

MEMORIA

—= DEL =—

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1926 - 1927



Presentada al H. Congreso de la Nación

Por el Ministro de Marina

Almirante MANUEL DOMEQ GARCIA

BUENOS AIRES

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

1927

Honorable Congreso de la Nación:

Cumplo con el precepto constitucional de presentar a V. H. la Memoria del Departamento de Marina a mi cargo, correspondiente al ejercicio 1926-1927.

En el texto de ella encontraréis expresada en la forma más sucinta posible, la labor realizada por las diferentes ramas del Departamento de Marina, y de cuya lectura podrá deducir V. H. cuál ha sido la acción desarrollada por el personal superior y subalterno que ha actuado en la Armada, con empeño, entusiasmo y patriotismo que me complace reconocer y poner en conocimiento de la Representación Nacional, que siempre ha dispensado a la Marina su buena voluntad y consideración, a la vez que ella trata de hacerse merecedora de tal aprecio.

Nuestros pocos buques han estado en constante actividad, sea desempeñando comisiones, en largas navegaciones como las del buque escuela "Presidente Sarmiento" a través de todos los mares del globo, sea recorriendo nuestras costas en misión de relevamientos hidrográficos, buscando con riesgo y tesón los peligros ocultos de nuestro mar territorial, para mejorar la navegación, colocar balizas y faros, que ayuden al navegante, haciendo con ello bien a la humanidad y a nuestro comercio; sea en misiones de amistad concurriendo a las diversas

naciones vecinas y amigas para asociarse a acontecimientos patrióticos o políticos, con el propósito de vincularnos más y mantener así la armonía en esta parte del continente; sea practicando con las unidades movilizadas de la Escuadra en ejercicios de tiro de alta importancia, ejercicios que se llevaron a efecto en una forma tan severa que pusieron a dura prueba el material de artillería, al que se le exigió el máximo de rendimiento, como así también al de máquinas, tal como si se hubiera tratado del caso de la acción real, lo que en general en la práctica de ejercicios no se hace, por cuanto esos exagerados esfuerzos limitan muchas veces la vida de un material; pero razones especiales que V. H. conoce, impusieron esa situación que evidenció — para satisfacción nuestra, — que tenemos un material pronto a desempeñar la máxima función de guerra que se le puede exigir.

Unidades de esa Escuadra realizaron también trabajos tácticos, ejercicios de torpedos, fondeo y rastreo de campos minados, recorriendo las zonas de nuestro litoral que en caso de necesidad haya que custodiar y defender para mantener libres y seguras las rutas indispensables de acceso a nuestros grandes estuarios Río de la Plata y Bahía Blanca, con especialidad el primero, que podemos considerar como el corazón de la República, ya que casi la vida entera económica e industrial de la Nación entra y sale por los canales que mantenemos balizados del gran río.

La Marina también ha tenido sus representantes en congresos de hidrografía y radiocomunicaciones celebrados en los últimos años en Europa y

los Estados Unidos, así como en las Conferencias Internacionales de Ginebra, etc.

Esta es, pues, en síntesis la acción general de la Armada, la que mantiene siempre su alto espíritu y deseo de trabajo, el que ha venido precisamente en el año actual a mejorarse, por cuanto ha visto realizar, gracias a la buena voluntad patriótica de V. H., uno de sus más grandes ideales que lo constituye la sanción en las últimas sesiones del año próximo pasado, de la Ley 11.378, llamada de Renovación del Material Naval, ley previsorá que permitirá en forma moderada, sin exageraciones bruscas ni gastos desproporcionados, ir poco a poco y durante diez años manteniendo a la Marina en el pie de eficiencia que ella debe tener por cuanto, y como lo dije en mi primera Memoria a V. H., en 1923:

La Marina de Guerra para ser utilizada eficientemente, exige que esté constituída y adiestrada con mucha anticipación; es un organismo que no puede improvisarse; toda ella debe estar lista en tiempo de paz, pues el pasar de esta situación a la de movilización no debe ser sino una simple transición.

Y en otra parte agregaba:

El material de que la Marina dispone en tiempo de paz es más o menos el mismo que se necesitará en tiempo de guerra. No es posible agregar acorazados ni cruceros a la flota cuando el estado de emergencia se presenta, y por tal motivo hay que mantener siempre en perfecto funcionamiento la Escuadra de que se dispone.

Bien, pues; con la sanción de vuestra ley podrá llegarse en una forma metódica y moderada, a mantener esa situación, siempre que los fondos votados se apliquen con especialidad y preferentemente a

material flotante y al indispensable para la defensa aérea y de costas.

Esta ley ha empezado a cumplirse de acuerdo con lo preparado por el Estado Mayor y estudios especiales hechos por la Comisión Naval que se designó al efecto, la que envió un resumen de los diversos proyectos que se le presentaron y que fué posteriormente estudiada aquí por una comisión de Oficiales Superiores que analizó los antecedentes y datos remitidos, produciendo un informe amplio detallado e interesante, de todo aquello que conceptuó más ventajoso para el servicio naval, y en vista de esto se adoptó en principio la solución conveniente.

El término natural de gestación de esas unidades no permitirá que se incorporen sino, salvo algunas de menor importancia, hasta fines de 1929, y ellas seguirán incorporándose a medida que vayan siendo terminadas y hasta la completa construcción de las naves autorizadas por la ley.

En este año, dentro de pocos días, se cumplirá el cincuentenario de la reorganización de nuestra Escuela Naval, hecha por el Presidente Avellaneda. Desde esa fecha hasta hoy ha seguido funcionando ese establecimiento sin interrupción de ninguna clase y dando a la Marina, año tras año, una serie de promociones que desde entonces hasta ahora han constituido y constituyen el Cuerpo de Oficiales Superiores y Subalternos de la Armada Nacional.

Por las bancas de esa Escuela hemos pasado muchas generaciones, que han tenido siempre la as-

piración de ver algún día realizado el deseo de todos, de que la Escuela Naval tuviese su local propio y permanente, para evitar la vida errante que durante medio siglo ha estado llevando.

Por ese motivo me permito interesar a V. H. para que me ayudéis en mi propósito de dejar a la Escuela Naval instalada para siempre en el local donde deba funcionar y formar las futuras generaciones de los hombres que han de regir los destinos de la Armada.

La Escuela de Mecánica de la Armada tiene ya su magnífico local propio, que a fines de este año será inaugurado, local construído con economía, sencillez, amplitud e higiene, y que sin jactancia creo que será una de las Escuelas modelo de arte industrial que tenga la República.

Así como la Marina se encuentra reconocida hacia V. H. por la ley dictada para la renovación del material naval, se encuentra también afectada por la falta de sanción de su Ley Orgánica, tantas veces sometida a la consideración del Honorable Congreso, por diferentes mensajes del Poder Ejecutivo, no sólo del actual sino también de los anteriores.

La situación en que se encuentra la oficialidad de la Armada, por falta de una Ley Orgánica que le permita la rotación y el progreso natural en la carrera, coloca a esa oficialidad, tanto superior como subalterna, en una situación de injusticia con

respecto a la institución hermana: el Ejército, pues mientras éste tiene una ley que le permite ir renovando anualmente los cuadros de su personal y dando con ello carrera a los que lo constituyen, la Marina vive con la Ley que se le dió hace 22 años y que la coloca en ese pie de desigualdad, que solamente está en manos del Honorable Congreso remediar.

De obtenerse tal solución se colmarían las justísimas aspiraciones de la Marina Nacional que la espera anhelosamente.

Me permito, pues, insistir ante V. H. sobre la necesidad de sancionar esa Ley, que ya tiene estudio y despacho de la respectiva Comisión de la Honorable Cámara de Diputados; que ha sido tratada y discutida extensamente en comisiones y que, sin temor alguno, podría ser sancionada casi en una sola sesión, si vuestras Cámaras lo quisieran, en el actual período.

Dios guarde a V. H.

M. DOMEQ GARCIA
Ministro de Marina

Buenos Aires, Mayo de 1927.

Actividades de la Escuadra—

Dentro de las limitaciones impuestas por las condiciones del material y la escasez de combustible derivada de la huelga carbonífera en Inglaterra, las actividades de la Escuadra han llenado satisfactoriamente su función para la instrucción del personal. La División de Instrucción, los Grupos de Exploradores y de Rastreadores y Minadores, y los buques escuelas, han desarrollado los programas preparados por el Estado Mayor General, con algunas restricciones ocasionadas en el último período por la escasez de combustible antes mencionada, que puso de manifiesto una vez más nuestra dependencia del exterior en materia tan fundamental. La paulatina transformación, ya emprendida, de las unidades principales de la flota, para quemar petróleo en lugar de carbón, permitirá que en el futuro se eliminen trastornos de esta índole, pues no se dependerá del combustible extranjero sino en cantidades muy limitadas.

Las Bases Navales han llenado su misión de aprovisionamiento y apoyo a las fuerzas en actividad, conservación del material en desarme y reparación de los buques en recorrida o transformación; las escuelas del personal superior y subalterno han desarrollado sus actividades en forma normal, de acuerdo con sus programas respectivos.

División de Instrucción—

Desde Febrero 8 quedó constituída por los Cruceros Acorazados “San Martín” y “Belgrano”, el Crucero “Buenos Aires” y el Remolcador “Azopardo”, destacándose de la misma el “Buenos Aires” con fecha 15 del mismo mes, para desempeñar una comisión en el extranjero. Desde el 11 de Marzo hasta el 1.º de Abril la División navegó entre Puerto Belgrano, Madryn y Mar del Plata, efectuando ejercicios y evoluciones, habiéndosele incorporado el Crucero Acorazado “Garibaldi” el 20 de Marzo. Desde el 1.º hasta el 15 de Abril la División estuvo en Mar del Plata, y desde el 16 hasta el 25 en la rada de Puerto Belgrano, efectuando ejercicios de puerto. El 25 de Abril entró a Puerto Belgrano, permaneciendo amarrada hasta el 8 de Septiembre. El Crucero Acorazado “San Martín” pasó a situación de desarme el 20 de Mayo, entrando el 1.º de Junio a formar parte de la División el Acorazado “Rivadavia”, y destacándose de la misma con fecha 5 de Junio el “Garibaldi”.

Desde el 8 hasta el 25 de Septiembre, el “Rivadavia” y el “Belgrano” desarrollaron su programa de entrenamiento en El Rincón, incorporándose a ellos el día 22 el Crucero Acorazado “Garibaldi”.

Desde el 10 de Octubre hasta el 19, la División navegó entre Puerto Belgrano y Mar del Plata, incorporándosele en este punto el Grupo de Rastreadores y Minadores, regresando al Río de la Plata terminado el programa del año, con fecha 21.

El “Belgrano” pasó a situación de desarme el mismo día en Puerto Belgrano.

El 1.º de Noviembre la División se constituyó nuevamente con los Acorazados “Rivadavia” y “Moreno”, Grupo de Exploradores “La Plata” y “Jujuy” y el Remolcador “Azopardo”.

Desde el 4 hasta el 10 se efectuaron ejercicios en El Rincón, y desde el 10 hasta el 12 el “Rivadavia” efectuó sus experiencias de artillería en presencia de la Comisión Investigadora de la Cámara de Diputados de la Nación.

El 24 salió de puerto nuevamente la División con destino a Madryn; el 4 de Diciembre, después de efectuar diversos ejercicios entró a Mar del Plata. Desde el 4 hasta el 12 el “Rivadavia” efectuó su programa de tiro y pruebas de velocidad, efectuando el 11 el de combate en presencia de S. E. el Señor Presidente de la Nación, Ministro de Marina y Comisión Investigadora. El 12 se destacó al Grupo de Exploradores, que zarpó para Río Santiago, regresando a Puerto Belgrano la División. El 15 de Diciembre amarraron los buques, terminando su programa anual. Debido a los cambios ocurridos en los buques de la División, motivados por la escasez de combustible, que alteraron los programas originales del Estado Mayor General para el entrenamiento del año, no fué pasada la inspección final de Eficiencia que se suspendió por Orden General N.º 159, limitándose a inspecciones parciales del material por el señor Jefe de la Base Naval del Río de la Plata y el Comandante en Jefe de la División de Instrucción. Durante el año, en los diversos períodos, la División navegó un total de 5348 millas.

Grupo de Exploradores—

De acuerdo con las instrucciones, en el primer período (1.º de Abril-1.º de Junio), los Exploradores “La Plata”, y “Jujuy” permanecieron en puerto, efectuándose el entrenamiento de su personal en Destroyers tipo “Corrientes”, los que efectuaron 16 salidas al río, navegando en ellas 1050 millas.

En los meses de Julio y Agosto, los Exploradores efectuaron salidas mensuales. El “Jujuy” hizo un viaje a Necochea con motivo de los festejos del 9 de Julio, entre el 6 y el 11 del mismo mes.

El 1.º de Octubre zarpó el Grupo de Río Santiago con destino a Puerto Belgrano llegando a dicho punto el 3 de Octubre.

Se navegó en El Rincón dando cumplimiento a las instrucciones hasta el 7 de Noviembre, en que el Grupo pasó a formar parte de la División Instrucción.

El 24 de Noviembre se zarpó con destino a puerto Madryn, desarrollando durante el viaje y permanencia en Golfo Nuevo, ejercicios generales y problemas tácticos con la División Instrucción; el 29 se zarpó para Mar del Plata tomando dicho puerto el día 2 de Diciembre.

Durante la estada en Mar del Plata se hicieron, además de desarrollar algunos temas tácticos, los ejercicios de tiro de combate.

El día 12 zarpó el “La Plata” con destino a Río Santiago donde quedó el buque amarrado el

día 13 de Diciembre; el “Jujuy” zarpó a su vez el 13 amarrando en Río Santiago el 14.

Durante el año el Grupo ha navegado 5261 millas.

Las restricciones en el consumo de carbón han afectado sensiblemente el desarrollo de la instrucción de este Grupo, limitando sus actividades.

Grupo de Rastreadores y Minadores—

Compuesto por los Avisos “A 2”, “A 4”, “A 7” y “A 10”, este Grupo comenzó a desarrollar su programa de entrenamiento el 20 de Abril, con salidas semanales por el Río de la Plata. El 27 de Mayo zarpó de Río Santiago para Mar del Plata, donde permaneció efectuando salidas diarias para entrenamiento hascta el 8 de Junio, fecha en que zarpó para Río Santiago. El día 10 de Junio el Grupo se incorporó a la División especial que fundeó en los Pozos para conmemorar el Centenario del Combate del mismo nombre, regresando el día 11 a Río Santiago.

El 16 de Junio zarpó nuevamente con destino a Mar del Plata, regresando a Río Santiago el día 29 del mismo. Durante la navegación y en salidas desde Mar del Plata, se efectuaron ejercicios de rastreo y minado.

Entre el 17 y el 23 de Agosto, se efectuaron salidas a la Rada para ejercicios de la especialidad.

El 5 de Octubre zarpó de Río Santiago para

Mar del Plata, donde permaneció hasta el 19, efectuando varias salidas y ejercicios con la División de Instrucción.

Con fecha 19 recibió órdenes de regresar a Río Santiago, dando por terminado el programa del año. Desde esta Base, salieron en algunas oportunidades, buques aislados a efectuar experiencias de paravanes y ejercicios con los alumnos de la Escuela de Aplicación. Con fecha Diciembre 14, los Avisos “A 4” y “A 7” pasaron a formar parte de la División Instrucción de los Aspirantes de la Escuela Naval. A pesar de la reducción final en el programa del año, este Grupo ha desarrollado los ejercicios principales fijados por las instrucciones y ha recogido muchas enseñanzas para el mejoramiento de esta especialidad.

El Grupo Rastreadores y Minadores navegó en conjunto durante su entrenamiento 2880 millas (no incluyendo este total las navegadas por buques aislados del mismo en comisiones diversas).

Buque Escuela “Garibaldi”—

En este buque funcionaron las escuelas de Marinería, Máquinas y Señales, de acuerdo con sus programas respectivos.

Estuvo incorporado a la División de Instrucción en los períodos mencionados al tratar de la misma y el resto del tiempo en los puertos de la Capital y de La Plata. Navegó durante el año 1852 millas.

Buque Escuela “Almirante Brown”—

En este buque funcionó la escuela de Artillería. Del 15 de Enero al 5 de Abril permaneció fondeado en Mar del Plata, donde tomó parte en los agasajos que se efectuaron al crucero alemán “Berlín”, durante su permanencia allí, del 16 al 20 de Enero. El resto del año permaneció en el puerto o Rada de la Capital o navegando en el estuario para ejercicios de artillería. Millas navegadas, 891.

Viaje de instrucción del Buque Escuela “Presidente Sarmiento”—

Debido a que las reparaciones de la fragata, que se efectuaban en los astilleros de Cammell Laird, en Birkenhead, demorarían su salida de dicho puerto hasta la segunda mitad del año, se dispuso que los Aspirantes de Cuerpo General que debían efectuar este viaje, hicieran su período de práctica a bordo de los buques de la División de Instrucción, en el período de navegación de dicha fuerza comprendido entre el 10 de Marzo y el 25 de Abril. Los Aspirantes del Cuerpo de Ingenieros se embarcaron en el Crucero “Buenos Aires” durante el viaje que dicho buque efectuó a España llevando a los tripulantes del hidroavión Plus Ultra.

Con fecha 8 de Junio, todos los Aspirantes de 5.º año fueron embarcados en el Transporte “Bahía Blanca”, con algunos Oficiales de la dotación destinada a la “Sarmiento” y parte de su personal subalterno, llegando dicho buque a Londres con fecha 20 de Julio. Los Aspirantes dependieron del “Bahía Blanca” hasta el 6 de Septiembre, utili-

zando este tiempo para visitar ciudades y establecimientos militares e industriales de Inglaterra. En dicha fecha se incorporaron a la “Sarmiento” en Liverpool, donde dicho buque terminaba su alistamiento. Con fecha Octubre 1.º el buque escuela inició de dicho puerto el XXVI viaje de instrucción, de acuerdo con el itinerario preparado por la Comisión Naval en Londres, según directivas del Ministerio. En el transcurso del año se realizó sin novedad la parte del viaje entre Liverpool y Yokohama, vía canal de Panamá y Honolulu, habiendo sido recibido el buque en la forma usual en los puertos que visitó. A su paso por el Japón, tuvo oportunidad de adherirse en representación de la Nación al duelo oficial con motivo del fallecimiento del Emperador.

La navegación ya realizada ha comprobado la eficiencia de las reparaciones efectuadas.

El buque terminó su viaje el 16 de Abril, amarrando en la Dársena Norte después de dar examen satisfactorio los Aspirantes y ser inspeccionado el material.

División de Instrucción para los Aspirantes de la Escuela Naval—

Siguiendo la práctica establecida en años anteriores con resultado satisfactorio, se formó una División compuesta por el Cañonero “Rosario” y los Avisos “A 4”, “A 5”, “A 6” y “A 7”, para embarco de los Aspirantes de la Escuela Naval. Constituída el día 15 de Diciembre, hasta el final del año navegó por el Río de la Plata y el Uruguay, llegan-

do hasta Concepción. En la segunda parte del programa en los primeros días de Enero de 1927, navegó hasta Mar del Plata y regresó al Río de la Plata cumpliendo el programa que se le asignó.

