Bahía Blanca y Río de la Plata, por la situación de sus apostaderos, formándose una reserva con los tipos anticuados ó de menor poder, la que en caso de guerra tendría por misión principal la defensa de los puertos.

La división de Bahía Blanca se ha constituido con los cuatro acorazados tipo Garibaldi y el crucero Buenos Aires; la del Río de la Plata, con los otros cruceros y los acorazados Almirante Brown, Libertad é Independencia.

Estas fuerzas no podrían utilizarse en esa forma para operaciones de guerra, en cuyo caso su distribución se haría de acuerdo con los preceptos tácticos y de tal manera que permitiera desarrollar su acción con toda energía en operaciones ofensivas y defensivas.

Completan esta enumeración los barcos auxiliares que no pueden computarse como fuerza eficiente

en un combate, pero que son indispensables en una marina de regular importancia por los múltiples servicios que tienen que desempeñar y de los que no pueden encargarse los buques de línea.

Movimiento de los buques—Maniobras.

Siguiendo la práctica establecida de efectuar periódicamente evoluciones y maniobras con las divisiones de combate, se impartieron por este Ministerio las instrucciones á que debían aquéllas sujetarse, teniendo en cuenta la mayor amplitud de los ejercicios dentro de las necesidades más urgentes del servicio y del plazo acordado para realizarlas.

A este efecto la división del Río de la Plata salió de este puerto el 8 de Enero y practicó ejercicios de todo género durante 80 días, tocando en la mayoría de los puertos del Sur y llegando hasta el Canal de Beagle; y la división Bahía Blanca salió de su apostadero el 19 de Enero é hizo lo propio durante 62 días, llegando hasta el Cabo de Hornos.

Ambas divisiones se hicieron á la mar perfectamente dotadas, y los buques aprovisionados de todo lo necesario para la campaña, y además acompañada cada una de los grandes transportes Chaco y Pampa con el carbón necesario para el transcurso del viaje, proporcionándoles así la facilidad de poder reponer el combustible donde y cuando lo necesitaran; condición indispensable para su éxito, y que desgraciadamente en épocas anteriores no

hemos podido realizar por no poseer estos elementos auxiliares que deben acompañar á toda escuadra. Hemos visto que en las evoluciones de 1897-98 sólo teníamos para proveer de carbón á las divisiones en maniobras el transporte Santa Cruz, al cual después de haberle sido sacado el carbón era necesario lastrarlo con pedregullo, empleando en esa tarea todas las embarcaciones menores de los buques: trabajo ímprobo que á más de destruir los botes distraía al personal subalterno de los buques en esas faenas en momentos en que debían dedicarse á cumplir el plan de ejercicios.

No escapará al ilustrado criterio de V. H. que, dado el enorme desarrollo de nuestra marina el año pasado, que de 27.000 toneladas de desplazamiento pasamos casi sin transición á 56.000, sin contar los grandes transportes, cuyo desplazamiento asciende á 24.000 toneladas, debían dejarse sentir en la escuadra deficiencias que obligaron á duplicar la labor para salvarlas.

Por lo tanto, este año en vez de programa de evoluciones como en el anterior, destinado exclusivamente á resolver problemas de estrategia naval, se ha creído más conveniente atender á numerosas exigencias de un orden determinado, dando programas de instrucción que permitieran no sólo educar el personal nuevo en los modernos buques, sino también efectuar á la vez evoluciones para familiarizar á los comandantes y oficiales en el manejo de ellos, en formaciones cerradas y á velocidades relativamente altas, instruir á la mayor par-

te de las tripulaciones que no tienen más ocasión que esa de hacer verdadera práctica de mar, y sobre todo al personal de máquinas, de cuyo buen manejo depende en tan gran parte el éxito de una acción; adiestrar á los artilleros y torpedistas en el manejo de sus armas respectivas, y por último atender á mil detalles de organización que distraen tiempo é impiden dedicarlo con especialidad á las maniobras propiamente dichas.

Por eso las últimas han tenido por objetivo principal la navegación de nuestras costas del Sur, la entrada en muchos puertos y el que se llevaran á cabo los ejercicios reglamentarios de fuego, y los buques evolucionar en todas las circunstancias posibles.

Procediendo á la vez con las instrucciones que les fueron impartidas, efectuaron levantamientos hidrográficos en diversos puntos de la costa sur, figurando entre ellos el de San Antonio, San José, Madryn, Pirámides, Santa Cruz, Gallegos, Ushuaia y Almanza en la Tierra del Fuego; trabajos que se ampliarán paulatinamente en algunos de dichos puertos con objeto de poseer los planos mejorados de todos, lo que facilitará la entrada y salida de ellos á la navegación que los frecuenta.

El resultado alcanzado ha sido satisfactorio, y en mi reciente viaje al Sur he tenido el placer de comprobar la noble emulación en que rivalizaba todo el personal de los buques, para cumplir hasta en sus menores detalles los programas ordenados, pues se ha visto que en las divisiones no sólo se

realizaban escrupulosamente los diversos ejercicios de instrucción, sino que también los buques entraban y salían de los puertos en los días y horas indicadas, lo que ha satisfecho plenamente á este Ministerio, que recoce y encomia la competencia y dedicación de los señores jefes, oficiales y asimilados de ambas divisiones, así como también la subordinación y amor al trabajo de las tripulaciones de los buques que las componían.

Empero, un accidente desgraciado ha venido á atenuar en parte la buena impresión que producía en todo el país el espectáculo de los buques más poderosos de la Nación, recorriendo los apartados mares del Sur sin vacilaciones y sin tropiezos: me refiero á la varadura del 9 de Julio en la entrada del río Santa Cruz.

No le toca al Ministerio emitir juicio sobre este punto, ya que se está levantando el proceso correspondiente para averiguar si hubo culpa, y en tal caso á quién toca la responsabilidad. La causa sigue su trámite legal, y se hará justicia.

Viajes diversos.

Los transportes Pampa y Chaco, como se ha dicho, han realizado la operación de proveer de combustible y víveres á las divisiones de maniobras durante el período de la duración de éstas; justificándose así una vez más la adquisición de estos excelentes buques indispensables al buen servicio de la escuadra, pudiendo decirse que re-

presentan una verdadera economía, pues á falta de ellos hubiera habido que fletar buques especiales con aumento de gastos y sin prestar en ningún caso iguales servicios.

El tercero de estos buques, el Guardia Nacional, se halla en Europa cargando material de guerra destinado á la Armada y parte del carbón que se adquirió allí el año próximo pasado, obteniéndose así una valiosa economía en su conducción á este puerto. Aprovechando su estadía en Europa, se le está efectuando una completa recorrida en sus máquinas, y pequeños arreglos en su interior que no pudieron hacerse cuando se adquirió y que le son indispensables para el debido desempeño de las funciones á que está destinado.

Las comunicaciones de la costa sur han sido servidas con regularidad y frecuencia por los transportes menores. Sensible me es llevar á vuestro conocimiento la pérdida del transporte Villarino, naufragado en las Islas Blancas de la Bahía Camarones, en la noche del 16 del mes de Marzo próximo pasado; este buque había ya prestado 19 años de continuos servicios á la Nación. Las causales que determinaron este siniestro serán investigadas oportunamente por la justicia militar encargada de ello.

No es de extrañar mayormente esta clase de accidentes, si se tiene en cuenta que nuestro dilatado litoral marítimo exige para la seguridad de la navegación gastos considerables que el estado del Tesoro, los desembolsos extraordinarios que el

país ha debido hacer últimamente en la adquisición del material bélico, y las economías que la Nación se ha impuesto, no han permitido efectuar hasta la fecha sino en muy reducida escala. Sin embargo, el Ejecutivo se preocupa actualmente de la realización de un plan general de iluminación de nuestra costa, habiéndose ya autorizado la construcción de los cuatro faros y semáforos más importantes y de algunas farolas en aquellos puntos en que la navegación más lo exija. De esta manera se facilitará la navegación comercial y el desarrollo de las poblaciones del extenso litoral marítimo de la República, que gozará á la vez de los beneficios de los muelles que se construirán una vez terminados los estudios que se hacen al respecto.

El crucero Buenos Aires se encuentra en el Sur, estudiando la ubicación y medios de obtener la más rápida instalación de los faros decretados para el Chubut é Isla Pengüín y también en reconocimientos complementarios de los estudios hidrográficos anteriormente realizados en el puerto y barra del río Santa Cruz.

El Azopardo navega en la costa sur hasta Puerto San José, en estudios que realiza el Ministerio de Agricultura, referentes á la pesca.

En Génova se encuentra el acorazado Garibaldi, que se envió para entrar á dique seco, con el objeto de proceder al reconocimiento y limpieza de sus fondos. A pesar de los dos años que obligadamente hubo que mantenerlo en nuestras aguas,

se encuentra en buen estado, debido á la excelente calidad de la pintura empleada para su conservación.

Al mismo tiempo se le modifican los cañones de 25 centímetros, que deben ser uniformados con los más modernos de igual calibre que monta el Pueyrredón y el General Belgrano, y se le efectúa las mejoras de detalle cuya necesidad ha sugerido la práctica.

El cazatorpedero Espora se encuentra en el sur auxiliando á la Comisión que ha enviado el Ministerio de Obras Públicas á los puertos de San Antonio y Madryn, para hacer perforaciones en ellos á fin de dotar de agua dulce á esas localidades.

Conduciendo al Excmo. Señor Presidente y su comitiva, el acorazado Belgrano y el crucero Patria visitaron algunos puertos de la Patagonia, haciendo además la navegación del Estrecho de Magallanes y de los canales Fueguinos. Este último buque poco después de haber llegado al puerto de la Capital, zarpó para conducir á sus respectivos destinos á los pasajeros náufragos del transporte Villarino, que habían sido recogidos por la división del Río de la Plata, y después de haber desempeñado cumplidamente este servicio, como las demás comisiones que se le habían confiado á aquel transporte, ha llegado al puerto de la Capital sin haber tenido novedades durante el viaje.

La fragata-escuela Presidente Sarmiento, debidamente aprovisionada y equipada con su perso-

nal completo de jefes, oficiales y tripulación, zarpó del puerto de Buenos Aires el día 12 de Enero del corriente año, conduciendo á su bordo cuarenta y un guardiamarinas egresados de la Escuela Naval.

Es la primera vez que el país contempla la salida de su buque-escuela para emprender un viaje de circunnavegación, en el cual se instruirán en la vida práctica del mar y completarán la teoría de escuela los jóvenes que están llamados á servir en las naves de la República, y más tarde á comandarlas, siendo de esperar que aparte de consideraciones de otro orden, el resultado que se obtenga en ese viaje de instrucción ha de justificar la medida tomada por el Ejecutivo al trazarles un programa tan variado y práctico.

Dicho buque, después de haber formado en la escuadrilla que acompañó á su S. E. el señor Presidente de la República en el Estrecho de Magallanes, continuó viaje saliendo al Pacífico por cabo Pilares, siguiendo desde allí á la vela para Valparaíso y Callao. El recibimiento hecho á ese buque en estos puertos obliga nuestro reconocimiento, porque demuestra los vínculos amistosos que ligan á esos pueblos con el nuestro.

Después de haber hecho escala en Panamá y Acapulco, se encuentra actualmente en viaje á San Francisco de California, sin haber tenido hasta ahora ninguna novedad. En el trazado de su itinerario se ha procedido teniendo en cuenta que en las regiones que recorra tome la buena estación á

fin de que durante el viaje el personal pueda dedicarse por completo á la instrucción que á los jóvenes guardiamarinas le es necesaria como complemento de la que recibieron en la Escuela Naval.

Necesidades del servicio por una parte, y las maniobras ordenadas por otra, hicieron que al principio de este año, caso único entre nosotros, tuviéramos simultáneamente veinte buques en la mar, completamente dotados y pertrechados para las funciones que desempeñaban. Estos han sido los cruceros acorazados General San Martín y Pueyrredón, cruceros Buenos Aires y transporte Chaco, que componían la división Bahía Blanca; los cruceros 9 de Julio y 25 de Mayo, acorazados Libertad é Independencia y transporte Pampa, que componía la división Río de la Plata; el crucero acorazado General Belgrano y crucero Patria, en viaje al Estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego; el acorazado Garibaldi y transporte Guardia Nacional, en navegación para Europa; el cazatorpedero Espora, con destino á San Antonio y Madryn; la cañonera Paraná, para San Blas; el aviso Gaviota, en viaje á la Tierra del Fuego; la fragata-escuela Presidente Sarmiento, dando cumplimiento á su programa de navegación, y finalmente los transportes Santa Cruz, Primero de Mayo y Villarino, en viaje de ida unos y de regreso otros de los puertos del Sur.

El único buque que, á pesar de pertenecer á la división Río de la Plata, no formó parte de ella en las maniobras realizadas, fué el acorazado Al-

mirante Brown, que debió permanecer en el puerto de la Capital terminando á su bordo los trabajos que no se habían ordenado ó concluído durante su estadía en Europa. Además no salieron á viaje el crucero Patagonia, en el que funciona la escuela de artillería, y la escuadrilla de torpederos, que quedó en sus apostaderos respectivos.

Hé ahí en breves palabras el cuadro del movimiento de los buques desde el mes de Octubre del año ppdo. hasta la fecha, el cual llevará á vuestro espíritu el conocimiento de los progresos alcanzados por nuestra marina militar, y debemos felicitarnos de que nuestros buques naveguen, que los jefes y oficiales estén constantemente poniendo en práctica sus conocimientos marineros, y que las tripulaciones entregadas á la labor de un período de completa actividad se instruyan y preparen para desempeñarse satisfactoriamente en cualquier circunstancia, sabiendo en todo tiempo manejar y conservar los complicados mecanismos de los diversos materiales que se entregan á su custodia.

Intendencia de la Armada.

El resultado á que hemos llegado con la Intendencia de Marina justifica su creación, y me es grato decir que esa repartición contribuye eficazmente, en su esfera, al desenvolvimiento de nuestra marina. Como toda institución nueva, ha tenido que luchar con dificultades propias á una repartición de ese género en su período de orga-

nización y desarrollo. Pero hoy con la experiencia adquirida y el perfeccionamiento alcanzado por los diversos resortes que la constituyen, y sobre todo debido al enérgico impulso dado por su actual Dirección, se ha hecho sentir su acción benéfica en los diferentes servicios de los buques de nuestra marina.

La Intendencia de la Armada ha recibido durante el ejercicio de 1898, para atender los servicios de que está encargada, la suma de pesos 13.478.938,41 moneda nacional y \$ 451.011,83 oro y ha invertido en la satisfacción de los mismos \$ 13.050.532,94 moneda nacional y \$ 449.853,17 oro sellado, habiendo devuelto á Tesorería General de la Nación \$ 383.640,05 moneda nacional y \$ 1.176,66 oro sellado.

Para el pago de sueldos del personal de los buques y demás reparticiones de la Armada recibió \$ 6.008.738,29 moneda nacional y \$ 64.021,24 oro sellado, devolviendo á Tesorería General pesos 233.121.36 moneda nacional y \$ 1176,66 oro sellado, por razones de bajas, deserciones, fallecimientos, etc., lo que importa una economía de 4 % sobre dichos haberes realizada por dicha repartición.

Para satisfacer reclamos de sueldos correspondientes á años anteriores, recibió de Tesorería General \$ 73.825,44 moneda nacional y \$ 3264,18 oro sellado, y ha devuelto á la misma, después de haberlos atendido, \$ 12.594,74 moneda nacional, los que á su vez representan un 27 % de econo-

mía en la ejecución de ese servicio. Igualmente recibió de Tesorería fondos para el pago de sueldos liquidados del personal de la repartición, para la movilización de la Guardia Nacional, habiendo efectuado economías que fueron devueltas á aquella repartición después de haber efectuado los servicios correspondientes.