Crucero “Buenos Aires”—

Este buque perteneció a la División de Instrucción hasta el día 26 de Febrero, fecha en que fué destacado y fué al puerto de la Capital a alistarse para conducir de regreso a España a los tripulantes del hidroavión español Plus Ultra. Con fecha 11 de Marzo zarpó de la Capital y, previas escalas en San Vicente y Las Palmas, entró al puerto de Huelva con fecha 5 de Abril, tomando parte en los festejos, que con presencia de S. M. el Rey Alfonso se realizaron en honor de los aviadores. Al día siguiente zarpó y entró al Guadalquivir, embarcándose a su bordo el Rey para inaugurar el canal Alfonso XIII en Sevilla. Del 6 al 15 de Abril el buque permaneció en este puerto, trasladándose a Cádiz donde permaneció hasta el 19. De Cádiz pasó a Cartagena; estuvo fondeado en esa Base Naval hasta el 26 del mismo mes, fecha en que zarpó de regreso, haciendo escalas en Tenerife y Bahía, y entrando al puerto de la Capital el 21 de Mayo.

Del 23 al 26 de Agosto el buque efectuó un viaje a Montevideo para representar al país en las fiestas patrias de la nación uruguaya.

El día 7 de Noviembre zarpó de Gran Dock, con destino a Río de Janeiro donde llegó el día 13. Permaneció en dicho puerto a las órdenes de la Embajada Extraordinaria enviada al Brasil con motivo

de la transmisión del mando presidencial y fiesta patria en el Brasil y se asoció a los festejos celebrados el día 19 con motivo de la Fiesta de la Bandera. El día 20 zarpó de regreso, llegando a Puerto Belgrano el 26 de Noviembre. El día 28 del mismo zarpó de dicho puerto conduciendo a bordo al infrascripto y efectuó un viaje de inspección tocando los puertos de Madryn, Deseado y Comodoro Rivadavia, regresando a Mar del Plata con fecha 5 de Diciembre. En este puerto tomó parte en los ejercicios generales de la División de Instrucción efectuando tiro de combate y condujo a su bordo a S. E. el Señor Presidente de la Nación durante el tiro de combate del Acorazado "Rivadavia" efectuado el día 11 de Diciembre. El buque quedó amarrado en ese puerto hasta finalizar el año. En el desempeño de sus funciones el buque navegó 16.534 millas.

Otros buques—

El Cañonero "Paraná" con un programa especial de entrenamiento como buque suelto, zarpó el 3 de Mayo de Río Santiago y navegó tocando puertos del río Paraná y Paraguay hasta llegar a la Asunción el día 13 del mismo mes, asistiendo a los festejos celebrados el día 14 en conmemoración del aniversario patrio del Paraguay. En el viaje de regreso tocó otros puertos de los ríos asociándose a los festejos conmemorativos del 25 de Mayo en Corrientes, y entró a Río Santiago el día 30. Su Comandante llevaba también una misión de inspección de subprefecturas, estaciones R. T. y demás dependencias del Ministerio de Marina. Con fecha 6 de

Agosto el mismo buque zarpó de Dock Central con destino a Asunción del Paraguay, llegando el día 12 para asociarse a los festejos celebrados el día 15 en homenaje al último Jefe del Regimiento de Granaderos a Caballo, Coronel Bogado, que fué quien condujo los restos del regimiento glorioso de vuelta a la Patria. De regresó tocó en Corrientes para tomar parte en la conmemoración del 76 aniversario de la muerte del General San Martín; en Paraná el día 26 con motivo del centenario de la Ciudad. El 14 de Septiembre entró el buque a Dock Central.

Con motivo del centenario de la fundación de la Ciudad de Concepción del Uruguay, el buque fué enviado a asociarse a los festejos, llegando a ese puerto el día 16 de Octubre. Con fecha 29 estuvo de regresa en Río Santiago terminando su programa de entrenamiento. En los primeros días de Marzo se trasladó a Patagones para tomar parte en la celebración del combate de Patagones, regresando a su base sin novedad. En todos los viajes anteriores el buque navegó 4546 millas.

Los buques menores, avisos y remolcadores de la Escuadra, han efectuado numerosas comisiones de importancia, pero que sería largo enumerar en detalle.

SERVICIO AERONAUTICO NAVAL

La Aviación y Aerostación han funcionado en forma precaria debido al material anticuado de que se dispone y a la escasez de recursos que les acuerda el presupuesto, que permanece invariable desde 1923, a pesar de los progresos que desde entonces se han realizado, entre los cuales debe contarse la creación de la Estación de Punta Indio.

Se ha continuado con la organización de los servicios aeronavales, habiéndose aprobado a estos efectos un Reglamento para Zonas y Operaciones Aeronavales, que contempla la creación de zonas, estaciones y destacamentos aeronáuticos, con carácter provisorio, y que será de positivos beneficios para la unidad de procedimientos con respecto al material heterogéneo de que se dispone. Se encuentra a estudio la modificación de los actuales reglamentos para Escuelas Aeronáuticas, habiéndose aprobado recientemente un Reglamento para Estaciones Aeronavales y modificado el Reglamento de Organización del Personal Aeronáutico.

Se ha dictado una resolución declarando reglamentario el uso de paracaídas en los aviones de la Armada, implemento de uso imprescindible para la seguridad del personal navegante.

De acuerdo con el rol que le asigna el Superior Decreto de 4 de Septiembre de 1925, el Servicio Aeronáutico Naval mantiene contralor sobre el

funcionamiento, desde el punto de vista técnico, de la línea aérea postal entre Buenos Aires y Montevideo, que tiene a su cargo la Misión Junkers en Sud América. Esta actualmente tiene matriculados dos hidroaviones.

El 1.º de Enero de 1927 entró en vigor la Reglamentación del Tráfico Aéreo Nacional, que asigna el Servicio Aeronáutico Naval el contralor de la Aviación Civil en lo referente a hidroaviones y anfibios.

Por invitación de la Embajada Española acreditada en nuestro país, se concurrió al Primer Congreso Ibero-Americano de la Aeronáutica, realizado en Octubre de 1926 en Madrid.

Personal—

No ha sido aumentado sensiblemente el personal de la Aviación Naval, a pesar de que el crecimiento de servicios así lo requiere, especialmente por la creación de nuevas estaciones aeronavales.

Han terminado los cursos de pilotos y de mecánicos aeronáuticos una cantidad reducida de alumnos. Necesitándose más personal, se han iniciado en el presente año nuevos cursos para esas dos especialidades.

Se mantiene la necesidad de regularizar la situación del personal que no ha sido contemplada por la ley actual, por ser aquél de creación posterior.

El Ministerio ha resuelto el envío de adscriptos a las comisiones navales extranjeras, a fin de que cursen escuelas superiores en los países que marchan a la cabeza en aviación, facilitándoles así el perfeccionar sus conocimientos.

Material—

A pesar del empeño puesto por el personal para dejar en condiciones de servicio los elementos de vuelo, el estado del material de aviación continúa siendo precario y anticuado, por lo cual será necesario renovarlo por completo. Si esto no se efectuara, se correría el riesgo de perder los beneficios obtenidos hasta el presente, es decir, personal suficientemente instruído como para emplear con éxito esta moderna arma de guerra.

La mayor parte del dinero disponible para adquisiciones fué empleado en la compra de repuestos y en dejar en condiciones el material de que se dispone, a tal punto de que sólo se pudo invertir una pequeña suma en la provisión de un avión marca Petrel.

Se incorporaron a las actividades aeronáuticas de la Estación Aeronaval Punta Indio los ocho aviones Petrel adquiridos en 1925, habiendo dado hasta el presente excelentes resultados. En el presente año se utilizarán para enseñanza elemental. En la Estación Aeronaval de Puerto Belgrano se experimentó uno de estos aviones como hidroavión, adoptándole un tren de acuatizaje, con resultados satisfactorios.

Respecto al material de aerostación, se mantiene en servicio uno de los dirigibles del tipo O. Para armar el otro dirigible será necesario reponerle una envuelta completa, habiéndose ya ordenado adquirirla en Italia. Estará en servicio a fines de este año.

Como ya se hizo notar en la Memoria del año ppdo., los dirigibles del tipo O de 3600 metros cúbicos de capacidad, están muy distantes de los modernos. Sin embargo, este Ministerio no los ha reemplazado, pues considera prematuro dar un mayor desarrollo a esta rama de la aviación.

Escuelas—

En la Estación Aeronaval de Puerto Belgrano ha funcionado con regularidad la Escuela de Aviación Naval, con cuatro oficiales, terminando el curso superior los que lo iniciaron el año 1925.

La Escuela de Aprendices Aeronáuticos produjo quince marineros de la especialidad y el curso de mecánicos aeronáuticos, ocho mecánicos.

Las malas condiciones atmosféricas de Puerto Belgrano no permitieron una mayor intensidad en los vuelos de enseñanza, por lo cual los cursos se han desarrollado lentamente, aunque con buenos resultados.

Para abreviar los cursos, en el presente año se iniciarán los vuelos elementales en la Estación Aeronaval de Punta Indio con aviones terrestres, pasándose luego los alumnos a Puerto Belgrano para una instrucción de aplicación de hidroavión.

El material de vuelo para enseñanza necesita una reposición completa en lo referente a hidroaviones.

Estaciones Aeronavales—

Fuera de la Estación Aeronaval de Puerto Belgrano definitivamente constituida, no se tiene aun totalmente en servicio las estaciones que este Ministerio ha dispuesto crear.

La Estación Aeronaval de Punta Indio tiene habilitada ya su primera serie de edificios, como ser alojamientos y hangares, y en el presente año serán terminados los de la segunda serie que consisten en talleres, pañoles y alojamientos.

La Estación Aeronaval de Mar del Plata, recibirá oportunamente su impulso, con la construcción de un hangar para cobijar a los hidroaviones que participan en las maniobras con la Escuadra. El presupuesto total de las obras a ejecutarse en ella es de \$ 2.300.000 $\frac{m}{n}$, de los cuales \$ 270.000 fueron acordados en el anexo L de 1926.

Gabinete Psicofisiológico—

El Gabinete Psicofisiológico funcionó en su local provisorio, habiéndose practicado en él 83 exámenes, todos de personal militar de la Armada, que había sido designado por la Superioridad para que de él se seleccionara el más conveniente y apto para la instrucción aeronaval.

Los exámenes se practicaron en general dentro

de los procedimientos comunes para esta clase de pruebas y sólo con los contralores fundamentales, debido a que la instalación provisoria del gabinete, por una parte, y el criterio evolutivo por la otra, impiden por ahora una mayor eficiencia.

Estación Aeronaval de Puerto Belgrano—

En las planillas siguientes se extractan las actividades generales de esta estación, observándose un decrecimiento en el número de vuelos, debido a la escasez de material y a un aumento de las malas condiciones atmosféricas.

No disponiéndose de aviones de gran radio de acción no se ha efectuado ningún vuelo a larga distancia, pero en cambio se ha trabajado activamente en el servicio con la Escuadra y en vuelos de entrenamiento alrededor de la zona de Puerto Belgrano.

Además de los vuelos realizados hasta Mar del Plata para cooperar con la Escuadra, esta estación aeronaval destacó una escuadrilla para participar en la recepción al Comandante Franco a su arribo con el hidroavión Plus Ultra.

Estación Aeronaval Punta Indio—

Por estar en período de edificación, las actividades de esta estación aeronaval se han reducido al entrenamiento del personal allí destacado.

Montados los aviones Petrel adquiridos en el año 1925 en Estados Unidos de Norte América, se

efectuaron algunas comisiones con ellos, con motivo de la recepción al hidroavión "Buenos Aires", tripulado por Duggan y Olivero, visita del Presidente de la Nación a La Plata, inauguración de un aeródromo civil, además de algunos vuelos hasta Puerto Belgrano.

Se acompaña una planilla de las operaciones efectuadas.

FECHA	TIPO DE AVION	HORAS	MOTIVO
Febrero 1.º	Patrulla Vickers	3 h 40 m	Llegada del Plus Ultra.
» 26	Avión Petrel	4 h 30 m	Punta Indio P. Belgrano.
Marzo 19	Anfibio Vickers	11 h 35 m	Comisión búsqueda Cap. Madariaga.
Mayo 20	Avión Petrel	1 h 15 m	Punta Indio Sportiva.
Agosto 12	Escuadrilla Petrel	1 h 40 m	Arribo del Buenos Aires.
Octubre 26	Avión Petrel	7 h 40 m	Punta Indio Puerto Belgrano y viceversa.

FECHA	TIPO DE AVION	HORAS	MOTIVO
Novbre. 19	Escuadrilla Petrel.	2 h 10 m	Visita del Presidente de la República a La Plata.
» 21	» »	3 h 00 m	Inauguración del Aeródromo de Castelar.

Planilla de horas de vuelo en aviones

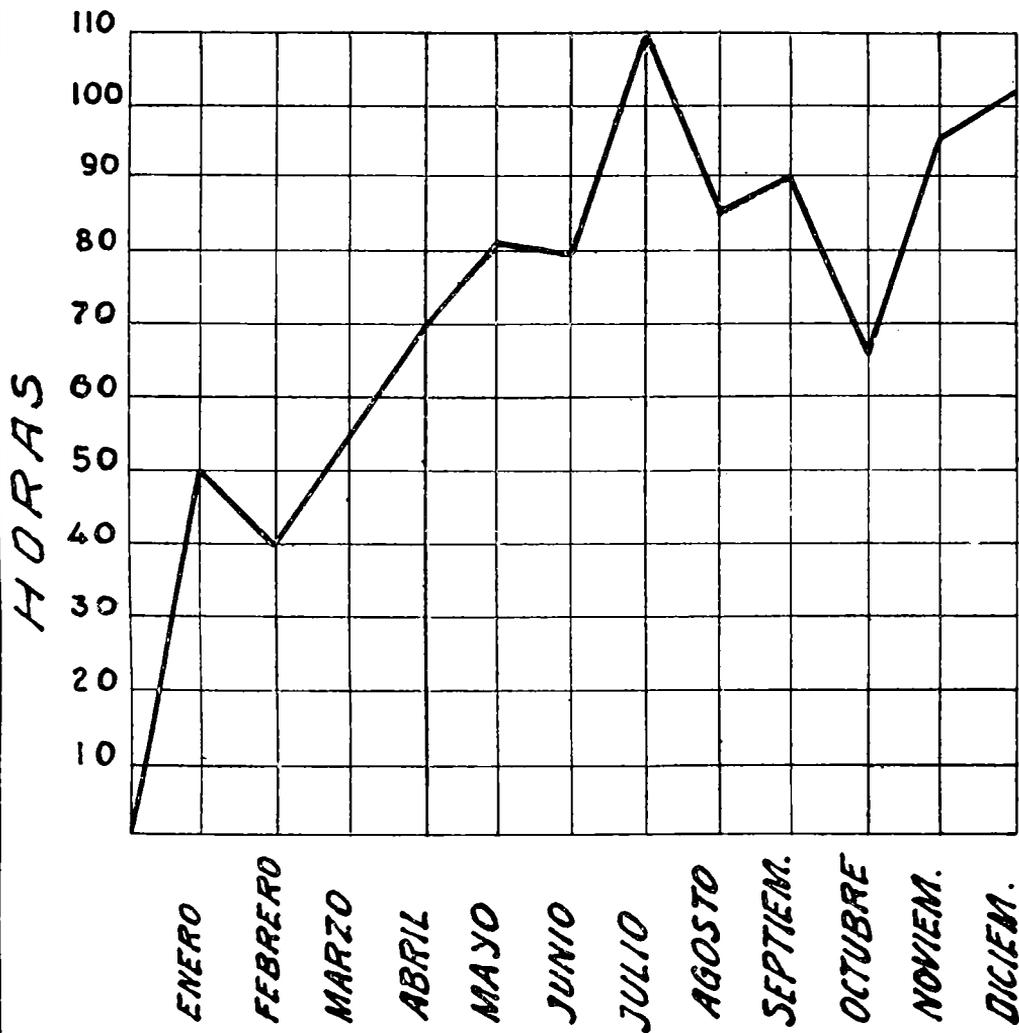
M E S	HORAS
Marzo	7
Abril	6
Mayo	7
Junio	7
Julio	8
Agosto	6
Septiembre	19
Octubre	10
Noviembre	25
Diciembre	10
Total de horas de vuelo	105

Las actividades de aerostación consistieron también en ascensiones de entrenamiento con el dirigible. Durante el transcurso del año 1926 se efectuaron 45 vuelos con un total de 80 h. 10 m.; habiéndose realizado en este intervalo 6 raids, 2 a Buenos Aires y 4 a Río Santiago.

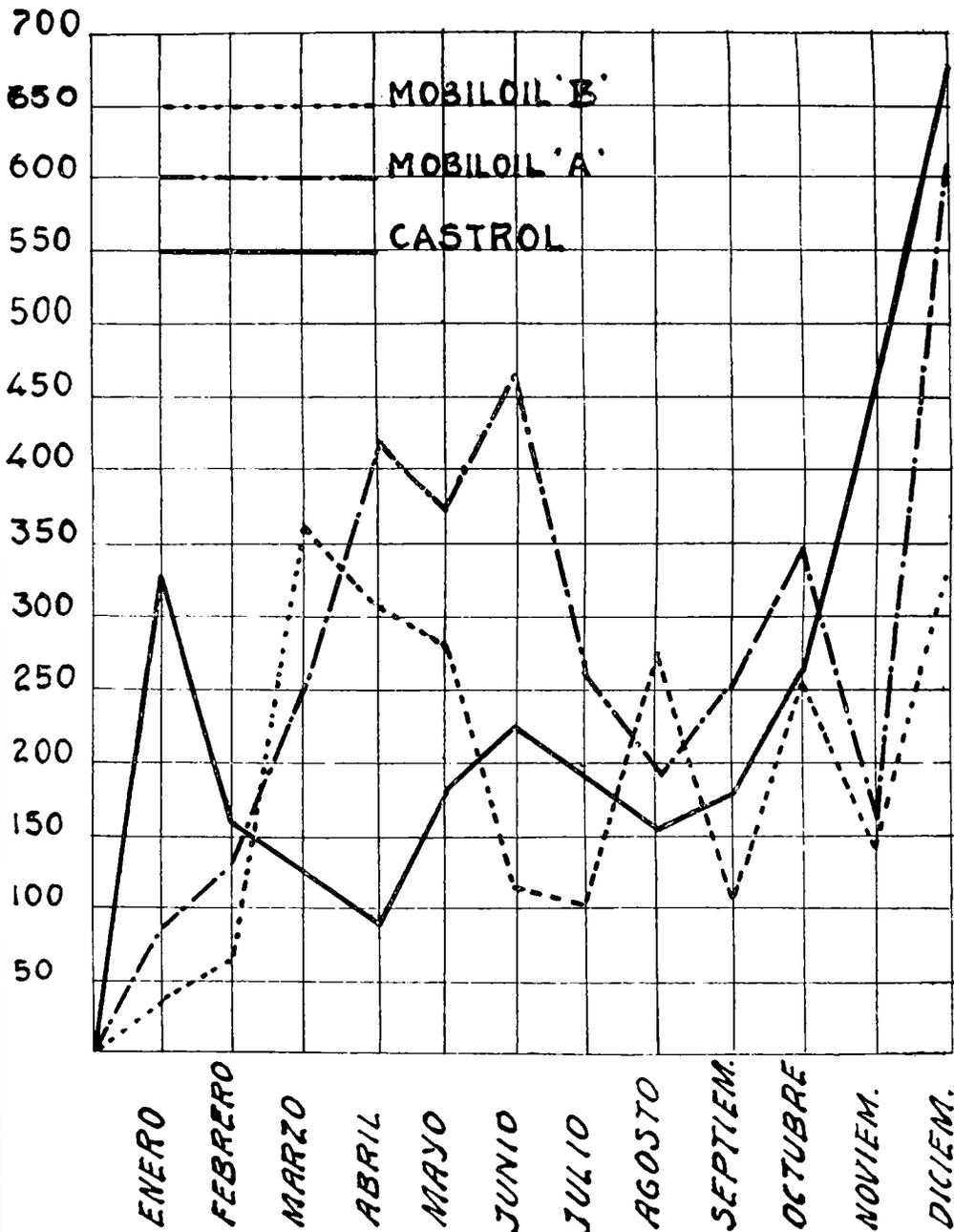
Relevamientos aerofotográficos—

Como consecuencia de los relevamientos aerofotográficos efectuados en el año 1925 con un hidroavión F. 5 L., de la zona de costa comprendida entre Cabo Dos Bahías e Isla Toba, se efectuaron estudios en el Gabinete de la Estación Aeronaval de Puerto Belgrano, confeccionándose mapas aerofotográficos, denotando con ello lo beneficioso de tales relevamientos para poner de manifiesto la configuración de la costa.