Fueron invertidos en pago de sueldos de las Gobernaciones del sur, durante el ejercicio de que se trata, \$ 143.230,04 moneda nacional.

Para el racionamiento de 7760 hombres, esta repartición ha abonado durante el año \$ 1.657.879,47 moneda nacional, lo que da un promedio de gasto efectivo por cada ración de 59 centavos, comprendido el sobreracionamiento de mar en los buques en navegación.

Las adquisiciones hechas durante el ejercicio de 1898, para atender al servicio de racionamiento de los buques, subprefecturas y demás dependencias de la Armada, han ascendido á \$ 3.705.765,92 moneda nacional y \$ 380.649,17 oro sellado, habiéndose obtenido en licitación por valor de pesos 2.682.131,52 moneda nacional y \$ 208.481,79 oro sellado, y en concursos de precios y órdenes directas por \$ 1.023.634,40 moneda nacional y pesos 172.167,38 oro sellado por artículos comprados en estas últimas formas á 245 casas vendedoras.

Ha intervenido en todas las operaciones referentes á dichas adquisiciones, ya asesorando la comisión administrativa en su consejo, ya ejecutando sus resoluciones.

El racionamiento del personal de los buques y demás reparticiones de la Armada, que es uno de los suministros principales que tiene á su cargo la Intendencia, ha sido hecho conforme á la planilla establecida por decreto Septiembre 3 de 1896; los artículos suministrados han sido siempre de primera calidad, no habiéndose producido queja alguna al respecto durante el año. Los demás suministros que comprenden artículos navales, lubricantes, pinturas, vestuario, herramientas, útiles, etc., han ocasionado una erogación de pesos 1.925.073,42 moneda nacional y \$ 353.900,51 oro sellado, habiéndose efectuado á satisfacción y con la exactitud requerida por las circunstancias.

Otro de los servicios que se han hecho con exactitud y acierto durante el año, ha sido el referente á la provisión de vestuarios, que fué entregado siempre á sus respectivos destinos en debida oportunidad.

Los talleres de costura que tiene á su cargo esa repartición han facilitado sin duda alguna ese resultado, pudiendo suministrar en cualquier momento hasta 300 uniformes diarios.

Durante el año se ha confeccionado 334.567 piezas, correspondientes al equipo completo del marino, importando la materia prima en ellos empleada \$ 595.515,09 moneda nacional y pesos 21.206,85 oro sellado, y el costo de su confección \$ 205.439,03 moneda nacional. Se han confeccionado también en un taller especial destinado á proporcionar una economía á los señores jefes, ofi-

ciales, cadetes y maestranza, uniformes al precio de costo de las prendas concluidas.

Los transportes nacionales destinados á la navegación de la costa sur y administrados por la Intendencia de la Armada, han hecho durante el ejercicio que nos ocupa doce viajes redondos, conduciendo á los diversos puertos de aquella costa 7861 toneladas de carga y 2020 pasajeros. El producto total de los mismos ha sido de \$ 151.609,29 moneda nacional, y los gastos en carbón y manutención de pasajeros \$ 75.564,40, lo que da una relativa utilidad de \$ 76.042,89 moneda nacional.

En dichos viajes la carga oficial fué de 2890 toneladas, y la particular de 4971; los pasajeros oficiales 1051, y los particulares 1004.

Comparando este resultado alcanzado el año 1898 con los de 1896 y 1897, por lo que respecta á pasajeros y carga particular, que en éstos se halla representado por un 34 y 38 % respectivamente en el producto total, mientras en el primero lo está en una proporción de 52,39 %, se ve cuánto ha progresado el comercio de los territorios servidos por dichos transportes y cuánto han ganado los mismos en el aumento de sus entradas, que han ascendido en doce viajes á una suma más ó menos igual á la obtenida en el año 1897 con diez y nueve.

Respecto al servicio de transportes para la conducción de provisiones á los buques de la escuadra, subprefecturas y demás reparticiones de la Armada, ha sido hecho en lo posible durante el año con elementos propios á la repartición.

Actualmente se lleva á cabo, bajo la dirección de la Intendencia, la confección del Reglamento de la ley, lo que contribuirá á que su acción se desenvuelva con mayor facilidad en provecho del mejor servicio, y en lo que respecta á compras se ha procedido con tal prudencia, que ha podido obtenerse como resultado una importante economía en los gastos de aprovisionamiento general, habiéndose conseguido disminuir el racionamiento del personal subalterno á 42 centavos diarios por ración.

Del esbozo, hecho á grandes rasgos, del movimiento y funcionamiento de la Intendencia, se deduce la labor que esta repartición ha tenido para satisfacer con la corrección que lo ha hecho los vastos servicios que tiene á su cargo, siendo satisfactorio consignar que las reformas introducidas y las medidas tomadas en ese período han facilitado la acción á la fuerza naval del país, cuya movilidad depende en gran parte de una administración bien servida.

Navegación del Sur.

Teniendo en cuenta la escasez de población de nuestras costas del Sur, se ha continuado con el servicio de transportes realizado por la marina de guerra. Confiado ese servicio á la Intendencia, ha sido de resultados verdaderamente benéficos en razón de que los bajos fletes establecidos han contribuído á dar facilidades de población á esas costas, y las consecuencias de esos servicios han sido jus-

tificadas por el aumento de las entradas con relación á la importancia de la población existente. Esta navegación ha sido de ventajosos resultados para la marina, porque se ha podido enviar en esos buques á nuestros jóvenes oficiales y guardiamarinas, proporcionándoles la oportunidad de adquirir práctica marinera y el conocimiento de nuestras costas.

Además, por el medio indicado la vigilancia de nuestro extenso litoral marítimo ha podido hacerse efectiva constantemente.

Desde el 1° de Diciembre del año ppdo. se inauguró el servicio con más frecuencia, estableciéndose la salida de un vapor cada veinte días; pero hoy, que esas costas tienen más población y exigen por lo tanto un servicio más regular del que puede hacerse con los transportes de guerra, dado que los elementos complementarios que son requeridos para realizarlos convenientemente no los posee la marina, y teniendo en cuenta también que habría conveniencia en que ese servicio se relacionara con los de interés local, que sólo podría hacerse por medio de empresas particulares que establecieran no sólo pontones, sino también depósitos en tierra para la carga y descarga de las mercaderías y productos del país, ha llegado el momento de entregar á ellas ese servicio, dando, como es natural, una moderada subvención para que puedan costearse en los primeros tiempos y permitiendo además un aumento prudencial en las tarifas existentes, que son muy reducidas, hasta que los territorios tengan

vida propia y ofrezcan verdadero aliciente á los intereses particulares, que obtendrán un resultado provechoso de la competencia que lógicamente se establecerá.

En este orden de ideas, el Ministerio de Agricultura y Comercio sacará á licitación el servicio de navegación de las costas del sur.

Talleres de marina.

Los talleres ubicados en el Tigre, creados para atender á la conservación de la pequeña escuadra de ríos que poseía el país hace diez años, no se encontraban á la altura de las necesidades más apremiantes del actual material flotante, por cuanto en esa localidad, á más de tener el inconveniente de ser sólo accesible á buques de menor importancia, tenía todos los inherentes á la pérdida de tiempo en el traslado de materiales, personal y otros elementos, entre ella, la capital, los buques surtos en la rada, puerto de Buenos Aires, reportando todo esto lentitud en la terminación de las obras y el gravamen en el valor de éstas.

La necesidad de obviar esos inconvenientes se hizo sentir no sólo por exigirlo la importancia de las obras que para su conservación demandaba nuestra moderna flota, sino también para dar cumplimiento al plan de economía que había trazado este Ministerio para todas sus dependencias; al efecto, se dispuso á mediados del año próximo pasado el traslado de esos talleres á la dársena Norte

del puerto de esta Capital, ubicándolos en los terrenos circunscriptos á los diques de carena.

Para atender al traslado de una parte de los talleres, la Honorable Cámara votó 360.000 pesos moneda nacional, que exigencias de otro orden impidieron fueran invertidos con ese destino, por lo que autorizó á su Dirección General para proceder á su instalación, empleando los sobrantes de sus propios recursos y todos los elementos de construcción que pudiera utilizar y adquirir á precios económicos. Procediendo así y en la forma más activa, funciona ya hoy en la dársena Norte un importante taller, que se va ensanchando paulatinamente y que por su capacidad industrial se encuentra en condiciones de atender á las limpiezas, recorridas y composturas de los buques que entran á los diques de carena, habiendo ya ejecutado trabajos y obras de esta naturaleza con satisfactorios resultados.

Largo sería enumerar todos los trabajos de taller y reparaciones efectuados durante el año, pero consigno con agrado que ellos han sido hechos con toda conciencia y satisfaciendo las exigencias relativas á la conservación y buen funcionamiento del material. Actualmente, saliendo de la rutina establecida, esta repartición prepara los elementos para dar comienzo en breve á la construcción de cinco remolcadores, de los cuales uno de 67 toneladas de desplazamiento, y de 38 cada uno de los otros cuatro, con planos confeccionados por la Dirección general del material de este Ministerio.

El hecho de que trabajos de esta naturaleza puedan ser realizados por primera vez en los talleres navales del país, dan la mejor prueba del grado de adelanto que hoy han alcanzado, bajo su activa y competente dirección.

Mientras no pueda trasladarse totalmente las maquinarias y elementos de construcción de los talleres del Tigre, á lo que se procede con la premura que le permiten sus recursos, aquéllos siguen funcionando también, cooperando á los trabajos que en ellos se ejecutan los alumnos de la Escuela de aprendices mecánicos, los cuales, dada la organización que tienen actualmente, producen un coeficiente de trabajo importantísimo que permite economizar el sueldo de un crecido número de operarios, á la vez que su aprendizaje de taller se hace más amplio, metódico y eficaz al conocimiento de la profesión respectiva á que se dedican.

La anexión de los diques de càrena á esta repartición ha redundado en beneficio de la Armada, pues de esta manera el arreglo y recorrida de los buques se hace con más rapidez.

A todos los buques de la escuadra, con excepción de los acorazados grandes, se les ha efectuado la limpieza y pintura de su casco, sin obstaculizar por esto los servicios que dichos diques deben prestar á la marina mercante. Los trámites para la entrada á dique se han simplificado de tal manera, que los buques son atendidos con la mayor prontitud, acordándoseles toda clase de facilidades para que no sufran perjuicios imputables al servicio técnico y administrativo de la repartición.

Cumpliendo el severo plan económico que se ha impuesto este Ministerio, se ha reducido el número de operarios al estrictamente necesario á las obras de ejecución más urgentes, y si bien esta medida no permite que ellas sean ejecutadas con toda rapidez, en cambio producen una importante disminución en los gastos, tanto más justificada, cuanto que las relaciones de política internacional de que goza el país facilitan la realización de las medidas tomadas en ese sentido.

Siguiendo el orden progresivo establecido para la ejecución de las obras del puerto militar y llegado el momento oportuno, se dará comienzo allí al edificio destinado á los grandes talleres navales.

Siendo en aquel puerto donde se encontrarán todos los buques que compongan nuestras escuadras de mar, es allí donde ellos se conservarán, recorrerán y recibirán sus reparaciones.

Los talleres navales en ese punto, anexados al Arsenal de marina, poseerán todos los elementos necesarios para llenar debidamente su misión. Es, pues, en el puerto militar de la República donde poseerá el país con el tiempo sus verdaderos talleres navales, en los cuales podrán hacerse las construcciones con elementos propios.

Puerto militar.

Las obras del puerto militar en Bahía Blanca continúan desarrollándose de acuerdo con el plan económico aprobado oportunamente por V. H., el cual permitirá atender á las necesidades de nues-

tra actual flota de combate, estando las obras proyectadas de tal modo, que paulatinamente podrán irse complementando hasta alcanzar la magnitud que exige el aumento previsto para el futuro de nuestra escuadra.

No habrá pasado desapercibido al conocimiento de V. H. algunas críticas que á las obras de defensa se han hecho, y creo aquí oportuno hacer una aclaración, ya que se trata de asunto de tal trascendencia y que tan directamente atañe á la defensa nacional y á la seriedad de los procederes de la Administración.

Siendo las construcciones militares de este puerto de carácter reservado, no pueden ser discutidas públicamente las bases fundamentales de la propiedad de sus condiciones, y no estando la bondad de estos antecedentes al alcance de todos, son quizás las causas á que se deben atribuir los juicios desfavorables que se han lanzado sobre ellas; pero puedo aseguráros, llevando la convicción al espíritu de V. H., que el frente fortificado de la bahía del puerto militar constituye tan sólo un primer elemento de la defensa del plan general proyectado, del cual se han construído las baterías más indispensables en las mejores condiciones que exige y permite la naturaleza de esa bahía, con los recursos que tenía el país, y que en la prueba recientemente efectuada con los que artilla una de ellas, la número 3, se ha comprobado que, por sus emplazamientos y orientaciones, podrá batir con el alcance máximo tabulado, dentro del sector de

sus fuegos convergentes, zonas peligrosas muy extendidas que podrán abarcar hasta 114 grados del canal de acceso, conservando bajo sus fuegos durante 36 minutos á un buque ó escuadra que, siguiendo la dirección del canal central, se dirija con una velocidad de 15 millas á atacar los arsenales y diques militares ubicados en el fondo de Puerto Belgrano.

Con esta dirección de fuegos, un buque ó escuadra que tratara de doblar en la boya número 7 (extremo interior del canal central) hacia tierra, con el fin de buscar reparo para operar un desembarco en las playas de Punta Tejada, sufriría por el través el fuego concentrado de estos cañones, que lo batirían constantemente y en cualquier posición que tomase.

Oportunamente se completarán estas primeras obras con otras, distribuídas estratégicamente, que se pondrán en ejecución á medida que los elementos ordenados á las industrias europeas lleguen al país, consiguiéndose con ellas estrechar las distancias en los pasos difíciles y obligados del atacante, para que la artillería que los guarda adquiriera toda la eficacia de su energía perforante contra las corazas que á flote se arriesguen en la azarosa empresa de forzar la entrada de nuestro puerto militar.

Las fuerzas combinadas de mar y tierra con su artillería ligera de campaña, que tendrán su asiento en este importante centro militar, cabeza de varias líneas estratégicas y comerciales que lo unen

á toda la República, lo harán inexpugnable una vez terminado el plan que sigue el Poder Ejecutivo para la defensa de ese punto.

Entre las mejoras y ampliaciones que se han hecho á los primeros planos de las obras proyectadas, debe mencionarse especialmente el cambio de rumbo y aumento de profundidad al canal de acceso á los diques y dársenas, mayor extensión á los malecones, con depósitos para carbón en el del Norte, aumento de la capacidad de la dársena principal para mantener en ella ocho grandes buques en vez de cuatro, cambio de las puertas-buques de los diques de carena por puertas de corredera á movimiento hidráulico, y aumento á 600.000 litros de la capacidad de los tanques para la provisión de agua dulce á la escuadra.

Polvorines y cartucherías.

Teniendo en cuenta que en el mismo puerto militar deben reunirse los depósitos de explosivos y proyectiles de los buques de aquel apostadero y de la defensa del puerto, en razón de la distancia que media desde éste á los actuales polvorines de Martín García y Zárate, lo que además de hacer muy elevado el costo de los transportes por ferrocarril, éstos se efectúan con suma lentitud por los trenes de carga, dado el peligro evidente que habría en hacerlo por los trenes de pasajeros y con el consiguiente deterioro que esos materiales sufrirían en todas esas manipulaciones; se ha determinado

la próxima instalación de polvorines, depósitos especiales de fuego de artificio, y polvorines para algodón-pólvora en el terreno situado al nornoroeste de los diques de carena y á 4000 metros de distancia de ellos en profundas depresiones naturales del suelo rodeadas por médanos de arena que los protegen y aíslan unos de otros, de manera que los proyectiles de un probable enemigo no puedan ofenderlos y se localicen los efectos de la explosión accidental de alguno de ellos.