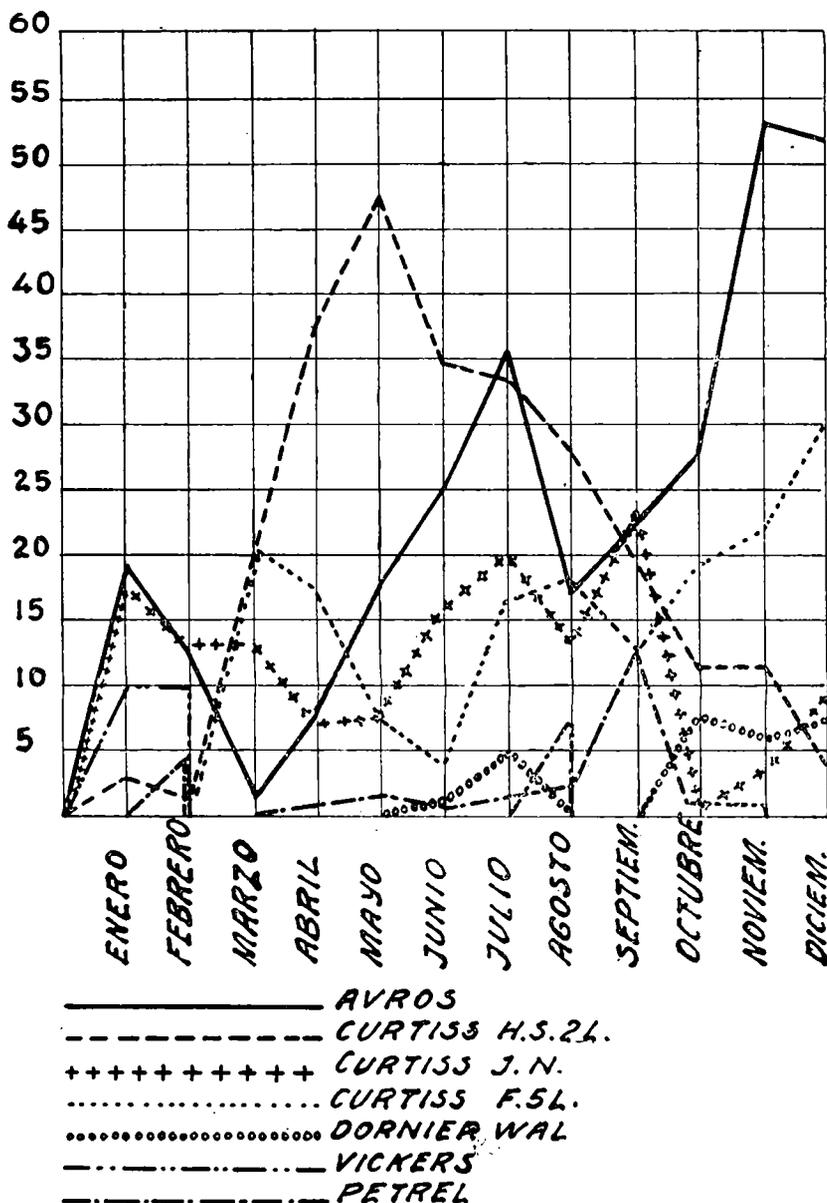
*-HORAS DE VUELO-
-AÑO 1926-*



- CONSUMO DE ACEITES -
- AÑO 1926 -



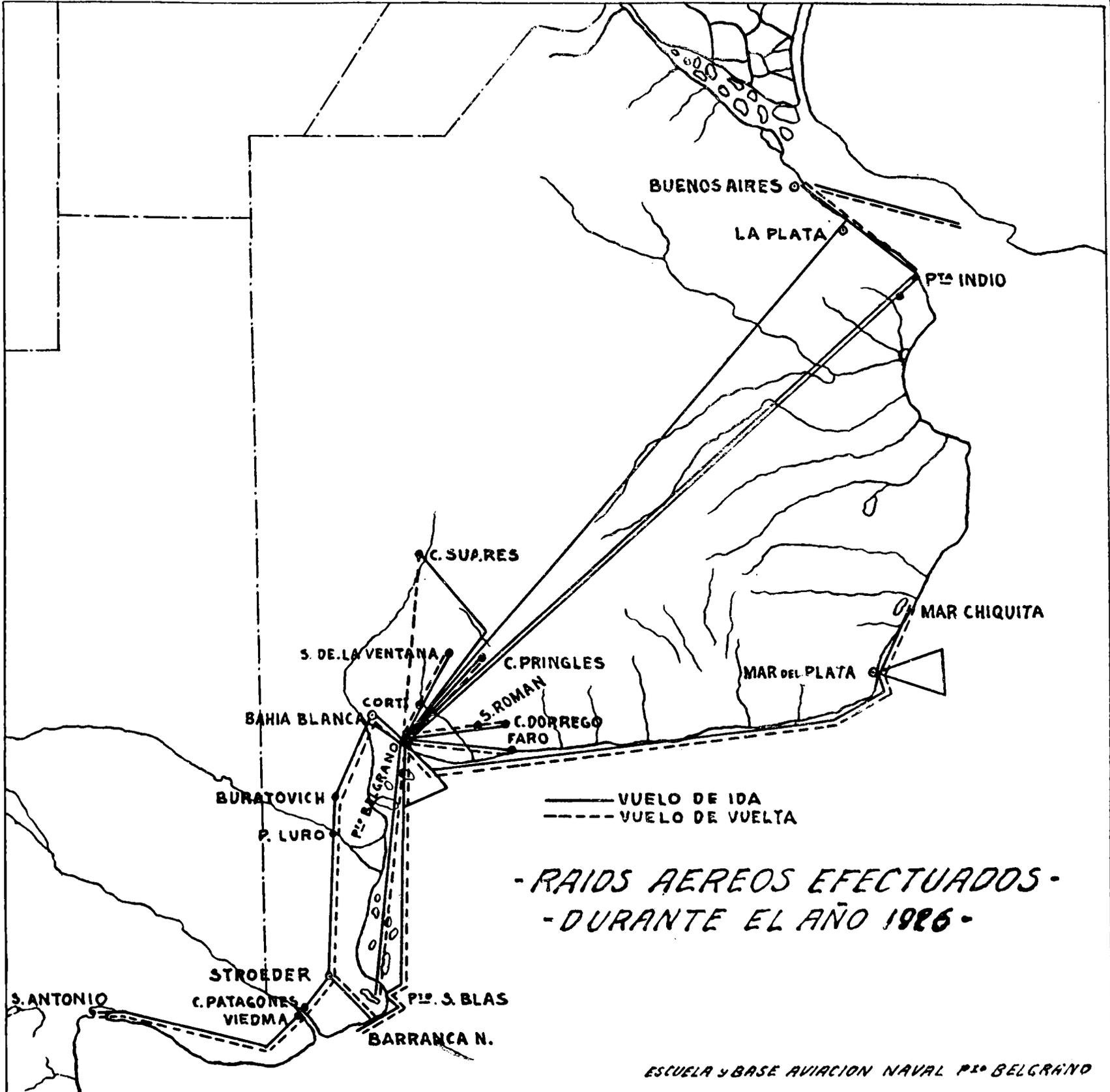
**- HORAS DE VUELO EFECTUADO -
 POR CADA TIPO DE APARATO
 - AÑO 1926 -**



- CONSUMO DE NAFTA -

- AÑO 1926 -





BUENOS AIRES

LA PLATA

PTA INDIO

C. SUARES

S. DE LA VENTANA

C. PRINGLES

MAR DEL PLATA

MAR CHIQUITA

BAHIA BLANCA

CORTI

S. ROMAN

C. DORREGO FARO

BURATOVICH

P. LURO

P. BELGRANO

— VUELO DE IDA
 - - - VUELO DE VUELTA

*- RAIDS AEREOS EFECTUADOS -
 - DURANTE EL AÑO 1986 -*

STROEDER

C. PATAGONES VIEDMA

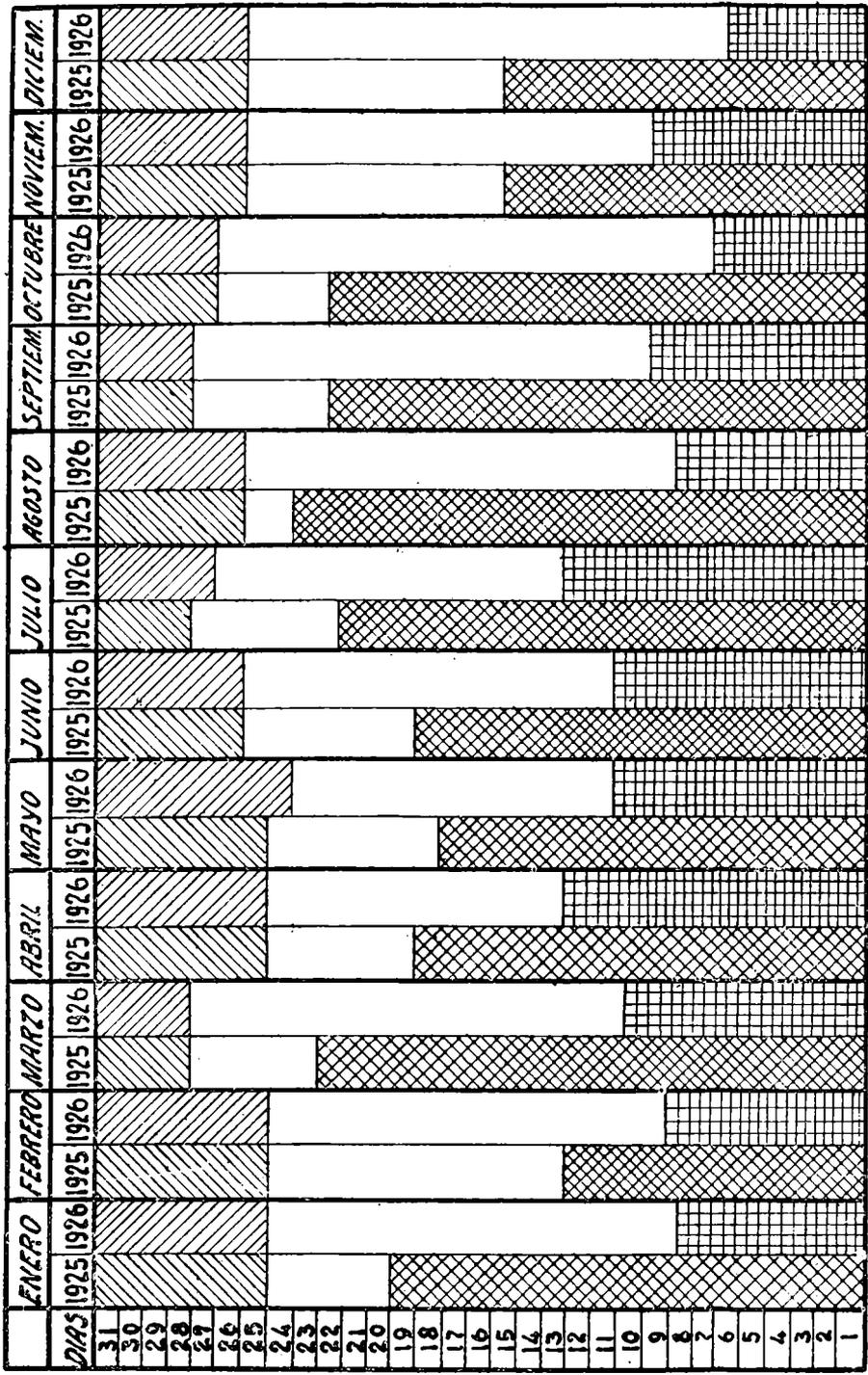
P. S. BLAS

BARRANCA N.

S. ANTONIO

ESCUELA y BASE AVIACION NAVAL P. BELGRANO

- CUADRO COMPARATIVO DE LOS DIAS VOLABLES AÑOS 1925 y 1926 -



-- REFERENCIAS --
 DIAS VOLABLES
 DIAS FERIADOS
 DIAS VOLABLES

SERVICIO DE COMUNICACIONES NAVALES

El personal que prepara la Escuela de Radiotelegrafistas de la Armada debido a la excelente preparación que recibe, encuentra grandes facilidades para trabajar en tierra y por ello los servicios continúan desarrollándose dentro de las dificultades debidas a la escasez de personal que impide repartir el trabajo y otorgar licencias y ascensos con la equidad que sería de desear; esto hace que aumente el atractivo de los bien remunerados puestos civiles.

La solución estaría en aumentar el número de los egresados de la Escuela, pero para eso se requeriría un local más amplio del cual no puede disponerse por ahora.

El año 1925 se enviaron Oficiales a Europa para efectuar estudios de radiotelegrafía; tres fueron a París a la Escuela Superior de Electricidad y uno a Italia a los cursos especiales de habilitación para Oficiales de Marina que se desarrollan en la Escuela de Livorno.

Uno de ellos sigue aún sus estudios especiales de radio en aviones, habiendo los otros tres regresado al país.

Durante el año y por primera vez se pudo, aunque en forma restringida, llevar a cabo el curso de

aplicación para cabos principales, siendo alumnos los que prestaban servicio en las estaciones Buenos Aires y Dársena Norte.

A este curso no se ha podido darle toda la extensión y práctica que hubiera sido necesario.

Instalaciones—

Se continúa con el plan de instalaciones.

La estación de Trelew tiene sus torres y edificios listos para recibir el equipo que se instalará en el curso del corriente año, cuando se reciba el que deba substituir al actual que trabaja en la estación Buenos Aires.

El edificio de la estación nueva de Puerto Belgrano está listo y las torres erigidas, debiendo iniciarse también este año la instalación de los aparatos.

La estación Dársena Norte destinada al servicio público exclusivo con toda la navegación mercante del Río de la Plata, tiene instalado su equipo a válvula que le permite mayor alcance y causa menos interferencia.

Durante el año se encarará la construcción de una nueva casa para la estación Río Grande y traslado de la estación Formosa a su lugar definitivo con construcción de edificio adecuado.

La nueva casa de la estación Puerto Aguirre, situada en el extremo NE. de la República, ha sido terminada estando a punto de concluirse la cons-

trucción de su equipo a onda continua y uno nuevo a chispa.

La repartición está empeñada en dotar a todas las estaciones costaneras y de buques, de equipos modernos a onda continua que puedan trabajar con onda interrumpida; se prevén y están en construcción estaciones para Río Santiago y Punta Mogotes, y se continuará a medida que la partida correspondiente lo permita.

En los faros Médanos y San Antonio se instalarán equipos a onda continua de 75 watts, a pedido del Servicio Hidrográfico. Ambos equipos están listos.

Los Acorazados “Moreno ” y “Rivadavia” tienen sus locales listos de acuerdo con las últimas enseñanzas de la guerra, para recibir los equipos transmisores y receptores ya ordenados a la Radio Corporation of America.

Para los destroyers se ha ordenado adquirir receptores americanos, debiendo instalárseles además equipos a onda continua de medio kw. construídos por el taller del Servicio y ya en obra.

Al Acorazado “Rivadavia”, Aviso “A 10” y Cañonero “Paraná” se les ha instalado equipos C. N. 12 y en los Cruceros Acorazados “San Martín” y “Belgrano” transmisores de un kw. onda continua W. Electric.

Se terminó la instalación de la planta radioelétrica del Guardacostas “Independencia”.

El taller ha construído además por cuenta del Ministerio de Agricultura:

Un equipo a válvula de 1 kw. antena con acumuladores y receptores de 15 a 2500 metros para el Observatorio de las Orcadas, empleándose personal del taller para su instalación y funcionamiento. Esta estación, la más austral de las existentes, reportará además de los beneficios comunes de la comunicación, los que se deriven de su utilización para las previsiones meteorológicas que han de adquirir ponderado valor en un futuro próximo. La estación se ha comunicado ya con Dársena Norte.

Dos equipos receptores con alto parlante para los observatorios de Pilar (Córdoba) y la Quiaca (Jujuy).

Para el Ministerio de Obras Públicas se encuentran en obra seis equipos a onda continua de medio kw. con receptor Telefunken, con destino a las dragas del Ministerio.

Para su propio servicio el taller ha construído un aparato de prueba de condensadores que permite ensayos hasta 12.000 volts.

De este modo lo Armada va dotándose de elementos para proceder a la construcción mejor controlada de los aparatos necesarios, independizándose el máximo posible de la industria extraña.

Servicio público—

El movimiento de radiotelegramas denota un aumento global del tráfico.

El aumento de la potencia de las estaciones Buenos Aires y Dársena Norte, así como el empleo de la onda continua en esas dos estaciones, permite el curso más regular y seguro del tráfico. La estación Buenos Aires dedicada exclusivamente al servicio oficial, facilita también la mejor atención del servicio público con los buques mercantes.

El movimiento total se descompone así:

Radios públicos internos	78.028
Radios públicos internacionales	13.259
Radios oficiales	66.350
Radios sin previo pago	17.290
Radios de servicio	15.561

Número total de radiotelegramas 190.488

En cuanto a las parciales, puede verse el detalle en la planilla que se adjunta. Se acompañan también gráficos que ilustran sobre la marcha progresiva del Servicio.

En estos cálculos no figuran los Radio-Señales cursados entre los buques y entre éstos y las costaneras y que alcanzan a un buen número, por pertenecer esta categoría a un servicio exclusivamente militar.

Recaudación—

Indica también un aumento consecuente con el aumento del tráfico público. El total de lo recaudado se ingresó, de acuerdo con la reglamentación vigente a la Dirección General de Correos y Telégrafos.

Tráfico de las Estaciones Costaneras Solamente

Año 1924

CATEGORIA	Expedid.	Recibidos	Retrasmt.	Totales	%.
Radios públicos internos.	15.410	24.514	52.921	92.845	46
» » internacionales..	3.785	3.626	564	7.975	4
» Oficiales.....	14.027	16.571	42.560	73.158	36
» Sin previo pago	4.462	3.474	7.432	15.368	8
» De servicio	2.649	3.671	7.035	13.355	6
N.º total de radiotelegramas....	40.333	51.856	110.512	202.701	—

Año 1925

CATEGORIA	Expedid.	Recibidos	Retrasmt.	Totales	%.
Radios públicos internos.....	15.574	14.293	45.438	75.305	43
» » internacionales..	2.730	1.944	13.703	18.377	10
» Oficiales.....	13.366	15.972	24.827	54.165	31
» Sin previo pago	4.839	2.444	7.474	14.757	9
» De servicio	3.536	3.011	6.116	12.663	7
N.º total de radiotelegramas	40.045	37.664	97.558	175.267	—

Año 1926

CATEGORIA	Expedid.	Recibidos	Retrasmt.	Totales	%.	Recaudac. = \$.
Radios públic. internos... .	21.007	25.110	31.911	78.028	41	29.830.74
» » internacion.	2.660	2.331	8.268	13.259	7	6.249.18
» Oficiales.....	18.337	26.937	21.076	66.350	35	—
» Sin previo pago ...	6.368	4.511	6.411	17.290	9	—
» De servicio	5.577	6.378	3.606	15.561	8	—
N.º total de radiotelegram.	53.949	65.267	71.272	190.488	—	36.079.92

Tráfico de los buques solamente

Año 1926

Radios públicos internos	9.407	$\frac{m}{n}$	8.049.53
Radios públicos internacionales	945	»	6.392.80
Radios oficiales	6.155	»	—
Radios sin previo pago	823	»	—
Radios de servicio.	1.562	»	—
			<hr/>
Total de radiotelegramas	18.892	$\frac{m}{n}$	14.442.92

Aficionados y broadcasting—

Este Departamento tiene a su cargo por la reglamentación vigente, la atención, control e inspección de las estaciones de aficionados y radio-difusión que están dentro de la zona asignada por la ley.