Al mismo tiempo, con el objeto de evitar la peligrosísima manipulación de la carga de los cartuchos y proyectiles que se hacen forzosamente en los buques, se construirán dos cartucherías situándolas á inmediaciones de los anteriores polvorines.

Para almacenar los cañones en caso necesario, lo mismo que para conservar las piezas de repuesto, se va á proceder en breve á la construcción de un depósito especial; y para las pequeñas reparaciones de los materiales de artillería, torpedos y electricidad, se establecerá inmediato al almacén un taller en que se puedan fabricar algunas piezas de repuesto que la industria no puede hacer, como se ha comprobado prácticamente en varios casos.

Completará estas instalaciones el polígono de tiro, en el que se efectuarán pruebas balísticas y de resistencia de cañones, á la vez que se examinarán las condiciones de las pólvoras en uso para desechas las que estén en mal estado y evitar siempre su perjudicial utilización en las bocas de fuego. El polígono tendrá 15 kilómetros de largo por 2 de

ancho y estará situado en un valle que hay en una depresión del terreno detrás de las baterías, en paraje completamente despoblado.

Parque de artillería de marina en Zárate.

Entre las mejoras en vías de ejecución en este parque figura un ramal férreo que lo pone en comunicación con la línea del ferrocarril Buenos Aires y Rosario, que si bien no ha sido aún terminado, ha podido en parte emplearse para el primer envío de diez vagones de material de guerra á Puerto Belgrano.

Se gestiona con los propietarios la adquisición de tres manzanas de terreno ubicadas en la parte alta de la barranca, linderas con el parque y destinadas á futuro alojamiento para jefes, oficiales y tropa, dejando los actuales alojamientos que se encuentran en la parte baja, para oficinas, depósitos y museo, evitando de esta manera todo contacto del personal con el parque después de las horas de trabajo, medida indispensable para la seguridad del valioso material explosivo allí almacenado.

Entre otras obras, se han contratado y se hallan en construcción las siguientes: edificio para alojamiento de oficiales y dirección, dos depósitos para almacenar material y un muro de circunvalación del establecimiento con su correspondiente puente en el contorno para facilitar la vigilancia. Este ensanche se ha hecho necesario en virtud de la gran cantidad de pólvora y municiones que se ha recibido y almacenado durante el año transcurrido.

No obstante las construcciones de Bahía Blanca de que anteriormente hice mención, el arsenal de Zárate continuará siendo por su posición mediterránea el depósito central de proyectiles, pólvoras, explosivos y artificios, y en particular de los buques que componen la división del Río de la Plata.

A causa del espacio insuficiente de que se disponía en el arsenal, fué necesario arbitrar un pontón adecuado para depositar parte del material contratado en Europa últimamente, trabajo que fué confiado á los talleres de marina, que se desempeñaron á entera satisfacción, transformando en polvorín el casco de la barca á vela Golfo Nuevo.

Faros.

Preocupado este Ministerio de facilitar la navegación de nuestras dilatadas costas marítimas, ha ordenado la construcción de algunos faros en aquellos puntos de difícil acceso y que más urgentemente reclaman esta mejora, tratando al propio tiempo de encuadrar este proyecto dentro del plan general de iluminación ya estudiado, y de realizarlo con la mayor economía posible.

En tal sentido, en el año entrante se librarán al servicio público dos faros en la entrada de Bahía Blanca: uno situado en la margen norte en Monte Hermoso, con un alcance práctico de 23 millas, y el otro en la margen sur, en la Isla de Lobos, con un alcance de 20 millas. Con estos nuevos faros y el del pontón que funciona actualmente, se

simplificará mucho la entrada á ese puerto, dificultada hoy por las fuertes corrientes y los bancos que existen en las proximidades de su entrada. La linterna de la farola del río Negro, será cambiada para aumentar su poder de 23 millas de alcance. En el río Chubut y en la Isla Pengüín, próxima á Puerto Deseado, se colocarán también dos faros: el primero de 15 y el segundo de 23 millas, y finalmente otro en las Islas de Año Nuevo al norte de la Isla de los Estados, de 19 millas de alcance, en reemplazo del actual de Puerto de San Juan, y que tendrá como objeto primordial darles situación á los buques de vela que son sorprendidos por las calmas al recalar á esas costas para cruzar el estrecho de Le Maire.

Todos los nuevos aparatos mencionados tienen luz á destellos é irán provistos de los últimos perfeccionamientos conocidos. Su costo total ascenderá á \$ 90.000 oro y \$ 70.000 papel, incluídas las torres y habitaciones para los encargados de su custodia, así como también la erección de los faros, debiendo el transporte del personal y material necesarios ser hecho por la escuadra.

Hidrografía.

La Oficina Nacional de Hidrografía, funciona en el nuevo edificio donado á la Nación por el señor Eduardo Madero, y desempeña en una esfera limitada los servicios de su resorte en la medida que los elementos de que dispone se lo permiten. A pesar de la atención que la hidrografía de nues-

tra extensa costa merece, ya sea del punto de vista de la navegación mercante, como el de la defensa nacional, el país no se encuentra en condiciones de implantar los servicios hidrográficos en las proporciones que sería de desear, pues ello significaría grandes desembolsos, que las condiciones del Erario no permiten. Sin embargo, no se ha desperdiciado oportunidad para hacer los estudios de aquellos parajes más frecuentados por la navegación, y en este orden de ideas es que en las maniobras de la escuadra en el año corriente y viajes de buques sueltos se han hecho reconocimientos y estudios en varios puntos, habiéndose además ordenado la confección de un derrotero propio, tomando por base los extranjeros en uso y los trabajos y datos obtenidos por nuestros buques, de veinticinco años á esta parte.

Escuadrilla del río Negro.

Los dos únicos vapores que remontan el río Negro han prestado en el año transcurrido servicios, tanto como transportes para los productos de la región que baña ese río, como para la conducción de tropas para la división de los Andes.

Con la mira de mejorar las condiciones en que se realizan esos servicios, este Ministerio ha pedido presupuesto á distintas casas constructoras para dotar á esa escuadrilla, de vapores nuevos de muy poco calado que les permita navegar dicho río en todas las épocas del año á semejanza de los que han servido para la última expedición inglesa en

el Nilo, que tan buenos resultados ha dado. En breve este punto quedará resuelto, y el año próximo esa escuadrilla podrá contar con los elementos necesarios para llenar la importante misión que tanto del punto de vista comercial como militar le corresponde.

Prefectura.

Esta repartición llena hoy á satisfacción las múltiples é importantes funciones que le están encomendadas, aunque todavía no cuenta con todos los elementos de que debía disponer y á cuya necesidad no ha sido posible atender como hubiera sido de desear, en vista de las circunstancias especiales por que ha atravesado el país. No obstante esto, se ha aumentado el número de embarcaciones con que anteriormente contaba, habiéndose adquirido cuatro lanchas á vapor y cedido de los buques de la escuadra muchas á remo, que han sido arregladas por los talleres de marina, fuera de las construídas y adquiridas con los mismos elementos de la Prefectura.

Teniendo en cuenta esta necesidad, se ha ordenado la construcción de cuatro grandes lanchas á vapor, de 38 toneladas de desplazamiento cada una y con un presupuesto total de \$ 33.500 oro. Además, se ha encomendado á la Legación Argentina en Londres la confección de un presupuesto para la construcción de tres vapores: uno de 67 toneladas de desplazamiento y dos de 345.

Estas siete embarcaciones servirán para ejercer

el servicio de vigilancia en las costas del Sur y serán al mismo tiempo un poderoso auxiliar del comercio y la navegación de aquellas regiones, pues llenarán las condiciones necesarias para efectuar remolques, salvamentos, hidrografía, etc., encargadas á las subprefecturas establecidas en aquellos puertos.