La necesidad de una ley que rijan la materia se impone cada día, a fin de disponer de la fuerza necesaria para el mejor control y regulación de las transmisiones.

Será igualmente necesario restringir la gama de longitudes de ondas asignadas, teniendo en cuenta el progreso que hace la onda corta, la cual deberá en un futuro próximo destinarse para el servicio del Estado por razones técnicas y económicas.

Por otra parte las interferencias entre estaciones es un punto que exige una continua fiscalización. A medida que aumente la congestión de la atmósfera por agrupamiento de estaciones dentro de una determinada gama de ondas, será necesario el establecimiento de una cadena de *escuchas* que constantemente controlen las transmisiones y localicen

las perturbadoras, o a las que salgan de la onda asignada.

El número de estaciones actualmente en funcionamiento se distribuye así:

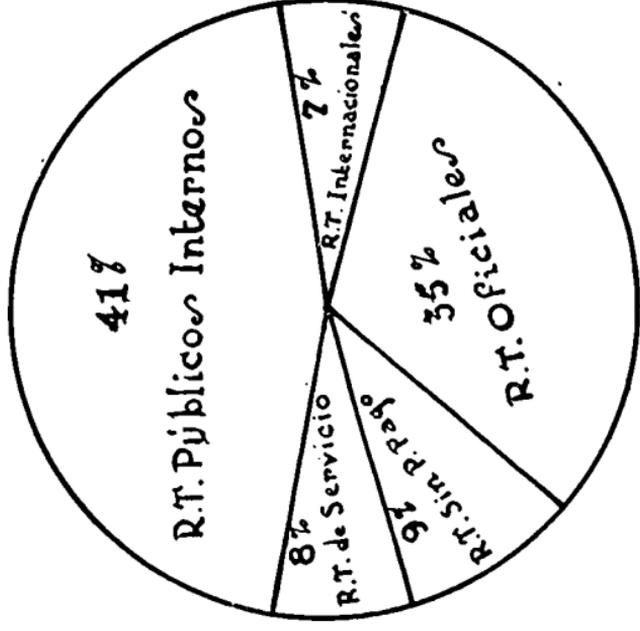
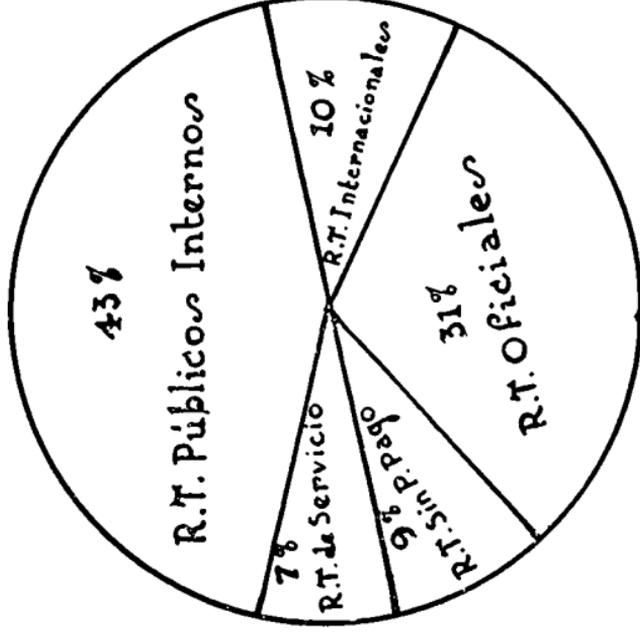
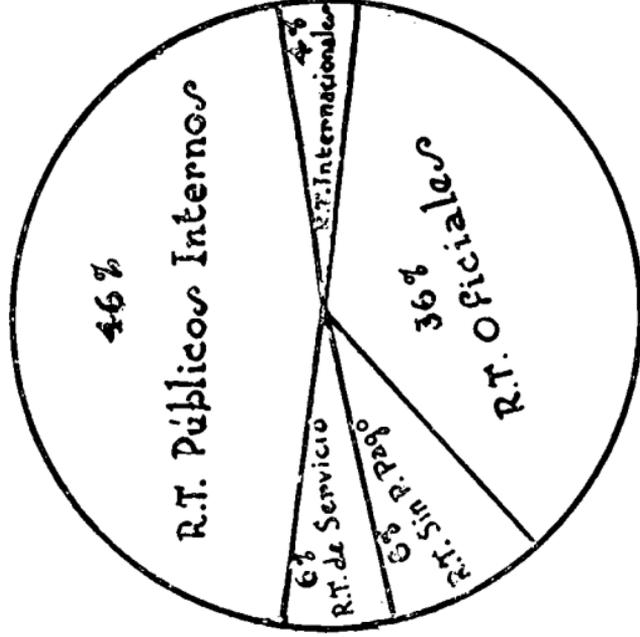
Estaciones transmisoras de broadcasting . . .	35
Estaciones transmisoras de aficionados . . .	355
Certificados de aficionados	431

El número de estaciones de broadcasting denota un aumento con respecto a las del año 1925, y el de aficionados una disminución apreciable. Esto es atribuible al hecho de haberse exigido a los aficionados la prueba de recepción que marca la reglamentación respectiva.

AÑO 1924

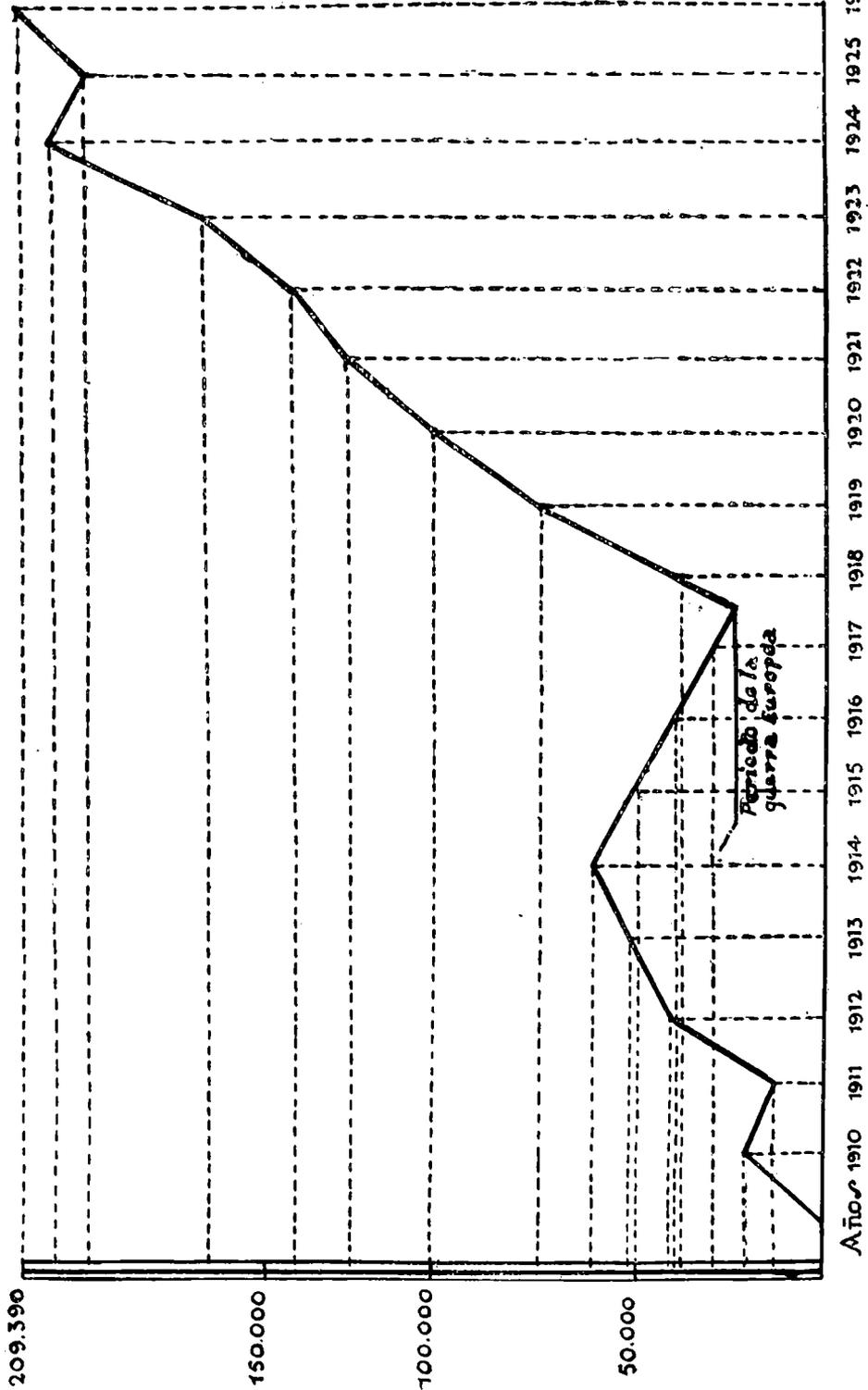
AÑO 1925

AÑO 1926



Porcentaje del Tráfico Radiotelegráfico de las Estaciones Costaneras

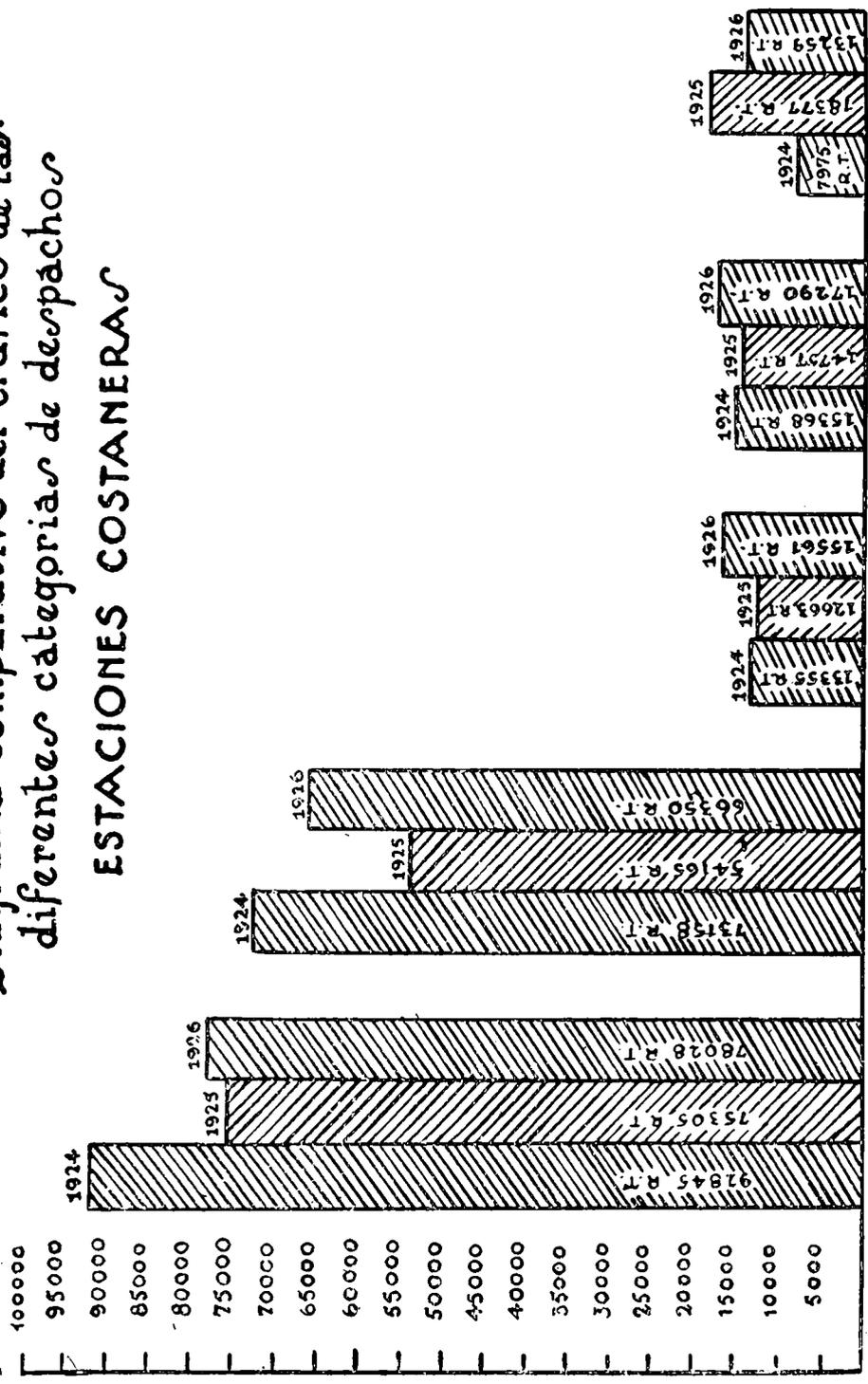
CURVA DEMOSTRATIVA DEL TRAFICO RADIOTELEGRAFICO



Años 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926

Diagrama comparativo del tráfico de despachos diferentes categorías de despachos

ESTACIONES COSTANERAS



SERVICIO HIDROGRAFICO

Durante el año transcurrido el Servicio Hidrográfico desarrolló su acción normalmente continuando el programa general de balizamiento, iluminación y levantamientos hidrográficos.

La Ley de Presupuesto General para 1926, artículo 6.º, determinó que las casas actualmente ocupadas por el Servicio Hidrográfico y que fueron adquiridas para el Policlínico San Martín, deberían ser entregadas a la Facultad de Medicina para escuelas dependientes de la misma; el mismo presupuesto proveía fondos con los que se podría resolver la situación del personal de faros y el proyecto de presupuesto para 1927 contempló la provisión de fondos para poder construir el edificio del Servicio Hidrográfico y el Observatorio Naval.

La Ley 11.378 provee los fondos para la adquisición de los buques especiales para campañas hidrográficas, oceanográficas y vigilancia de balizamiento.

Con el edificio expresamente construído para el fin que se destina y buques nuevos y adecuados para las campañas a efectuar, se podrá seguir con más seguridad y rendimiento el desarrollo del plan de trabajos preestablecidos, sin las interrupciones provocadas por las continuas reparaciones a efectuar en los buques viejos destinados a este servicio y de escaso rendimiento por lo inadecuados.

Los puntos más importantes que deben señalarse y que exigen una acción inmediata en la organización de esta repartición, ya contempladas en el Despacho de la Comisión de Presupuesto de la Honorable Cámara de Diputados para 1927, y que significan una solución parcial que debe ser encarada en toda su amplitud:

Como en toda repartición en pleno desarrollo, hay conveniencia en asignar partidas fuertes en el presupuesto, a fin de atender y llenar las exigencias de tan vasto y complejo servicio público y de seguridad para la navegación.

El Servicio Hidrográfico se ha visto ya, y seguirá viéndose en la necesidad de perder algunos de sus más valiosos y meritorios empleados que naturalmente tratan de obtener otros empleos o dedicarse a otras actividades mejor remuneradas y cuyos sueldos estén más de acuerdo con la preparación técnica y estudios que se les han dado. La solución de este punto es perentoria, imponiéndose la mejoría en las gratificaciones del personal de acuerdo con los destinos que desempeñan y penurias que experimentan.

Durante varios años se ha provisto de fondos para la construcción de nuevos faros, balizamientos de puertos, aumentos de la iluminación de la costa marítima, etc.; el número de aparatos luminosos, se ha duplicado desde el año 1922 hasta 1926; en cambio, los fondos para atender ese servicio han sido disminuídos casi a la mitad. Esto crea una situación perjudicial para el mantenimiento del material, para el seguro funcionamiento de los faros

y para el bienestar del personal que los tiene a su cargo, que es acreedor a consideraciones especiales por los sacrificios que se imponen a sus tareas. El desarrollo del balizamiento de la costa exige el refuerzo de las partidas para la conservación y mantenimiento de lo existente.

El presupuesto en vigor no concuerda con la reorganización efectuada en el Servicio Hidrográfico, de acuerdo con sus funciones y la ampliación que requerían los servicios de seguridad marítima para la marina mercante y de guerra; dentro del monto aproximado de las partidas globales y particulares de que se dispone, es decir, sin aumentar demasiado los fondos disponibles normalmente, puede confeccionarse un presupuesto de gastos que consulte las necesidades efectivas de esta repartición en la actualidad.

Actividades generales—

El Cañonero “Patria” terminó el levantamiento de la bahía Camarones e inició los trabajos entre Cabo Raso y la boca del Golfo Nuevo.

El Balizador “Alférez Mackinlay” hizo un nuevo levantamiento del canal de acceso a la bahía Uruguay en la ría Deseado y construyó el balizamiento diurno que facilita ese pasaje.

La Comisión de Poligonal Invar terminó un trabajo de precisión que une al faro Claromecó con punta Asunción; con la finalización de este levantamiento, la costa de la Provincia de Buenos Aires, desde la ciudad de este nombre hasta la ciudad de

Bahía Blanca, ha quedado cubierta por una red de triangulación o poligonal Invar de igual o mayor precisión, efectuada por la marina de guerra exclusivamente.

Durante el año fueron librados al servicio público los faros “Le Maire” y “Buen Suceso”, con lo que se ha llenado una sentida necesidad de los navegantes que frecuentan esas regiones, especialmente en los meses de invierno, en los que las horas de luz son escasas.

Se ha completado el balizamiento de Comodoro Rivadavia con la instalación de una farola en el muelle de la Explotación Fiscal de Petróleo y otra en punta Borja; estas nuevas luces con características especiales que las distinguirán de las innumerables luces que hay en las torres de los pozos, prestan un señalado servicio a la marina mercante y especialmente a los buques petroleros del Estado que operan en ese muelle fiscal.

En la costa de la Provincia de Buenos Aires se han inaugurado 3 nuevas balizas, que con otras ya existentes, constituyen 3 enfilaciones utilizables como bases para la determinación de la velocidad de los buques y de otros elementos necesarios para la navegación.

En la caleta Coig, al norte de puerto Gallegos, está destacada la Comisión Hidrográfica para efectuar el levantamiento de ese puerto, frecuentado por pescadores de ballena y del que se carece de un plano para guiarse en su acceso.

El Taller-depósito de Faros, ya completado con la maquinaria indispensable para sus trabajos, ha respondido a las exigencias del servicio; en él se han efectuado todas las reparaciones de los aparatos de iluminación y la construcción de torres para balizamientos; también se construyeron las farolas y todos los elementos accesorios para los nuevos faros, con economía muy apreciable sobre los precios de la adquisición en el extranjero que se hacía anteriormente.

La Usina de Gas Acetileno de Puerto Belgrano ha funcionado con regularidad con una producción de 6.572.870 litros de gas, con los que se cargaron 1101 acumuladores, que fueron distribuidos en los faros desde la Tierra del Fuego hasta la Isla Martín García.

La provisión del material de derrota para los buques de la Armada llenó las necesidades exigidas por el cargo de navegación; previendo la necesidad del año próximo se ha efectuado la adquisición del material necesario para la reposición del que está en uso y para atender nuevos servicios.

De acuerdo con las exigencias de la seguridad de la navegación se han hecho las publicaciones náuticas que requieren la marina de guerra y mercante: Tablas de Mareas, Avisos a los Navegantes, Suplementos a las Listas de Faros y Derroteros.

Por primera vez se ha redactado el Derrotero de los ríos Paraná y Uruguay que ya ha sido publicado.

El Servicio de la Hora Oficial, tops radiotelegráficos y luminosos para los navegantes, así como las señales de precisión para las Comisiones Astronómicas que trabajan en conexión con el Observatorio Naval, se mantuvo sin interrupción.

De acuerdo con la Dirección de Minas y Geología del Ministerio de Agricultura se organizó una comisión que efectuará cateos para la búsqueda de agua potable en la zona de reserva para la Base Naval de Puerto Deseado; esta comisión ha terminado su cometido con muy buen éxito.

Por decreto del Poder Ejecutivo del 30 de Marzo de 1926 se constituyó la Comisión Permanente para la Exploración Científica Marítima, dentro de la competencia que la Ley 3727, de Organización de los Ministerios Nacionales, asigna a los Departamentos de Marina y Agricultura.

De acuerdo con la Prefectura General de Puertos, la que tiene a su cargo velar por el cumplimiento de los reglamentos para los puertos y la navegación marítima, fluvial y lacustre, así como las funciones que en materia de transportes terrestres corresponden a la Dirección General de Ferrocarriles de acuerdo con la Ley 2873, funciones que le fueron asignadas por Decreto del 31 de Marzo de 1913, el Servicio Hidrográfico ha tomado la intervención que le corresponde en la parte náutica y técnica combinando su acción con las reparticiones del Ministerio de Obras Públicas en lo que le es pertinente.

En la Memoria del año próximo pasado se de-

cía: “La carencia de talleres propios, atrasa mucho la publicación de las cartas marinas, pues éste es un trabajo muy especializado que requiere personal expresamente dedicado a ello; se ha abordado la solución de este problema y sin esperar un resultado inmediato se llegarán a subsanar los inconvenientes actuales”. El problema ha quedado completamente resuelto con muchas ventajas técnicas y económicas.

En el mes de Noviembre tuvo lugar en Mónaco la reunión periódica del Congreso Internacional de Hidrografía, de acuerdo con los Estatutos de la Oficina Hidrográfica Internacional, a la que nuestro país está adherida y para cuya adhesión la Ley de Presupuesto provee los fondos necesarios para el pago de la cuota anual establecida; nuestro país tuvo en el citado Congreso la representación que le correspondía.

Se mantiene canje de publicaciones náuticas y cartas marinas con los Servicios Hidrográficos de las naciones siguientes: Alemania, Brasil, Chile, China, España, Estados Unidos de Norte América, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Italia, Japón, Noruega, Portugal, Uruguay, Suecia y Siam.

Se ha reglamentado el ingreso y ascenso del personal técnico, formulándose los programas de exámenes de acuerdo con cada especialidad.

Trabajos hidrográficos—

El Hidrógrafo “Patria” continuó durante todo el año los trabajos de levantamientos hidrográficos

en la costa comprendida entre el golfo San Jorge y la boca del golfo Nuevo. La comisión destacada para este objeto emprendió sus tareas en el mes de Marzo haciendo el traslado a la bahía Camarones de todo el material y personal que se encontraba concentrado en bahía Gill y que había colaborado en el levantamiento de la costa norte del golfo San Jorge, durante el año 1925.

Ha quedado terminado el relevamiento submarino de la bahía Camarones que abarca unos 606 kilómetros cuadrados e incluye las caletas Sara y Carolina y la bahía San Sebastián. La costa fué dibujada de acuerdo con los trabajos topográficos efectuados sobre el terreno por la marina, controlados con el levantamiento parcial aerofotogramétrico efectuado en 1925 por nuestro servicio aeronáutico naval.

Las comisiones destacadas en tierra han permanecido en la zona de trabajo durante todo el año, desarrollándose hacia el norte para llegar a la zona del río Chubut. El Hidrógrafo "Patria" que salió para su viaje el 22 de Febrero y terminó su campaña anual el 2 de Noviembre, habiendo efectuado seis viajes, se mantuvo en el mar 140 días, de los 250 días transcurridos en ese intervalo.

El Balizador "Alférez Mackinlay" efectuó un nuevo levantamiento de la barra interior de puerto Deseado, sobre las enfilaciones que constituyen el pasaje a la bahía Uruguay, donde está la zona de reserva del Ministerio de Marina para el Apostadero Naval; los sondajes de comprobación efectuados muestran que no ha habido variación en los

fondos desde el año 1906, época en que por primera vez se hizo un plano exacto y completo de este puerto.

En el mes de Septiembre, embarcada en el “Alférez Mackinlay” se trasladó a caleta Coig una comisión constituida por el Jefe, dos Oficiales, el personal hidrógrafo necesario y los materiales requeridos para el trabajo de su levantamiento.

Mientras la comisión destacada en Buen Suceso construía el faro del mismo nombre, el “Alférez Mackinlay” efectuó los sondeos de puerto Español, en la bahía Aguirre, sobre la costa sur de Tierra del Fuego.

La comisión de poligonal Invar unió los trabajos llevados hasta Claromecó desde el norte con punta Asunción, punto terminal del levantamiento efectuado en 1909 por la comisión hidrográfica de Bahía Blanca, cuyos resultados proveyeron los elementos para las primeras cartas exactas y detalladas de esa región.

La poligonal Invar efectuada tiene una extensión de 70 kilómetros y la poligonal topográfica llevada a lo largo de la costa es de 62 kilómetros; este trabajo fué iniciado en Octubre de 1925 y terminado en Abril de 1926.

Publicaciones náuticas—

Se calcularon y publicaron las “Tablas de Mareas para 1927”, las que fueron distribuidas en Noviembre de 1926. En estas Tablas se da la altura

y hora de la pleamar para todos los puertos de la costa argentina; la necesidad de esta publicación se evidencia cuando se considera que los puertos patagónicos están obstruídos en su entrada por bancos con 2 y 3 pies de agua en bajamar y que deben ser cruzados oportunamente por buques de más de 20 pies de calado. Además de los datos para los puertos se han incluido los del canal de Punta Indio y canal La Manuelita, sitios donde es más dificultosa la navegación del Río de la Plata y entrada a Bahía Blanca, respectivamente.

Se publicó el Suplemento N.º 1 del Derrotero Argentino, Parte II, con lo que se ha llevado a conocimiento de los navegantes datos e informes sobre nuestra costa proporcionados por las comisiones hidrográficas que últimamente efectuaron trabajos en ellas.

Se redactó y publicó el “Derrotero de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay”; se llena así una necesidad muy sentida por la navegación fluvial, especialmente en los tramos de los ríos hasta donde es factible la navegación por los buques de ultramar. La redacción de este Derrotero fué hecha en cooperación con la Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas.

La publicación quincenal de Avisos a los Navegantes se prosiguió normalmente, y cuando hubo novedades de urgencia se despacharon Avisos Urgentes por las estaciones radiotelegráficas de Dársena Norte, Punta Mogotes, Comodoro Rivadavia y Cabo Vírgenes.

Complementando el Derrotero de los Ríos, se ha incorporado a los Avisos a los Navegantes la transcripción de los datos publicados en el Boletín de Calados Admisibles, por la División Paraná, con lo que serán universalmente difundidas las condiciones de nuestra red fluvial para la navegación de ultramar.

Se prosiguió con la corrección periódica de cartas, derroteros y listas de faros, argentinas y extranjeras. En estas condiciones el Servicio Hidrográfico se halla en estado de proveer a los navegantes el último informe que necesitan para la navegación en cualquier parte del mundo.

Se redactó y publicó por primera vez el Catálogo de Cartas Argentinas, con el índice geográfico correspondiente.

Se han dado a la imprenta y próximamente quedarán listas, las nuevas ediciones de las publicaciones siguientes: Lista de Faros y Señales Marítimas de los Ríos, y Lista de Faros y Señales Marítimas de la Costa Atlántica.

Se ha publicado y distribuído el Tomo VII de los Anales Hidrográficos, con lo que se continúa la práctica de dar a conocer los datos de interés obtenidos por las diversas comisiones hidrográficas y de balizamiento que han trabajado en nuestras costas, así como las informaciones obtenidas de los Servicios Hidrográficos extranjeros que aportan nuevos elementos de estudio.

Se entregaron al servicio público las siguientes cartas marinas (edición 1926) que fueron impresas en los propios talleres:

N.º 2—Puerto Santa Cruz; nueva edición corregida.

N.º 18—Puertos de Mar del Plata y Quequén; nueva.

N.º 21—Puerto Deseado; nueva edición completada.

N.º 19—Cabo Tres Puntas a Bahía Laura; nueva edición completada.

N.º 44—Punta Pescadero a Punta Roja; nueva.

N.º 46—Puertos de Santa Elena, Laura y Concepción; nueva.

N.º 48—Bahía de los Nodales; nueva.

N.º 60—Cabo Tres Puntas a San Julián; nueva.

N.º 14—Canal Leones y Bahía San Gregorio; nueva.

N.º 34—Puerto San Julián; nueva edición corregida.

N.º 55—Cabo San Antonio a Quequén; nueva edición.

Album de 12 cartas de vientos de la costa argentina.

Carta del Cielo Austral.

Se hallan en preparación las cartas siguientes:

N.º 3—Bahía Camarones; nueva.

N.° 12—Cabo Dos Bahías a Isla Tova; nueva.

N.° 13—Bahía Bustamante; nueva.

N.° 65—Canal Beagle; hoja 1; nueva edición.

N.° 64—Canal Beagle; hoja 2; nueva edición.

N.° 1—Río Negro; nueva edición corregida.

N.° 70—Acceso a los ríos Paraná y Uruguay; nueva.

N.° 15—Puerto Huevo y Bahía Gill; nueva.

Observatorio Naval—

Se completó la dotación de instrumentos para la determinación y conservación de la hora, y se adquirió un aparato para dar el top radiotelegráfico automáticamente, con lo que se conseguirá un grado de precisión y seguridad mayor que el obtenido hasta ahora.

Se pusieron en funcionamiento los tres grandes péndulos “Leroy” que trabajan en el vacío; a pesar de su mala instalación (provisoria) se ha conseguido regularlos satisfactoriamente; pero sólo una vez instalados convenientemente en el nuevo observatorio se obtendrá de ellos la precisión que por su construcción debe exigírseles.

También se ha terminado la instalación provisoria de un cronógrafo impresor “Gautier” y de un automático “Brillié-Leroy” con sus penduletes accesorios.

El anteojo “Bamberg” fué recorrido torneándose nuevamente su eje.

El instrumental que se ha puesto en funcionamiento es similar al del Observatorio de París, y constituye un conjunto de aparatos que debe considerarse entre los más precisos del mundo.

El servicio de tops radiotelegráficos y luminosos fué atendido sin interrupciones.

El servicio de la Hora Oficial a cargo de la Armada fué estrictamente controlado; el reloj de la Torre de la Plaza Británica que es el que indica la hora oficial para la Capital Federal ha tenido como máximo un error de un minuto. Completando este servicio se ha transmitido diariamente la hora al Correo y esta repartición la transmite por el Telégrafo Nacional a toda la Nación.

También telefónicamente y dentro del segundo de tiempo, se ha transmitido diariamente la hora a los Ferrocarriles, Bancos, Congreso, Cuartel de Bomberos, Casas de Cronometristas y otras reparticiones nacionales y empresas particulares que la solicitan periódicamente.

Para el servicio de la Escuadra se ha adquirido un lote de acompañantes de acuerdo con sus necesidades.

Se procedió al cambio de aceite de los cronómetros de acuerdo con las instrucciones reglamentarias y se han pedido presupuestos para la adquisición de un lote de cronómetros que reemplazarán a aquellos que por ser muy viejos no tienen una

marcha regular; la decisión sobre su elección depende de la clasificación que le otorguen los observatorios oficiales de los países donde son construídos.

Con los fondos solicitados en el proyecto de 1927 podrá construirse el edificio del Observatorio Naval, actualmente instalado provisoriamente en la Dársena Norte; ha sido preparado el anteproyecto adoptando las características y últimos adelantos introducidos en los observatorios extranjeros; ya experimentados prácticamente; todos los antecedentes fueron enviados a la Oficina Técnica de la Dirección General del Material del Ministerio de Marina, para que se prepare el proyecto definitivo con las especificaciones para su construcción.

Instrumentos—

Se ha recibido el instrumental náutico encargado a las Comisiones Navales de Estados Unidos de Norte América y Europa, el que está destinado a reponer el que hay que descargar por su uso y para atender nuevos servicios; también se contempló el caso de que hubiere que movilizar algunas unidades de la marina mercante.

Todas las reparaciones se efectuaron en el Taller de Instrumentos instalado en el Servicio Hidrográfico, obteniéndose una notable economía en la inversión de los fondos para reparaciones, y lo que es más importante, un trabajo hecho de acuerdo con las características del instrumento; pudiéndose en algunos casos transformarlos para otros usos

cuando por su estado no pueden ser usados para el fin primitivo para el cual se construyeron.

Actualmente el taller no llena las necesidades de la Armada y su capacidad de rendimiento no puede acrecentarse por falta de espacio para su ampliación; en el nuevo edificio del Servicio Hidrográfico tendrá una ubicación conveniente.

Nuevos faros—

El 18 de Febrero fué librado al servicio público el faro “Le Maire” constituido por una torre cilíndrica de hierro con plataforma superior, con una altura total de 52 metros sobre el nivel del mar y un poder luminoso que lo hace visible a 18 millas. Este faro está situado en el islote de la entrada a Bahía Crossley en la parte occidental de la Isla de los Estados.

El 8 de Noviembre fué librado al servicio público el faro “Buen Suceso” constituido por una pirámide exagonal de acero con plataforma superior, con una altura total de 48 metros sobre el nivel del mar y un poder luminoso que lo hace visible a 18 millas. Está ubicado en el cabo “Buen Suceso” al sud de la bahía del mismo nombre, en la Tierra del Fuego.

Los faros “Le Maire” y “Buen Suceso” completan el balizamiento del estrecho de “Le Maire”, ruta que aunque no es muy frecuentada es obligatoria para los buques que hacen el servicio al canal Beagle, y que es de difícil navegación por las fuertes corrientes que hay en ese estrecho, las que des-

plazan a los buques que lo navegan sin que tengan otra guía para corregir su ruta que la referencia a puntos de tierra sólo visibles durante la noche, que en invierno es de mucha duración, mediante faros como los que se han instalado.

Los alcances luminosos de que se les ha dotado son suficientes para el fin propuesto y su utilización se encuentra complementada, para los buques que vienen a recalar a esa zona desde el norte, por el antiguo faro instalado en la isla de Año Nuevo, al norte de la isla de Los Estados.

Balizamientos—

El 3 de Julio fué librada al servicio público la farola del muelle de Comodoro Rivadavia, torre cuadrangular de hierro de 11 metros de altura y alcance luminoso de 8 millas.

Otra luz marítima con las mismas características fué instalada en Punta Borja, al sud de Comodoro Rivadavia.

Estas dos farolas facilitan la maniobra de los petroleros en el muelle de la Explotación Fiscal y eran también requeridas por los buques mercantes que frecuentan ese puerto, para ser utilizadas al tomar y mantenerse en ese fondeadero.

El 6 de Marzo fué librado al servicio público el balizamiento diurno que indica la ruta a seguir para pasar la segunda bahía de Puerto Deseado, constituido por 7 balizas que determinan 5 enfilaciones.

El 20 de Octubre se libraron al servicio 3 balizas de hierro de forma piramidal y de 24 metros de altura que, con las ya existentes de San Andrés, Chica y Hermengo, determinan 3 enfilaciones paralelas utilizables para la determinación de la velocidad y otros datos para la navegación de los buques. Estas balizas están situadas en las proximidades de Miramar, Provincia de Buenos Aires.

Trabajos de balizamiento proyectados—

Próximamente se iniciará la instalación de un faro de primer orden en Punta Mercedes, al sud de la bahía Laura, con torre de 24 metros sobre el nivel del suelo y poder luminoso para 20 millas de alcance; este faro, con el ya instalado en Cabo Gardián, servirá para señalar la posición de la roca Bellaco, que ubicada a 12 millas de la costa y sobre la ruta de navegación entre puerto Deseado y San Julián, es un verdadero peligro que obliga a los buques a alejarse de su trayectoria directa, con pérdida de tiempo que a veces determina que se pierda la oportunidad de llegar al puerto de San Julián durante la pleamar, que es cuando es posible el pasaje de los bancos de su entrada que tienen 7' de profundidad con marea baja.

En punta Bajos, entre los faros “Delgada” y “Norte”, en la costa este de la península Valdez, será instalado otro faro con las mismas características que el anterior; con este faro quedarán cubiertos por sector luminoso los bajíos de esa costa hacia los cuales son llevados los buques por las fuertes corrientes existentes al largo de la misma

y que son sentidas especialmente en la travesía del golfo San Matías.

En punta Guzmán, al sur de Cabo Blanco, se erigirá una luz que complementa los servicios del faro de Cabo Blanco, y con la cual se obtendrá seguridad para la navegación nocturna entre los bajos fondos de Cabo Blanco y la costa, ruta que es la más conveniente y sólo utilizada ahora durante el día.

Todo el material para la erección de estos tres faros se encuentra listo en el taller de faros, donde han sido construidas las torres y preparadas las garitas.

El balizamiento de los canales de Bahía Blanca debe ser completado por nuevas boyas; para este objeto se han adquirido 12 farolas que serán colocadas en boyas existentes sin dispositivo para luz y cuya transformación se hará en el taller de faros.

El faro de San Antonio, provincia de Buenos Aires, lleva más de 30 años de funcionamiento continuado; sus mecanismos de relojería se encuentran muy gastados y siendo necesaria su reposición se han adquirido los elementos para su transformación en automático a gas acetileno, lo que aparte de ser más económico para efectuar la reposición, hará también menos costoso su mantenimiento futuro y constituye un paso más hacia la uniformidad del sistema de toda la iluminación de la costa, obteniéndose además ventajas en el alcance luminoso para la substitución de la incandescencia de petróleo por la de gas acetileno.

Ampliaciones y reparaciones—

En el faro Quequén se construyó una casa de mampostería para los guardianes y un garage.

En el faro Mogotes se arregló la casa habitación de los torreros dotándola de nuevos baños; está en construcción una casa de mampostería a la que se trasladará la estación radiotelegráfica que actualmente está en una casilla de madera.

En el faro San Antonio se prepara una habitación para instalar la estación radiotelegráfica de que se le dotará; se colocaron seis nuevos tensores a la torre del faro que también se rascó y pintó.

En el faro Médanos se está construyendo una casa de mampostería para habitación de los guardianes en substitución de las casillas de madera que estaban en mal estado; se arregló una habitación que anteriormente era depósito de inflamables, para la instalación de la estación radiotelegráfica de que será dotada.

A la casa habitación de los torreros se le hizo un nuevo zócalo y piso de cemento armado en substitución del de chapa de hierro que antes había y que se encontraba en mal estado; se cambiaron todas las ventanas y se rascó y pintó la torre.

Al pontón-faro N.º 3 se le sacó la torre triangular antigua y se substituyó por una de hierro ángulo; se le construyó una camareta para prácticos, con nuevo alojamiento para la estación radiotelegráfica y se rasqueteó y pintó todo su interior, cambiándose las chapas que estaban en mal estado.

A la baliza “Magallanes” de puerto Deseado se le rasqueteó y pintó, revocándose los bloques de hormigón de su base.

Se rascaron y pintaron las balizas Hermengo, Chica, San Andrés, Mar Chiquita, Tesoro, Tres Médanos, Ballena, Caldera, Mala Cara, las 10 balizas de puerto Gallegos y las 4 de puerto Deseado.