De las subprefecturas creadas por la ley de Presupuesto vigente, han sido instaladas cinco en casas cedidas gratuitamente por sus propietarios y tres en casillas transportadas desde esta capital, procedentes de las expropiaciones de terrenos para ensanche del canal del Riachuelo y solicitándose para el año próximo la creación de las que son necesarias en los puertos de la costa sur, cuya navegación va adquiriendo importancia.

Las compilaciones de su estadística recientemente establecida demuestran que su labor ha sido pesada, tanto por lo que respecta á la policía marítima y fluvial, que es única y de carácter general en la República, como por sus delicadas funciones de juez en asuntos de menor cuantía; de instrucción de los hechos marítimos sujetos al fallo de los juzgados federales, lo mismo que por el importante concurso que presta á las demás ramas de la Administración y en todo lo referente á la Guardia Nacional de marina.

Respondiendo también al incremento y progreso de la navegación en general, procedió á la reforma de los reglamentos que existían sobre la materia, modificando disposiciones anticuadas unas,

suprimiendo de ellos otras regidas por leyes dictadas posteriormente y reglamentando al mismo tiempo varios otros servicios en los puertos. Se encuentran también á estudio el de organización del cuerpo general de prácticos, rearqueo de los buques de la marina mercante y confección del elenco de la misma.

Organización judicial.

La administración de la justicia en la forma prescripta por los códigos vigentes últimamente aprobados por V. H., presenta un gran inconveniente en lo que se refiere á la constitución de los consejos de guerra permanentes para jefes y oficiales. No habría nada que objetar al sistema actual si la escuadra contara con un número suficiente de oficiales generales y jefes superiores que pudieran distraerse del servicio de los buques y reparticiones militares para constituir los referidos consejos. Actualmente sólo existen en servicio activo un contraalmirante, tres comodores y nueve capitanes de navío; total cuatro oficiales generales y nueve capitanes de navío.

Dando cumplimiento á lo establecido en los códigos y disposiciones del Ejecutivo, se emplearía en justicia militar: dos oficiales generales como vocales del Consejo Supremo, un oficial general como juez para entender en las causas de oficiales generales (este puesto no ha sido aún llenado), un capitán de navío para entender en las de los jefes

de este grado, uno como presidente del Consejo de Guerra para tropa, y dos como vocales del Consejo de Guerra para jefes y oficiales; total tres oficiales generales y cuatro capitanes de navío, quedando sólo para el servicio de la escuadra uno de los primeros y cinco de los últimos.

Pero, aun suponiendo aceptable esta notable desproporción de que siete entre oficiales generales y capitanes de navío deben emplearse en administrar justicia, quedando sólo cinco para llenar más de 20 puestos que corresponden á estos grados de la escuadra, subsiste siempre el hecho anómalo de que un jefe ú oficial que comete una falta cuyas causales competen exclusivamente al criterio profesional, debe ser juzgado por un Consejo compuesto de siete miembros, de los cuales sólo tres, en el mejor de los casos, pertenecerían á la marina.

Los códigos autorizan al Ejecutivo á constituir un Consejo permanente para jefes y oficiales, compuesto de oficiales generales de marina, y aunque esto sería de acuerdo con el código, el único medio de salvar el inconveniente apuntado, el Ejecutivo no ha hecho uso de esta autorización, por cuanto resultaría que el oficial general y cuatro de los cinco capitanes de navío que quedan para el servicio serían también empleados en la administración de justicia, y sólo contaría la escuadra con un capitán de navío disponible.

No es mi mente quitar á los códigos en vigencia la importancia que ellos tienen, ni discutir los procedimientos que establecen, pero es de mi deber

contribuir á armonizar la administración de la justicia con los servicios importantes que en la Armada corresponden á sus jefes más caracterizados.

Persiguiendo este propósito, en breve tendré el honor de presentar á V. H. un proyecto de ley que subsane la dificultad que dejo apuntada.

Crucero acorazado Pueyrredón.

V. H. conoce, como conoce todo el país, las críticas que se han hecho al crucero acorazado Pueyrredón, las que, á ser fundadas, envolverían una gravísima responsabilidad para el Ministerio que dirijo, y aunque la adquisición de ese buque fué hecha en la administración anterior, yo como jefe de Estado Mayor entonces intervine en ella, y es de mi deber aclarar este punto para alejar del ánimo de V. H. las justas alarmas que habrá sentido.

Desde luego, el costo de este buque es mayor que el de los otros tres que nos ha provisto la industria naval italiana; pero las circunstancias en que él fué adquirido no eran las más oportunas para discutir un exceso de precio que se justificaba por el estado de adelanto de su construcción y por las primas que la casa constructora debía pagar á las proveedoras del material, para satisfacer la exigencia del Gobierno argentino de reducir á dos meses el plazo de seis que el italiano le había acordado para la terminación del buque.

Sin duda alguna, en condiciones normales se habría podido conseguir á mejor precio, pero en los

momentos en que se hizo esta adquisición y dado nuestras exigencias, este detalle á pesar de su importancia, hubo que considerarlo como asunto secundario.

En la época á que hago referencia, la iniciativa del Gobierno para la compra del Pueyrredón fué patriótica y reclamada por las circunstancias, y no escapará al ilustrado criterio de V. H. el poder militar que la incorporación de este nuevo elemento de combate dió á nuestra escuadra.

El barco consume poco mayor cantidad de carbón que su gemelo el General San Martín, debido á que sus calderas son del sistema Bellville y que aún no está el personal familiarizado en su manejo. No se ha resuelto todavía el tipo de economizador que debe aplicarse, como tampoco si los inconvenientes que el uso de estos aparatos acarrea compensarían el exceso de consumo de combustible, el cual, según los datos deducidos de las navegaciones que ha hecho el buque en el Sur, está justificado con un 4,39 % sobre el del San Martín, buque que además tiene la ventaja de poseer las máquinas más económicas de la escuadra por hacer su alimentación con agua calentada á 90 grados centígrados.

Como se comprende, estas circunstancias no pudieron apreciarse al adquirir el barco, debido á la premura con que se realizó la operación, y porque se esperaba ver en la práctica los resultados que se obtendrían en una navegación larga. Las dependencias técnicas de este Ministerio estudian actual-

mente el asunto, y según los dictámenes que produzcan, resultará ó no la necesidad de adoptar aparatos economizadores sobre los cuales aún no se ha dicho la última palabra.

La artillería principal de grueso y mediano calibre del Pueyrredón es de primer orden y de igual sistema y condiciones balísticas que la que usa nuestra escuadra. La de pequeño calibre, es la reglamentaria en la marina italiana por quien ha sido probada y recibida. Oportunamente fueron encargados á Europa y llegarán al país en el transporte Guardia Nacional, los cañones automáticos de 37 milímetros que deben sustituir á los Hotchkiss de igual calibre que monta el buque.

Los inconvenientes que se notaron en dos cañones de 12 centímetros, debidos á haber sido montados con el apresuramiento que las circunstancias exigían, han sido ya subsanados, y en modo alguno puede deducirse de esto que el material sea de mala calidad. En las últimas maniobras el Pueyrredón no ha tenido accidente alguno digno de mención, á pesar de haber hecho uso de toda su artillería, con excepción de los cañones de 25 centímetros, cuya vida es relativamente limitada y que no necesitan nuevas pruebas para convencerse de su bondad después de las severísimas llevadas á cabo en Europa, en el polígono y á bordo, por la Comisión de oficiales argentinos encargada de la inspección y recibo del buque y su material.

Debido á las causas apuntadas, las instalaciones eléctricas, si bien no son tan completas ni hechas

con igual cuidado que las del General San Martín, son buenas; los pequeños inconvenientes que tienen se van subsanando á medida que se ponen de manifiesto, así como se corrigen á la vez los defectos de detalle notados en los ascensores de munición y tubos lanzatorpedos.

Se ha citado el General San Martín como punto de comparación, por ser éste, de los cuatro acorazados adquiridos en Italia, el más perfecto en la terminación de todos sus detalles, debido á la circunstancia de que, siendo jefe de la Comisión naval en aquel país, conté con el tiempo necesario para formular un contrato lleno de exigencias y también para poderse cumplir debidamente por los constructores. Pero la diferencia en el confort y en la mayoría de los detalles que tanto en el General Belgrano como en el Pueyrredón se notan á primera vista, comparados con el General San Martín, no afectan en modo alguno su importancia militar, bastando para ello considerar que si bien fueron adquiridos cuando estaba casi al terminarse su construcción, ésta había sido vigilada por el Gobierno italiano, y el contrato de compra fué calcado sobre el de este último, con más los agregados que pudieron introducirse del San Martín compatibles con el plazo perentorio que exigíamos para la entrega del buque.

Finalmente, las calderas Bellville que han sido la causa aparente de las críticas á que hago referencia, colocan al Pueyrredón en condiciones militares superiores á las de sus gemelos, pues en la

guerra es de inapreciable importancia poder hacerse á la mar con sólo una hora de aviso sin necesidad de mantener presión en las calderas, con el consiguiente consumo de combustible durante las estadias en puerto, que pueden prolongarse.

Gran facilidad para levantar presión, gran velocidad, protección completa y uniforme en sus partes vitales, excelentes condiciones de evolución, y una artillería poderosa, bien protegida y con amplio campo de tiro, constituyen las líneas generales del buque que nos ocupa; además de esto el Pueyrredón posee mucha estabilidad, lo que facilita el uso de su artillería; y dado el caso de un incendio á bordo, el fuego no se propagaría fácilmente, porque en la construcción se ha empleado muy poca madera.

De lo expuesto se deduce, en conclusión, que es dicho acorazado uno de nuestros buques de combate que reúne en el más alto grado la mayor parte de las condiciones requeridas por el arte naval moderno.

Destroyer Santa Fe.

El material que pudo aprovecharse de este buque para ser utilizado en su reconstrucción se componía de las máquinas, calderas, artillería y algunos otros accesorios, todo lo cual fué enviado á Inglaterra para construir uno nuevo sobre esa base. Las circunstancias por que atravesaba la Nación en ese entonces y el hecho de haber pedido la casa constructora Yarrow un tiempo mínimo de

doce meses para entregar el torpedero reconstruído, tiempo exagerado teniendo en cuenta las necesidades que aquel buque debía satisfacer en el momento, obligaron á demorar esa obra, que hubiera erogado gastos que podían aplicarse á otras adquisiciones.

Actualmente, habiendo entrado el país en un período de tranquilidad completa, este Ministerio ha creído que hay más conveniencia para la marina en emplear aquellas máquinas en dos buques-avisos, que podrían adquirirse en condiciones ventajosas y que serían de verdadera utilidad para el servicio diario de comunicaciones y transportes en la escuadra, que cuenta con buques menores inadecuados para ese objeto. En este sentido se hacen gestiones por intermedio de la Legación Argentina en Inglaterra, y se espera de un momento á otro poder resolver definitivamente al respecto.

Por otra parte, el material de torpederos con que cuenta el país, es suficiente para llenar todas las necesidades.

Señores Senadores:

Señores Diputados:

Os he dado cuenta del movimiento de la Armada desde que me hice cargo del Ministerio de Marina. Están palpándose las ventajas de la autonomía que la reforma constitucional referente á la creación de nuevos ministerios ha dado á nuestra fuerza de mar. La importancia que ésta ha adquirido en tan poco tiempo, exige de parte de las autoridades dirigentes una entera dedicación, pues la tarea de organización de la flota es complicada, y las dificultades aumentan en este caso, porque el incremento dado de improviso á nuestro material de combate no guarda proporción con el mejoramiento del personal ni con los medios para su mantenimiento.

El país aspira hoy, con justísimo título, á tener una escuadra que responda á los sacrificios hechos para su formación, pero esto de poseer buenos buques no es más que uno de los tantos requisitos necesarios, que puede llenarse con dinero: el resto es obra del tiempo y de la labor perseverante. Hay mucho que modificar y más aún que crear. No olvidemos que ayer no más hemos duplicado el tonelaje de nuestras unidades de combate, la escuadra se ha cuadruplicado, que del manejo de nuestros buques de río hemos pasado en pocos

años al de los tipos más acabados del arte naval moderno, y que esto exige de todo nuestro personal igual idoneidad á la que tiene el de las marinas más adelantadas.

A pesar de ello, la escuadra ha navegado sin impedimentos de mayor importancia; algún accidente que lamentamos, no es raro en la vida activa de las marinas, y en parte tiene explicación entre nosotros por el desamparo de nuestras costas, todavía no bien estudiadas ni iluminadas. Es la parte dolorosa y casi inevitable de la experiencia eficaz que sólo se adquiere con la propia desgracia, que permanece viva en el ánimo de los que comandan buques, estimulando sus dotes de previsión y de prudencia, haciéndoles sentir el peso de la enorme responsabilidad que asumen; pero es satisfactorio recordar que, á pesar de estar distribuidos los mandos entre un núcleo de personal joven, y falto por lo tanto de la larga experiencia que existe en el de otros países que cuentan con marinas poderosas, son desempeñados con toda discreción, supliendo con ilustración y buena voluntad cualidades que sólo son fruto de los años en el servicio.

Creo firmemente que, perseverando en la tarea emprendida, hemos de lograr que nuestra fuerza naval se encuentre en condiciones de llenar su misión en toda circunstancia.

El exacto cumplimiento de las leyes, la revisión y ampliación de los reglamentos en vigencia, el estudio de los que aún son necesarios para el me-

por servicio, el mantenimiento de la más rigurosa disciplina, la formación é instrucción del personal, la conservación y aprovisionamiento de la flota, el desarrollo del puerto militar de la República, el estudio de la hidrografía de nuestras costas y puertos, su policía, iluminación y valizamiento, y la rápida comunicación militar entre los diversos puertos del país, serán los puntos á que con preferencia he de consagrar la más constante dedicación.

El Ejecutivo se ha trazado un plan de severa economía que permita normalizar los grandes esfuerzos pecuniarios hechos en pro de la defensa nacional; encuadrando dentro de estos propósitos, serán reducidos, siempre en los términos prudentiales, los gastos de conservación de la escuadra. Los valiosísimos elementos que la constituyen, exigen, sin embargo, erogaciones en su mantenimiento. La instrucción del personal de jefes y oficiales y la falta de estudios hidrográficos completos de nuestra dilatada costa y sus puertos, impone la necesidad de tener siempre en actividad un cierto número de buques, y la dificultad de conseguir personal subalterno no permite deshacerse del que existe ya instruído y en condiciones de desempeñar debidamente sus funciones.

Atendiendo, pues, á todas estas necesidades y circunstancias, se llevará á la práctica el plan económico en la rama de la Administración á mi cargo, manteniendo armados un cierto número de buques, reduciendo la tripulación de algunos y

desarmando otros, pero conservando siempre aquel personal que llena á bordo funciones técnicas, y cuya formación no puede improvisarse. De este modo podrán llevarse á cabo maniobras periódicas, y la escuadra estará en condiciones de entrar en actividad dentro de un período de tiempo prudencial, si las circunstancias así lo exigieran, pudiendo además llenar todos aquellos servicios que en tiempo de paz está llamada á desempeñar.

Para cumplir estos propósitos, que redundarán en beneficio directo del país, el Poder Ejecutivo cuenta anticipadamente con el apoyo eficaz é indispensable de V. H., y en tal sentido tendrá el honor de presentaros algunos proyectos en el período de labor que acabáis de iniciar.

MARTÍN RIVADAVIA.

Buenos Aires, Mayo de 1899.