En el taller de faros se hicieron 115 metros de pared para cerrar el recinto; se amplió un galpón de mampostería de 25 metros de largo y 3 de ancho para depósito de materiales y se construyó un galpón de 13 metros de largo por 10 metros de ancho para depósito de inflamables. Se hizo el adoquinado con tarugos de madera en los patios, en una superficie de 430 metros cuadrados y una playa de piso de hormigón para el trabajo de armar las torres balizas.

Todas estas obras se efectuaron con personal de faros exclusivamente.

Taller de faros—

Se efectuaron los trabajos siguientes:

Construcción de tres farolas de bronce para ópticos de 500 mm. y en obra 10 farolas para ópticos de 300 mm. Anteriormente estas farolas eran adquiridas en el extranjero, y construídas en el taller su costo es inferior a 50 %.

Para el faro de San Antonio, seis tensores para los estays de la torre y dos ventanas para el polvorín.

Para el faro Médanos, 16 ventanas y sus marcos para la torre faro; 10 puertas y 8 ventanas con sus marcos y 60 metros de canaleta de desagüe para la casa habitación en construcción.

Para el faro Mogotes, una puerta para torre faro y piezas de repuesto para el motor de la sirena.

Para la Milla Medida, tres torres cuadrangulares de hierro de 24, 20 y 16 metros de altura.

Para el faro Quequén, tres puertas, dos ventanas y un portón para la casa de los guardianes y garage.

Para el faro Claromecó, un galpón de chapa de hierro galvanizado para garage.

Para el faro Recalada-Bahía Blanca, doce gramapas porta aisladores para el cable pararrayo.

Para los faros Segunda Barranca e Isla Leones respectivamente, dos tanques de hierro galvanizado.

Para el faro Punta Delgada, varios muebles.

Para el faro de cabo Blanco, un carro transportador para el cable carril.

Para el balizamiento de Comodoro Rivadavia, una torre de diez metros de altura con su plataforma, garita y casilla de acumuladores.

Para los faros Le Maire y Buen Suceso, respectivamente, una torre de 6 metros de altura con plataforma, garita y casilla de acumuladores.

Para los faros de punta Mercedes y punta Bajos a instalarse, respectivamente, una torre de 24 metros de altura con su casilla de acumuladores, plataforma y adaptación de las garitas de los pontones-faros Dos y Tres.

Para el balizamiento del pasaje de Segunda Bahía de puerto Deseado, cuatro balizas tubulares y una pirámide.

Para las cuadras del personal del taller de faros, los armarios para tropa.

Para el pañol de vestuarios, la estantería.

Para el taller de impresión de cartas, en el Servicio Hidrográfico. dos galpones de 8×3×3 y anexos de instalación.

Para el Laboratorio Químico Oceanográfico, un galpón de 4×3×3 y accesorios.

Para el Observatorio Naval, recorrida de puertas y ventanas, pintado exterior e interior del edificio.

Para las comisiones hidrográficas, alistamiento de 70 plaquetas de bronce, para indicar puntos de triangulación, y arreglo de materiales de campamentos.

Para los faros y comisiones hidrográficas, construcción de siete carrocerías para camiones.

Buque hidrógrafo “Patria” —

Unico buque destinado a trabajos hidrográfi-

cos, actualmente reemplazado, provisionalmente, por el Transporte “1.º de Mayo”, hizo los viajes siguientes en desempeño de las comisiones que se especifican:

Primer viaje.—Zarpó de Dársena Norte el 22 de Febrero, completó sus carboneras en Puerto Belgrano, recaló en Isla Leones para desembarcar personal de faro, levantó el material y personal de la comisión hidrográfica instalada en caleta Horno de la bahía Gill, trasladándose a la bahía Camadores; después de trabajar en esa zona el buque se trasladó a puerto Madryn para dar cumplimiento a una comisión ordenada por la Dirección General del Personal, sobre exámenes de aprendices para la Escuela de Mecánica; el 22 de Marzo amarró en Puerto Belgrano.

Segundo viaje.—Salió el 24 de Abril de Puerto Belgrano con destino a puerto Santa Cruz para dar cumplimiento a órdenes del Ministerio de Marina sobre la flotilla de balleneros que actuaban cerca de dicho puerto; terminada su comisión se trasladó a su zona de trabajos hidrográficos y con objeto de reaprovisionarse de combustible llegó a Puerto Belgrano el 10 de Mayo.

Tercer viaje.—Zarpó el 26 de Mayo de Puerto Belgrano, tocó cabo Raso, Santa Elena y Camarones atendiendo a las comisiones destacadas en tierra y efectuando sondajes; el 20 de Junio regresó a Puerto Belgrano.

Cuarto viaje.—Zarpó el 4 de Julio para la zona de trabajos, hizo el recambio de acumuladores a

la farola de Isla Rasa, regresó a Puerto Belgrano el 2 de Agosto.

Quinto viaje.—Zarpó el 4 de Septiembre con destino a Isla Escondida, en la costa del Chubut y junto a esa isla desembarcó el personal y material de la comisión encargada de los trabajos en esa zona, reconoció puerto Homero y continuó con los trabajos de sonda en bahía Camarones, regresando a Puerto Belgrano el 4 de Octubre.

Sexto viaje.—El 16 de Octubre zarpó para la zona de trabajo con objeto de aprovisionar a las comisiones destacadas en tierra, efectuó trabajos de sondaje y regresó a Río Santiago el 2 de Noviembre donde se entregó el buque a la Base Naval del Río de la Plata, pasando su personal a tripular el transporte “1.º de Mayo” destinado a reemplazar al “Patria”.

Balizador “Alférez Makinlay” —

Unico buque de que dispone el Servicio Hidrográfico para atender la conservación del balizamiento y efectuar su ampliación y construcción de faros; este buque hizo los viajes siguientes:

Primer viaje.—Iniciado desde Buenos Aires el 27 de Enero y terminado en el mismo puerto el 11 de Marzo, con el itinerario siguiente: Puerto Belgrano, entrega de material para la Usina de Gas Acetileno y embarco de acumuladores cargados para el balizamiento. Puerto Pirámides: desembarco del personal destinado al faro de Punta Delgado. Isla Leones: desembarco de material y aprovisio-

namiento para el faro. Puerto Deseado: recambio de acumuladores a la farola de Cabo Guardián, embarque de acumuladores vacíos. Punta Vírgenes: desembarco del personal para el faro. Isla Año Nuevo: revisión del faro y recambio de acumuladores. Bahía Crossley: construcción del faro "Le Maire". Ushuaia: reaprovisionamiento de combustible. Puerto Gallegos: cambio de la válvula solar al faro de Cabo Buen Tiempo. Puerto Deseado: instalación de 7 balizas para el pasaje a la segunda bahía, reconocimiento de la piedra del Paso, amojonamiento de la zona de reserva para el Ministerio de Marina. Puerto Belgrano: descarga de acumuladores vacíos y fin de viaje en Buenos Aires.

Segundo viaje.—Iniciado desde Buenos Aires el 15 de Mayo y terminado en el mismo puerto el 16 de Julio, con el itinerario siguiente: Puerto Belgrano: entrega de materiales a la Usina de Gas, embarque de 104 acumuladores cargados. Cabo Raso: recambio de acumuladores a la farola de ese nombre. Puerto Santa Elena: recambio de acumuladores al faro "San José". Isla Blancas: recambio de acumuladores. Isla Leones: desembarco de material y personal para el faro. Cabo Ariztizábal: recambio de acumuladores. Puerto Deseado: desembarco de la comisión para rascado y pintado de las balizas, descarga de acumuladores, sondajes en el canal de acceso a "segunda bahía". Puerto San Julián: recorrida de los aparatos luminosos del balizamiento, ajuste de sectores de visibilidad. Puerto Gallegos: desembarco del material y personal para rascar y pintar las balizas, entrega al Trans-

porte “Vicente Fidel López” de 33 acumuladores cargados para el servicio de balizamiento de Río Grande, faros San Pío y Eclaireurs. Puerto Gallegos, Santa Cruz, San Julián y Deseado: embarco de acumuladores vacíos. Comodoro Rivadavia: determinación de la situación de la farola de punta Borja. Bahía Camarones: entrega al Hidrógrafo “Patria” de los acumuladores para la farola Isla Rasa. Puerto Madryn: embarco de acumuladores vacíos. Puerto Pirámides: embarco del personal del faro de Punta Delgada. Puerto Belgrano: entrega a la Usina de Gas de los acumuladores vacíos y regreso a Buenos Aires.

Tercer viaje.—Iniciado desde Buenos Aires el 21 de Septiembre y terminado en el mismo puerto el 22 de Noviembre, con el itinerario siguiente: Puerto Belgrano: entrega de materiales a la Usina de Gas, embarque de 154 acumuladores cargados. Puerto Madryn: entrega de acumuladores cargados, recorrida de la farola del muelle. Isla Escondida: entrega al Hidrógrafo “Patria” de víveres y materiales. Puerto Deseado: desembarque de gelinita destinada a las obras del muelle en construcción. Puerto San Julián: desembarque de acumuladores cargados, inspección de todo el balizamiento. Puerto Santa Cruz: desembarque de acumuladores cargados, inspección de todo el balizamiento. Caleta Coig: desembarco de la Comisión Hidrográfica, personal, materiales y víveres. Puerto Gallegos: desembarco del resto de materiales de la Comisión Hidrográfica de Caleta Coig, inspección de todo el balizamiento luminoso. Isla Año Nuevo: desembarco de víveres y materiales, inspección del

faro y antiguas instalaciones del observatorio, embarque del personal del faro y estación radiotelegráfica. Bahía Crossley: instalación de una escalera de 20 metros de altura en el faro “Le Maire”, pintado del faro y recorrida de la cañería de gas. Cabo Buen Suceso: reconocimiento para la instalación del faro-bahía Aguirre. Puerto Español: sondajes. Ushuaia: entrega al Transporte “Vicente Fidel López” de carga remitida por la Dirección General Administrativa, de materiales para la estación radiotelegráfica y acumuladores cargados, reaprovisionamiento de carbón. Cabo Buen Suceso: construcción del faro del mismo nombre. Puerto Gallegos: reconocimiento y pintado de la baliza de Isla Deseada, arreglo de la casilla de acumuladores. Santa Cruz y San Julián: embarque de acumuladores vacíos. Puerto Belgrano: entrega a la Usina de Gas de los acumuladores vacíos y regreso a Buenos Aires.

Resumen del balizamiento marítimo

Faros alumbrados a vapor de petróleo	7
Faros automáticos a gas acetileno	31
Pontones-faros	2
Boya-faro	1
Farolas	61
Boyas luminosas	27
Boyas sin luz	13
Balizas sin luz	110

Clasificación de señales luminosas

Faros con más de 20 millas de alcance	21
Faros con más de 15 millas y hasta 20 millas de alcance	10
Faros con más de 10 millas y hasta 15 millas de alcance	7
Farolas con menos de 10 millas de alcance . .	61
Pontones-faros	2
Boya-faro	1
Boyas luminosas	27

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

De San Antonio a Río Negro	480 millas
Zona iluminada por los faros colocados en el te- rreno	355 »
De Río Negro a Comodoro Rivadavia	560 »
Zona iluminada por los faros colocados en el te- rreno	308 »
De Comodoro Rivadavia a Cabo Vírgenes . . .	500 »
Zona iluminada por los faros colocados en el te- rreno	320 »
Tierra del Fuego	400 »
Zona iluminada por los faros colocados en el te- rreno	206 »

DESARROLLO DE LA ILUMINACION

A Ñ O	Construídos	Retirados	Aumento anual	Total en Servicio
1884	2	1	1	1
1885	1	—	1	2
1891	1	—	1	3
1892	1	—	1	4
1893	2	1	1	5
1894	1	1	—	5
1902	1	—	1	6
1903	1	—	1	7
1904	3	1	2	9
1905	3	—	3	12
1910	1	1	—	12
1913	1	1	—	12
1914	1	—	1	13
1916	4	—	4	17
1917	15	—	15	32
1918	6	—	6	38
1919	1	—	1	39
1920	11	—	11	50
1921	1	—	1	51
1922	3	—	3	54
1923	2	—	2	56
1924	12	—	12	68
1926	32	—	32	100
1925	4	—	4	104

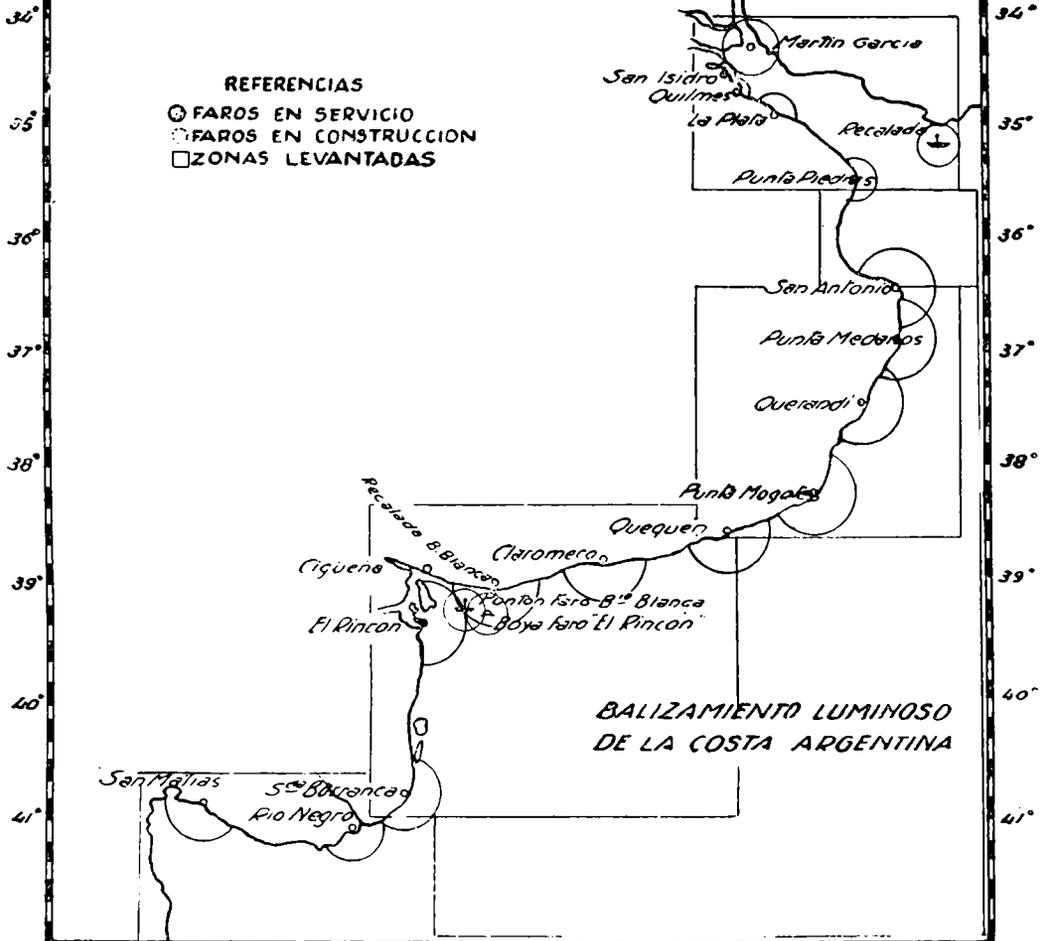
AREAS DE MAR SONDADAS

1901-1910	10 años	5.135 millas cuadradas
1911-1920	10 años	9.300 » »
1921-1926	6 años	28.075 » »

NUMERO DE EDICIONES DE CARTAS MARINAS PUBLICADAS

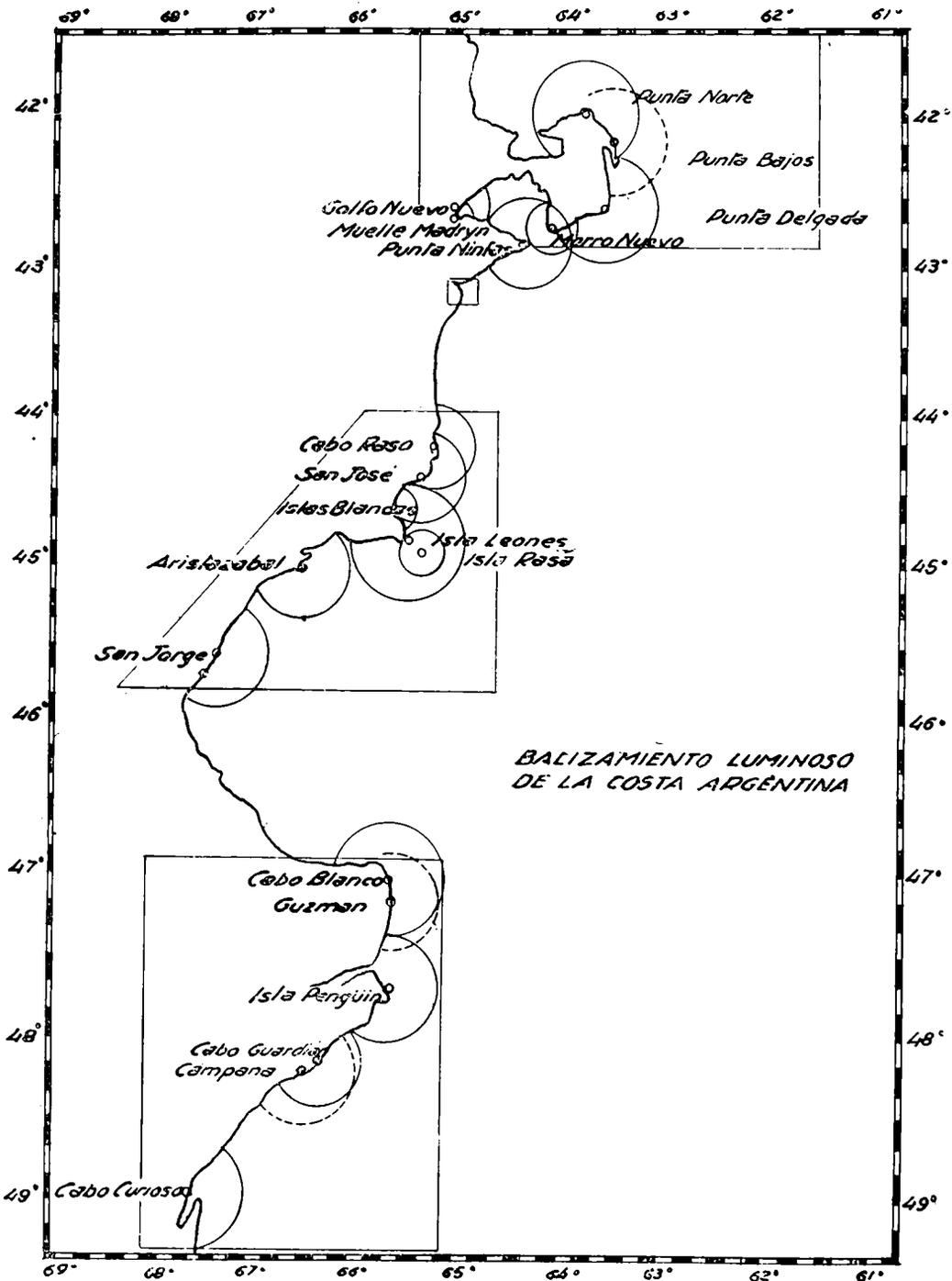
A Ñ O	Número anual	Número total
1889	1	1
1900	3	2
1902	4	1
1905	5	1
1909	8	3
1912	9	1
1915	12	3
1916	20	8
1917	29	9
1918	33	4
1920	35	2
1921	38	3
1922	40	2
1923	45	5
1924	51	6
1925	53	2
1926	77	24