ARMADA NACIONAL

BUQUES DE COMBATE

NOMBRE	COSTO	ASTILLERO	Año de construcción	Desplazamiento	Dimensiones principales en metros			Calado medio	Velocidad	Poder de las máquinas	Capacidad de las carboneras	Radio de acción	Espesor de las corazas			Propulsores	Tubos lanza-torpedos	ARTILLERÍA										
					Calibres en milímetros								254	240	203			152	120	75	61	57	47	37	Am.	Total		
					Eslora	Manga	Puntal																					
Acorazados																												
San Martín	688.200	Orlando—Italia	1897	6840	100	18.20	12.19	7.10	20	13.000	1137	5920	150	150	Harvey	2	4	4	10	6	12	10	2	44				
General Belgrano	696.700	»	1898	6840	100	18.20	12.19	7.10	20	13.000	1150	6072	150	150	»	2	4	2	14	2	10	8	2	38				
Pueyrredón	782.000	Ansaldo—Italia	1898	6840	100	18.20	12.19	7.10	20	13.000	1000	4752	150	150	»	2	4	2	10	6	10	10	2	40				
Garibaldi	752.000	»	1896	6840	100	18.20	12.19	7.10	20	13.000	1137	5920	150	150	niquel-acero	2	4	2	10	6	10	10	2	40				
Almirante Brown	190.000	Samuda—Inglaterra	1880	4200	73.20	15.24	7.31	6.25	14	4.500	622	3609	228	203	acero	2	2	2	10	4	8	4	6	28				
Libertad	176.000	Laird Hnos.	1890	2300	70.10	13.51	6.95	3.96	14	3.000	356	4285	203	203	»	2	2	2	4	4	4	4	4	14				
Independencia	176.000	»	1891	2300	70.10	13.51	6.95	3.96	14	3.000	356	4285	203	203	»	2	2	2	4	4	4	4	4	14				
El Plata	85.600	»	1874	1535	56.70	13.41	4.55	2.90	9.05	750	120	1438	152	229	»	2	2	2	2	2	2	2	1	5				
Los Andes	85.600	»	1875	1535	56.70	13.41	4.55	2.90	9.05	750	120	1438	152	229	»	2	2	2	2	2	2	2	1	5				
	3.632.100			39230						64.000														225				
Cruceros																												
Buenos Aires	383.000	Armstrong—Inglaterra	1896	4700	123.10	13.41	9.27	5.79	23	17.000	1000	7200	126	114	CUBIERTA	2	5	2	4	6	16	6	34					
9 de Julio	293.000	»	1892	3540	107.90	13.41	7.92	5.95	22½	14.350	770	5530	114	114	»	2	5	2	4	8	12	12	36					
25 de Mayo	260.000	»	1890	3200	99.06	13.10	7.66	4.88	22.5	13.800	639	4838	114	114	»	2	3	2	4	8	12	12	34					
Patagonia	100.000	Est. Técnico—Austria	1885	1530	76.06	10	7.05	3.89	14	2.400	260	3456	38	38	»	2	1	1	2	1	4	7	17					
	1.036.000			12970						47.550														121				
Crucero-torpederos																												
Patria	87.000	Laird Hnos.—Inglaterra	1893	1070	76.70	9.15	7.10	3.48	20½	4.500	260	4567				2	5			2		2	10					
Espera	45.000	»	1890	520	64	7.62	3.96	2.44	18	3.250	130	3118				2	5			2	1	2	7					
	132.000			1590						7.750														17				
Cazatorpederos																												
Entre Ríos	35.570	Yarrow & Co—Inglaterra	1896	340	57.95	5.95	3.66	3.51	26	4.000	80	2805				2	3			1	3	2	6					
Corrientes	35.570	»	1896	340	57.95	5.95	3.66	2.51	26	4.000	80	2805				2	3			1	3	2	6					
Misiones	35.570	»	1896	340	57.95	5.95	3.66	2.51	26	4.000	80	2805				2	3			1	3	2	6					
	106.710			1020						12.000														18				
Torpederos de mar																												
Murature	18.000	Thornycroft & Co—Ingl.	1891	110	45.92	4.57	3.66	1.50	24	1.700	24	960				3	3					3	3					
Comodoro Py	18.000	»	1891	110	45.92	4.57	3.66	1.50	24	1.700	24	960				2	3					3	3					
Buchardo	12.600	Yarrow & Co—Inglaterra	1890	85	39.63	4.03	2.44	1.83	23	1.100	22	1300				1	3					2	2					
Jorge	12.600	»	1890	85	39.63	4.03	2.44	1.83	23	1.100	22	1300				1	3					2	2					
Thorne	12.600	»	1890	85	39.63	4.03	2.44	1.83	23	1.100	22	1300				1	3					2	2					
Pinedo	12.600	»	1890	85	39.63	4.03	2.44	1.83	23	1.100	22	1300				1	3					2	2					
Bathurst	12.600	»	1890	85	39.63	4.03	2.44	1.83	23	1.100	22	1300				1	3					2	2					
King	12.600	»	1882	85	39.63	4.03	2.44	1.83	23	1.100	22	1300				1	3					2	2					
	111.600			730						10.000														18				
Torpederos de río																												
Alerta	6.000	Yarrow & Co—Inglaterra	1882	52	30.48	3.72	2.44	1.83	18	600	7	900				1	2						1					
Ferre	6.000	»	1882	52	30.48	3.72	2.44	1.83	18	600	7	900				1	2						1					
Centella	6.000	»	1882	52	30.48	3.72	2.44	1.83	18	600	7	900				1	2						1					
E. Py	6.000	»	1882	52	30.48	3.72	2.44	1.83	18	600	7	900				1	2						1					
Nº 1 y 2	6.000	»	1890	16	19.215	2.335	1.25	0.76	14	125	1.5	900				1	1						2					
Nº 3 á 10	3.500	»	1890	16	18.29	2.78	4.52	0.92	17	230	2.5	900				1	1						8					
	33.500			368						2.755														14				

RESUMEN: Total de los desplazamientos, 55.908 toneladas. — Total de las piezas de artillería, 413. — Total de costo £ 5.051.910.

BUQUES AUXILIARES

CLASE	NOMBRE	COSTO	ASTILLERO	Año de construcción	Desplazamiento	Dimensiones principales en metros			Calado medio	Velocidad	Poder de las máquinas	Capacidad de las carboneras	Radio de acción	ARTILLERÍA											
						Calibres en milímetros								152	120	89	76	75	57	47	42	37	Am.	Total	
						Eslora	Manga	Puntal																	
Cañonera	Argentina	25.000	Stabilim. Técnico—Trieste	1884	320	58.56	8.22	5.90	3.95	12	730	140		1										9	
	Paraná	32.000	Laird	1874	550	43.5	7.62	5.40	3.58	10	475	90												6	
	Uruguay	19.000	»	1874	550	43.5	7.62	5.40	3.58	10	475	90												4	
	Azopardo	19.000	Stabilim. Técnico—Trieste	1884	400	48	8	3.20	2.70	10	600	90												3	
				1820																					
Bombardera	Constitución	13.678	Laird	1875	416	33	9	3.20	2.45	9	420	39												2	
	República	13.678	»	1875	416	33	9	3.20	2.45	9	420	39												2	
				832																					
Buque-escuela	Presidente Sarmiento	105.000	Laird	1898	3850	80.25	13.15	7.14	6.10	14	2800	330	4944				4		2		4	4	2	2	18
Transporte	Pampa	47.000	Connel—Glasgow	1895	8700	119.70	14.03	9.60	8.70	14.5	3500	1460	10944												
	Chaco	47.000	»	1895	8700	118.70	14.03	9.60	8.70	14.5	3500	1460	10944												
	Guardia Nacional	30.000	Barklay	1890	6500	111.60	12.70	7.30	7.05	14	1850	700	6720												
	Santa Cruz	30.000	»	1884	3230	98	12.09	9.10	6.80	10.5	1200	1000													
	Maipú	55.000	Elder	1880	1063	82.36	8.34	4.50	2.75	11.5	1700	300													
	1º de Mayo	18.000	Howald Werke	1890	1050	60	9	4.60	4.30	11	650	120													4
	Ushuaia	5.000	Laird	1885	402	43	7	4.00	3.70	9	150	70												4	
				29465																				53	
Aviso	Gaviota	8.000	Howald Werke	1888	120	30	5.43	3.89	2.45	8	230	20													
	Resguardo	8.000	Laird	1874	100	30	5.50	3.00	1.20	8	168	16													
	Vigilante	5.000	»	1874	100</																				