66° 65° 64° 63° 62° 61° 60° 59° 58° 57° 56°



**BALIZAMIENTO LUMINOSO
DE LA COSTA ARGENTINA**

68° 65° 64° 63° 62° 61° 60° 59° 58° 57° 56°



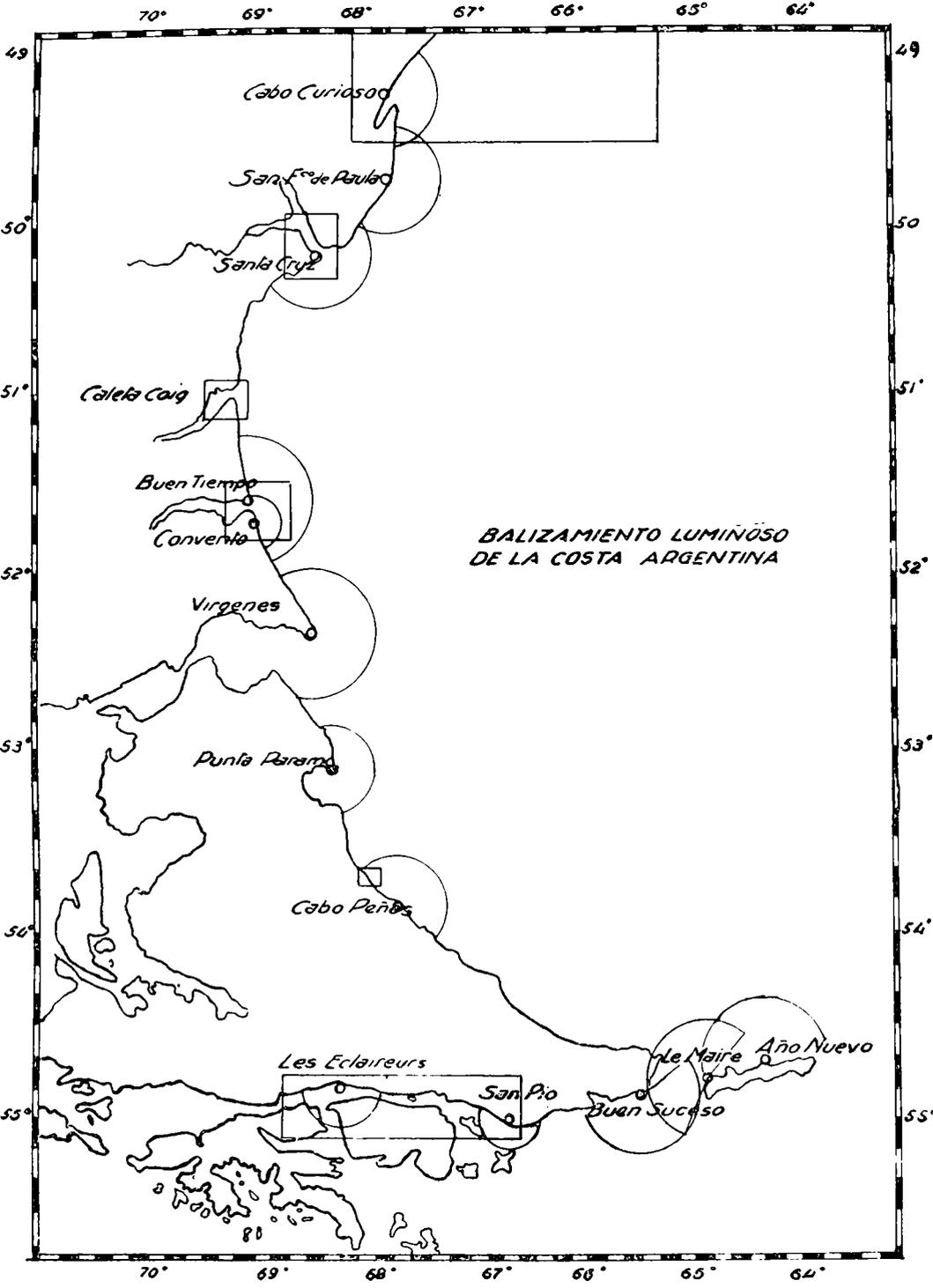


GRAFICO DE LA EXTENSION DE COSTA
ILUMINADA POR FAROS Y sin ILUMINAR

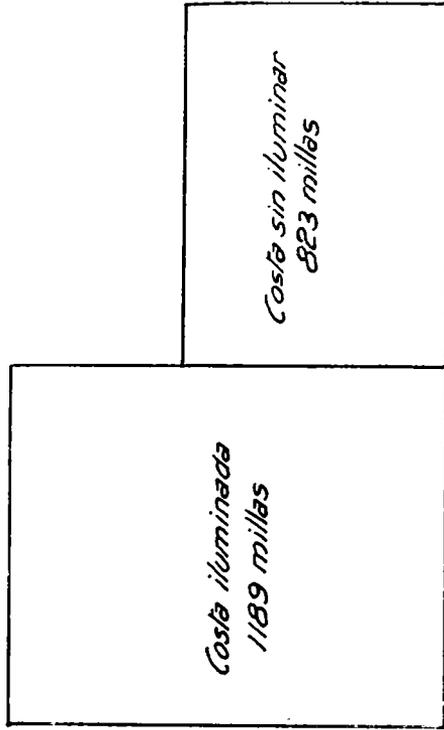
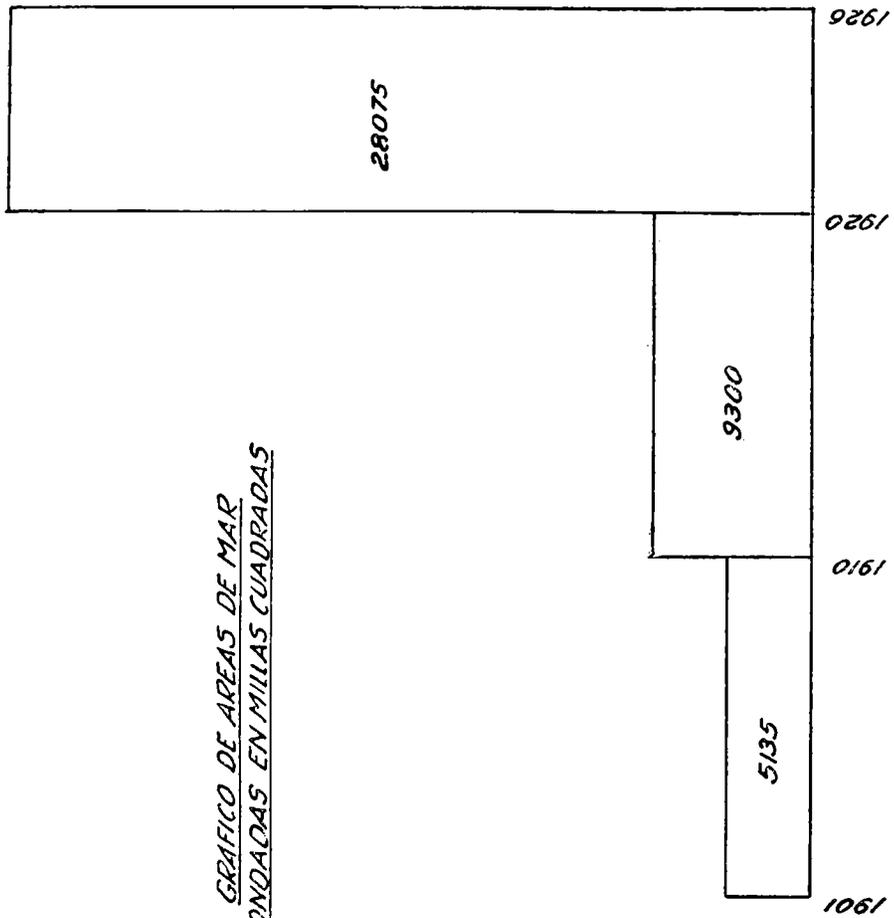
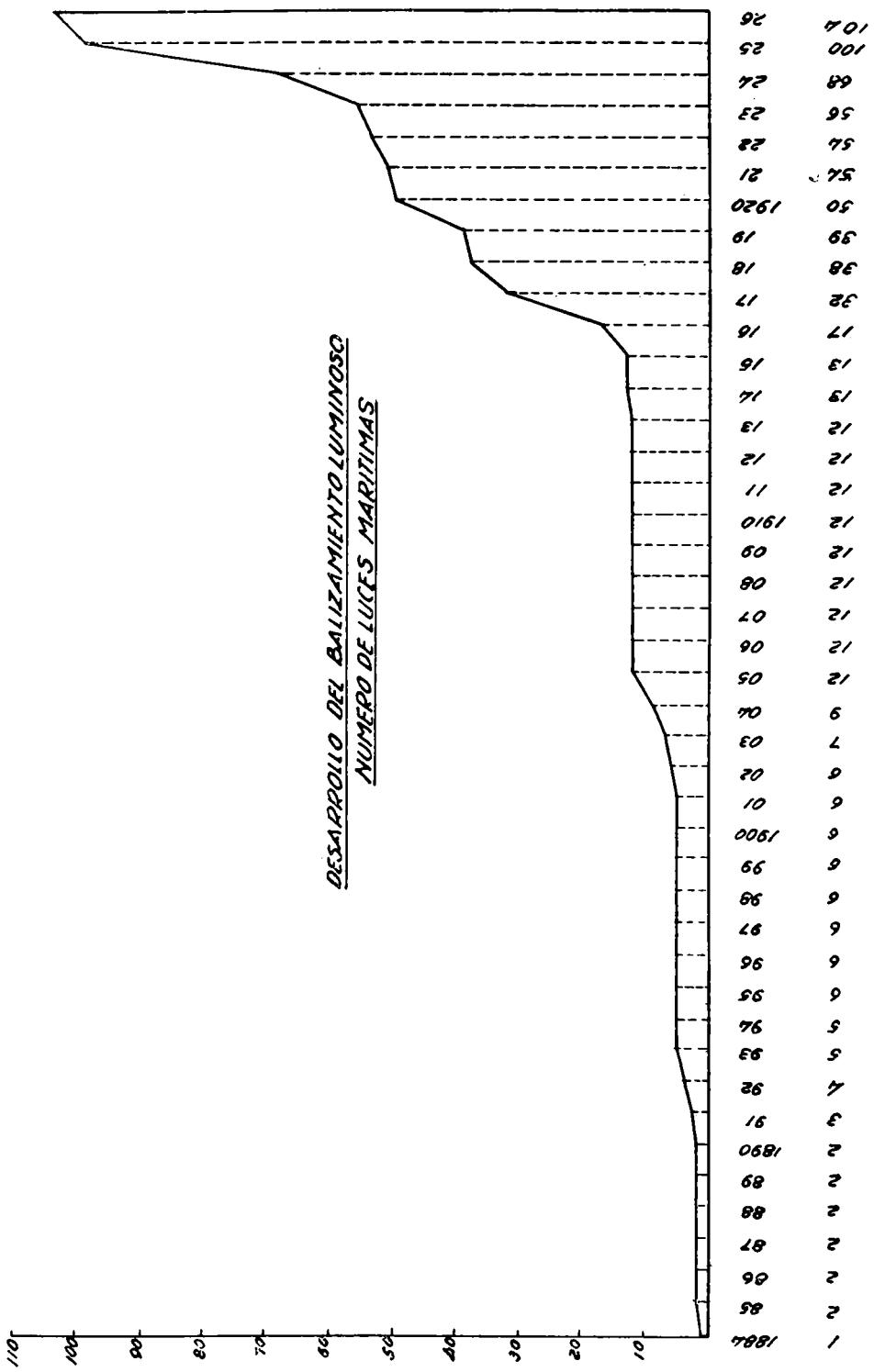


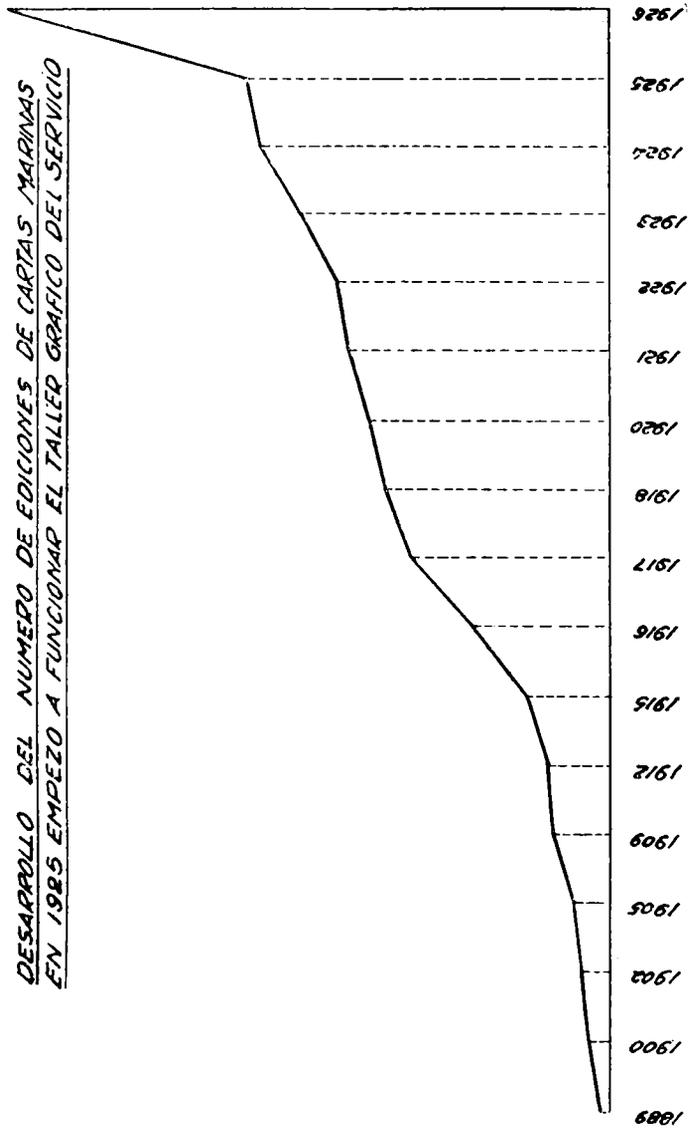
GRAFICO DE AREAS DE MAR
SONDADAS EN MILLAS CUADRADAS





DESARROLLO DEL BALIZAMIENTO LUMINOSO
NUMERO DE LUCES MARITIMAS

DESARROLLO DEL NUMERO DE EDICIONES DE CARTAS MARINAS
EN 1985 EMPEZO A FUNCIONAR EL TALLER GRAFICO DEL SERVICIO



DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL

La gran aspiración del personal dirigente de la Marina, de aumentar el personal subalterno permanente, no puede cumplirse de año a año por la no aprobación de los proyectos de presupuesto, que de acuerdo con las necesidades del servicio formula el Poder Ejecutivo.

Esta circunstancia es agravada por el hecho indicado ya en memorias anteriores, de que el personal que instruye la Marina, es muy solicitado por la industria privada, que lo considera competente y disciplinado, de manera que una función que en toda la Armada debe ser auxiliar, ha pasado a ser en la nuestra primordial y grave la formación continua de personal competente que tan pronto cumple su contrato se va procurando remuneraciones mayores y más porvenir.

Conscripción—

No se consignan los datos referentes a la clase 1906 por haberse incorporado con posterioridad al lapso de tiempo que abarca esta memoria y, además, porque actualmente se está practicando la depuración del resultado de la incorporación al servicio de dicha clase.

Escuelas—

Las escuelas de la Armada Nacional han desarrollado una labor eficiente, llenando su cometido en forma satisfactoria.

El número de solicitudes de ingreso a la Escuela Naval y a la Escuela de Mecánica ha superado considerablemente al número de vacantes existentes, pero no ha ocurrido lo mismo con las otras escuelas de especialidades del personal subalterno, para las cuales ha habido dificultad para obtener el necesario número de alumnos.

Durante el año transcurrido fueron inscriptos para la Escuela Preparatoria 287 menores, a todos los cuales sometiéndoselos a un examen elemental y físico, resultando 123 ineptos y 139 aptos; estos últimos fueron dados de alta y remitidos a la Escuela Preparatoria ubicada en Martín García.

Para el resto de las distintas escuelas de especialidades de personal subalterno, fueron inscriptos 418 jóvenes, de los cuales 377 examináronse elemental y físicamente, resultando ineptos 154 y aptos 223. Estos últimos fueron dados de alta y remitidos a las respectivas escuelas.

A continuación dáse la síntesis de la labor desarrollada por cada escuela en particular.

Escuela de Aplicación para Oficiales.—Previo el examen de ingreso reglamentario, el 15 de Abril de 1926 inauguróse el 24° curso de esta escuela con la asistencia de 17 tenientes de fragata, 3 ingenieros maquinistas y 1 ingeniero electricista, en las siguientes especialidades:

Artillería	8	tenientes de fragata
Armas Submarinas . .	6	tenientes de fragata
Estado Mayor	3	tenientes de fragata
Máquinas	3	ingenieros maquinistas
Electricidad	1	ingeniero electricista

La duración del curso fué de 7 meses y 15 días (desde el 15 de Abril al 30 de Noviembre), dividido ese tiempo en tres términos; el primero, desde la iniciación de las clases hasta el 31 de Mayo; el segundo, desde el 1.º de Junio hasta el 31 de Agosto; y el tercero, desde el 1.º de Septiembre hasta el 30 de Noviembre.

Durante el primer término no se desarrollaron temas ni se formularon clasificaciones, con el fin de dar a los oficiales alumnos el tiempo necesario para familiarizarse con las diferentes materias de estudio cuyos programas fueron modificados en su casi totalidad, dándose a cada una la amplitud necesaria para el mejor desarrollo de cada asignatura y suprimiéndose tópicos que no respondían a las nuevas exigencias del servicio.

Durante el segundo y tercer término el núcleo de oficiales alumnos asignados a cada especialidad, desarrolló los temas preferidos, algunos de los cuales fueron propuestos por el Estado Mayor General de la Armada, Direcciones Generales y Bases Navales.

Aun cuando no estaba incluido en el plan de estudios, dictáronse una serie de conferencias sobre aviación y aerostación, con objeto de que los oficiales tuvieran conocimientos generales sobre este mo-

dero material y su manipulación. Tales conferencias resultaron muy provechosas; algunas fueron dictadas en Puerto Belgrano a la vista del mismo material, realizando vuelos los oficiales alumnos.

Para contribuir a la aplicación de los conocimientos adquiridos, realizáronse visitas y excursiones con objetivos definidos, precedidas de la preparación previa hecha por los respectivos profesores.

Escuela Naval.—Esta escuela sigue funcionando en el edificio que fué construído y destinado primitivamente para alojamiento de los oficiales de la Base Naval del Río de la Plata, ampliado con las construcciones anexas efectuadas durante los últimos tres años, con lo que provisionalmente llena su objetivo. Se impone, sin embargo, la construcción de un edificio apropiado que reúna todas las exigencias y condiciones indispensables para la mejor enseñanza.

El desarrollo de la instrucción en esta escuela durante el año, ha sido perfectamente normal.

Los exámenes de ingreso a la misma tuvieron lugar en la primera semana de Marzo; los candidatos que se presentaron para optar a las becas fueron:

Para el segundo curso preparatorio, Cuerpo General	99
Para el segundo curso preparatorio, Cuerpo Ingenieros	32
Para el primer curso preparatorio, común para ambos cuerpos	57

De estos candidatos para el ingreso, que dieron examen de concurso—previa eliminación de los declarados físicamente inútiles en el reconocimiento médico reglamentario—resultaron aprobados:

Para el segundo curso preparatorio, Cuerpo General	9
Para el segundo curso preparatorio, Cuerpo Ingenieros	15
Para el primer curso preparatorio, común para ambos cuerpos	60

La planilla a continuación sintetiza la constitución y movimiento de los cursos durante el año:

	1er curso preparatorio		2do curso preparatorio		3er curso preparatorio		1er año				2do año				3er año				4to año			
	Común	C. G.	C. I.	C. G.	C. I.	C. G.	C. I.	C. G.	C. I.	C. G.	C. I.	C. G.	C. I.	C. G.	C. I.	C. G.	C. I.	C. G.	C. I.			
Se inició el curso con.....	64	60	23	35	33	36	30	12	13	10	10											
Fallecidos.....	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—											
Dados de baja.....	20	17	4	2	2	—	—	2	—	—	—											
Presentados a examen.....	51	05	19	33	30	36	30	10	13	9	10											
Aprobados.....	29	32	14	22	20	35	27	9	13	1	9											
Aplazados.....	24	18	5	12	10	1	2	1	—	1	1											

En lo que se refiere a ejercitaciones prácticas, ellas se han llevado a cabo, como en años anteriores, a bordo de las avisos “A” adscriptos a la misma escuela, los cuales han sido muy eficaces para la instrucción general de los servicios a bordo y

para el adiestramiento de los aspirantes en todas las faenas marineras. Para tal fin se disponen embarcos semanales en los que los alumnos, bajo la dirección exclusiva de los jefes de estudio, cubren todos los puestos correspondientes al personal subalterno y superior.

Las navegaciones se iniciaron el 27 de Marzo y se dieron por terminadas el 26 de Septiembre, navegándose durante ese lapso de tiempo las siguientes millas:

Aviso "A 5" (a carbón) . . .	816
Aviso "A 6" (a petróleo) . . .	354
	<hr/>
Total	1170

El embarco anual se efectuó en los buques de la división de instrucción creada exprofeso para la práctica de los alumnos, formada por el Cañonero "Rosario" y los Avisos "A 4", "A 5", "A 6" y "A 7".

El período de embarco anual fué dividido en dos partes: la primera desde el 15 de Diciembre de 1926 hasta el 3 de Enero de 1927, correspondió navegación fluvial; y a la segunda, desde el 3 de Enero hasta el 10 del mismo mes y año, correspondió navegación de mar.

En la navegación fluvial tocáronse los siguientes puertos: Colón, Paysandú y Concepción del Uruguay, regresando de este último puerto a su apostadero de Río Santiago. Millas navegadas, 561.

En la navegación de mar se llegó hasta el puerto

de Mar del Plata, regresando luego al apostadero de Río Santiago. Millas navegadas, 560; en total 1121 millas. El resultado práctico de este embarco anual ha sido muy satisfactorio y excelente el comportamiento de los Aspirantes.

Como observación final debe agregarse que, en el transcurso del año 1926 como en los anteriores, la escuela ha aumentado considerablemente sus elementos de enseñanza práctica y teórica. La disciplina es excelente y muy satisfactorio el espíritu de trabajo de todo el personal.

Cabe afirmar, con patriótico orgullo, que la escuela naval argentina ha alcanzado en nuestros días un grado tal de eficiencia que puede contarse a la altura de cualquiera de sus similares extranjeras.

Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales.—Funcionó normalmente el curso para aspirantes a pilotos de la marina mercante nacional con arreglo al nuevo reglamento orgánico y plan de estudios puesto en vigor el año 1925. El resultado de los exámenes finales fué altamente satisfactorio como se ve por el cuadro estadístico a continuación.

De 92 candidatos presentados para el ingreso al curso preparatorio, fueron aprobados 51.

Quedan embarcados hasta Marzo de 1927, dos ayudantes pilotines que aun no han terminado su embarco de un año reglamentario.

En cambio, no se ha podido organizar debidamente los cursos regulares para maquinistas nava-

CURSO	Efectivo al 1.º de Enero	Bajas	Examinados al fin del año	Aprobados	Aplazados	Reprobados	% de rendimiento
Preparatoria	51	31	22	15	—	7	31.42
1 ^{er} año	25	1	24	24	—	—	100.—
2 ^{do} año	18	1	17	14	3	—	82.35
3 ^{er} año	11	—	11	11	—	—	100.—
Ay. Piloto	7	—	5	5	—	—	100.—

les por tropezarse con la falta de recursos, estrictamente indispensables, pues no fueron votados en la Ley de Presupuesto los fondos pedidos con este fin.

Se han dictado, empero, durante el año cursos nocturnos de máquinas para satisfacer la necesidad más premiosa de la marina mercante en lo que al personal de maquinistas se refiere: mejorar la preparación del *personal actualmente en servicio*. Esta gente, por falta de un instituto adecuado, no habría podido hasta ahora ponerse en condiciones de afrontar los exámenes teórico-prácticos que les exigen los reglamentos y ordenanzas en vigor y de ahí el consiguiente estancamiento indefinido de sus puestos, sin probabilidad de ascenso.

Es un justo deber hacer constar aquí que una parte considerable de las clases fueron dictadas *ad honorem* por Oficiales de la marina en situación de retiro.

La asistencia a clase de los alumnos fué libre,

a excepción de un corto período antes de los exámenes finales para evitar a los candidatos, gente de edad y padres de familia en su mayor parte, los inconvenientes económicos de un desembarco obligado y prolongado. A pesar de esta libertad, fué considerable el porcentaje de concurrencia de los oyentes, maquinistas de la marina mercante de diversas jerarquías; lo cual constituye una prueba de la bondad de la medida adoptada al crear los cursos para maquinistas navales.

Aprovechando tales cursos se ha tratado de iniciar la futura escuela de Guarda máquinas—o ayudantes maquinistas, — agregando pequeños grupos de jóvenes operarios de taller, distribuidos en los diversos cursos según fuese la preparación demostrada. De ellos, siete cursaron satisfactoriamente el curso superior de la escuela y egresaron a mediados de año quedando en condiciones de patentarse como guarda máquinas, previo el año de embarco reglamentario. Los restantes alumnos han seguido concurriendo a la escuela durante el segundo semestre y aun durante las vacaciones, no obstante haber satisfecho el examen final exigido.

Por último, es sensible tener que poner de relieve la lucha que sostiene esta escuela, como otras de la Armada, por falta de capacidad de local. El que ocupa actualmente en el 5.º piso de la Prefectura General Marítima es completamente inadecuado. Las aulas están concentradas sobre un pasillo, sin patio al cual puedan salir a respirar los alumnos. El número de locales apenas permite atender los diversos cursos y no se puede pensar en instalar elementos de enseñanza objetiva, como ser algún

motor o dínamo para los cursos de máquinas y de electricidad.

Escuela de Mecánica.—El 8 de Marzo de 1926 se iniciaron los cursos en esta escuela, con 367 alumnos distribuidos en cuatro años de estudios que corresponden a su plan de enseñanza, dictándose las clases teóricas con arreglo a los horarios establecidos en el respectivo reglamento.

La parte práctica profesional, o sea la instrucción de taller, se ha desarrollado eficientemente en todas las secciones, cumpliéndose los programas de trabajo manual con la amplitud necesaria y aplicando para ello los conocimientos teóricos en el aprendizaje gradual y constante, bajo la inmediata dirección de los maestros instructores y la fiscalización de los ingenieros encargados.

Las clases terminaron el 20 de Noviembre y los exámenes de fin de curso tuvieron lugar a principios del mes de Diciembre. De un total de 341 aprendices, de todos los años, que lo rindieron, fueron aprobados 275.

Entre la fecha de iniciación del curso y el examen de fin de año, se produjeron 24 bajas motivadas por diferentes causas.

El quinto año de estudios, último de los cursos de la escuela, estuvo durante el año 1926 constituido por 54 aprendices, todos los cuales rindieron examen final, siendo 11 de ellos patentados como cabos principales maquinistas y 43 como cabos principales electricistas.

Finalmente, esta escuela concurrió con un muestrario de sus trabajos a la exposición de vialidad celebrada durante el año en Buenos Aires. Dicho muestrario de trabajos ha sido enviado posteriormente a la exposición internacional de Filadelfia, en Estados Unidos de Norte América.

Escuela de Torpedos.—Se iniciaron las actividades de esta escuela el 1.º de Febrero con 12 aprendices de segundo curso y 8 en el primer curso. Durante el año se presentaron, de distintas procedencias, 21 aprendices más. Terminóse el año escolar con el mismo número de aprendices en el segundo curso que tuvo al iniciarse y 23 en el primer curso.

Los aprendices hicieron embarco dos veces por semana a bordo del vapor “Fulton”, donde hay instalaciones para lanzamiento de torpedos y minas. Además, en estas salidas han hecho práctica de timón, sonda, faena marinera en general y tiro con fusil adaptado.

Se hicieron 40 lanzamientos de torpedos y algunos fondeos de minas; también se hicieron explosiones con distintas clases de explosivos y en diversas formas.

En los exámenes finales resultó aprobado el 100 por ciento de los aprendices de segundo curso, siendo, en consecuencia, promovidos al empleo de marineros torpedistas. En cuanto a los aprendices del primer curso, 20 de ellos pasaron al segundo curso; de los restantes, 1 resultó aplazado y 1 no rindió examen por enfermedad.

Escuela de Electricidad.—El local en que fun-

ciona la escuela actualmente es deficiente, pues se cuenta con una sola aula, y como son dos los cursos que se dictan, la confección de horarios se dificulta.

Además, el taller no cuenta todavía con los elementos para la enseñanza práctica, pero se espera mejorarlo en el transcurso del próximo año escolar mediante la adquisición del material estrictamente indispensable.

El desarrollo de la instrucción se ha ceñido a los programas oficiales; a este respecto es dable adelantar que la enseñanza mejorará más aun, orientándola en un sentido más práctico, una vez que se hayan adquirido elementos para poder ser impartida en forma experimental y objetiva.

En dos oportunidades la escuela fué embarcada para cubrir los servicios de electricidad a cargo de los suboficiales instructores. Los buques en que fué embarcada fueron el Cañonero “Rosario” y Corbeta “Uruguay” con motivo del centenario de la batalla naval de Los Pozos; también en el Crucero “9 de Julio” para el transporte de las tropas de desembarco para la festividad patria del 9 de Julio.

Inicióse el año escolar con 22 aprendices de primer curso y 21 de segundo curso, terminándolo con 19 de primer curso y 19 en el segundo curso, siendo promovidos al empleo de marineros electricistas 16 aprendices.

Escuela de Radiotelegrafía.—Los cursos se iniciaron con 41 aprendices, a cuya cifra durante el año hubo que agregar 42 más por altas, habiendo

egresado de la escuela después de los exámenes finales 27 alumnos de segundo curso, quienes recibieron su correspondiente patente de marineros radiotelegrafistas.

Esta escuela se resiente también de la falta de local apropiado. El edificio que hoy ocupa presenta un sinnúmero de inconvenientes, tales como carencia de un aula para clases experimentales, falta de alojamiento para el personal superior, falta de comedores, cocinas, baños, para cuyos servicios se depende del Arsenal Naval Buenos Aires con las interferencias consiguientes.

La capacidad de local alcanza actualmente para el número de alumnos que fija la Ley de Presupuesto, pero de aumentarse la dotación no habría dónde instalar el excedente puesto que no caben alumnos en las aulas ni en los dormitorios.

Escuela de Marinería, Máquinas y Señales.— Como en años anteriores, el primer curso de la escuela de marinería y todos los cursos de las escuelas de máquinas y de señales funcionaron a bordo del Crucero Acorazado “Garibaldi”, haciendo a bordo del Buque Escuela “Presidente Sarmiento” el segundo curso de la primera de las escuelas nombradas por así convenir para la instrucción y amarriamiento de los aprendices que llegan, en esta forma, a patentarse de marineros con todos los conocimientos y prácticas que la categoría requiere.

Las clases se iniciaron el 1.º de Febrero y terminaron el 30 de Noviembre.

Escuela de Artillería. — La instrucción en esta

escuela desarróllase sin inconvenientes, habiéndose iniciado las clases del año escolar el día 1.º de Febrero con un total de 108 alumnos, de los cuales 64 eran del primer curso y 44 correspondían al segundo curso.

Egresaron 33 aprendices de segundo curso que rindieron satisfactoriamente el examen final, patentándoseles como marineros artilleros de la escuadra.

Escuela Preparatoria.—Como ya se ha expresado al comienzo de este capítulo, ha habido verdadera dificultad para lograr la obtención de candidatos para esta y las otras escuelas de especialidades del personal subalterno, a excepción de la Escuela de Mecánica, que por ser un instituto cuyo conocimiento está muy difundido en todo el país ha tenido una afluencia considerable de aspirantes a ingreso.

Hubo, pues, para el reclutamiento de alumnos, que aprovechar—como en años anteriores—del envío de las comisiones destacadas al interior de la República para la concentración de conscriptos, mientras la sección escuelas de la Dirección General del Personal intensificaba la propaganda en la Capital Federal.

Las altas dadas durante el año fueron 176 y el total de ingresados fué distribuído en tres divisiones, en concordancia con el grado de instrucción de cada uno de ellos a su ingreso.

Al finalizar los cursos pasaron de la Escuela Preparatoria a las de Especialidades, un total de 142 aprendices, habiendo sido dados de baja 29 en

el transcurso del año. El porcentaje de alumnos aprobados en relación al número de los que se presentaron a examen, fué de 97.93 %.

Debe dejarse constancia que la capacidad de la escuela es insuficiente para el número de alumnos que cuenta en la actualidad. En principio, esta escuela fué constituida y calculada para un plantel de 72 alumnos. Durante la época escolar de 1926 las clases que se dictaban a dos divisiones funcionaron en galpones de cinc cuyos inconvenientes, tanto en invierno como en verano, son notoriamente graves. Además, la escuela tampoco dispone de un lavadero.

Este Ministerio repite, una vez más, que habría verdadera y efectiva conveniencia en dotar a la escuela preparatoria de comodidades como para mantener un mínimum de 500 grumetes, para prever en el futuro necesidades siempre crecientes de nuestra marina de guerra.

Justicia—

La administración de justicia ha funcionado normalmente. La disciplina en el personal de la Armada se ha mantenido al mismo nivel que en los años anteriores, pudiéndose afirmar que en el año transcurrido ha sido muy buena, sobre todo si se tiene en cuenta el reducido número de delitos cometidos.

Fuera de las infracciones comunes propias de toda agrupación numerosa y cuyo juzgamiento procede hacer ejecutivamente, no han ocurrido hechos dignos de mención.

Sanidad—

En general puede afirmarse que el estado sanitario de nuestra marina, observado en conjunto, ha sido bueno.

Los hospitales navales han funcionado con toda regularidad y eficiencia. La sala que en el Hospital Naval Río de la Plata era ocupada por la escuela preparatoria de medicina de La Plata, ha sido ya desocupada y se la destinará a la atención de enfermos de la Marina, en especial pulmonares.

Las obras de ampliación del Hospital Naval Puerto Belgrano tocan a su fin y en breve podrán ser habilitadas para enfermos infectocontagiosos, con lo cual se vendrá a llenar una sentida e imperiosa necesidad sanitaria en aquella zona.

Con motivo de la incorporación de conscriptos de la clase 1905, durante el año sometiéndose a reconocimiento médico 7596 ciudadanos convocados para el servicio de las armas, habiendo sido rechazados y dados de baja por inútiles 2011 en total.

Tales cifras arrojan un “porcentaje de inútiles” de 29.10 %, siendo altamente satisfactorio hacer resaltar que la referida clase de 1905 es una de las que ha dado mayor y mejor porcentaje de ciudadanos físicamente aptos para la conscripción.

Los cuadros estadísticos insertos a continuación resumen la labor desplegada por la Sanidad de la Armada durante todo el año, revelando en detalle la morbilidad y mortalidad acaecida en igual intervalo de tiempo.

ESTADISTICA DE SANIDAD DE LOS BUQUES Y REPARTICIONES DE LA ARMADA DURANTE EL AÑO 1926

MESES	REPARTICIONES																																	Total de enfermos por mes	Infectocontagiosas	Venereas	Comunes	Bajas por enfermedad	Bajas por fallecimiento	Bajas por retiro	Enf. de la J. S. de R. M.														
	Moreno	Rivadavia	San Martín	Belgrano	Caribaldi	Almirante Brown	Sarmiento	Buenos Aires	Rosario	Paraná	Patria	Bahía Blanca	América	Pampa	Chaco	Guardia Nacional	1.º de Mayo	Río Negro	Vicente Fidel López	Alferez Mackinlay	Ministro Ezcurra	Azapardo	Pueyrredón	Independencia	Libertad	9 de Julio	La Plata	Córdoba	Jujuy	A 2	A 3	A 4	A 7									A 10	Base Naval Puerto Belgrano	Base Naval R. de la Plata	Arsenal Naval Buenos Aires	Hospital B. N. P. Belgrano	Hospital B. N. R. de la P.	Hospital Ars. N. B. Aires	Escuela Naval Militar	Escuela de Mecánica	Escuela de Aviación	Escuela de Aeroestación	División de Batería	Isla de Martín García	Arsenal de Artillería
Enero.....	59	68	22	21	39	14	11	12	28	6	7	56	7	21	—	15	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	143	159	—	143	157	202	7	—	37	5	245	46	30	1580	244	240	1096	5	1	4	6	
Febrero.....	62	43	48	42	48	21	1	33	2	13	9	45	1	5	—	16	5	—	—	—	—	2	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	66	69	114	49	104	13	11	26	6	135	28	29	1093	82	142	869	6	1	6	10	
Marzo.....	49	44	88	81	138	38	7	66	—	18	18	16	9	11	1	17	6	20	5	2	1	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	122	68	63	192	74	141	12	53	54	9	62	28	15	1541	212	119	1210	29	2	8	7		
Abril.....	3	40	54	79	101	52	—	34	1	31	11	29	8	21	2	12	10	—	1	1	3	—	—	4	1	—	1	—	—	—	—	—	169	126	54	291	153	133	85	65	73	13	25	39	11	1753	347	73	1333	44	2	9	15		
Mayo.....	38	57	29	79	92	29	—	41	3	21	11	22	7	30	16	10	—	10	3	—	1	—	—	1	6	1	—	—	—	—	—	—	80	77	41	207	133	102	40	74	79	8	28	29	19	1440	237	109	1094	34	3	4	10		
Junio.....	35	201	4	61	126	34	—	28	3	26	4	101	12	12	21	10	—	5	—	—	—	—	—	4	14	—	—	—	—	—	—	—	65	58	34	146	117	158	74	75	110	16	43	26	10	1652	412	103	1137	30	3	8	19		
Julio.....	57	188	7	67	76	37	—	59	2	41	8	48	4	6	20	9	3	21	—	—	1	—	—	4	16	—	—	—	—	—	—	—	37	112	55	120	148	141	82	45	49	16	12	49	19	1575	302	108	1165	21	3	10	7		
Agosto.....	53	136	3	46	36	35	—	37	—	40	1	19	3	11	17	14	7	11	—	2	2	—	—	1	17	2	24	—	18	3	2	1	6	4	45	114	45	87	221	99	174	35	46	23	11	44	19	1514	355	74	1085	34	4	5	17
Septiembre.....	57	125	6	32	62	27	10	45	—	31	3	21	2	4	11	4	1	17	—	3	—	—	4	2	5	—	—	—	—	—	—	—	51	64	38	115	91	85	83	37	58	10	2	40	51	1211	186	80	945	18	1	3	19		
Octubre.....	53	122	5	38	51	20	90	38	—	34	3	19	—	8	31	5	1	9	—	—	—	—	1	2	8	—	5	—	—	—	—	—	30	41	35	99	75	70	37	51	55	11	13	46	21	1135	109	85	941	27	1	9	26		
Noviembre.....	93	75	5	23	47	23	100	34	—	31	—	17	3	11	13	1	5	4	—	1	—	—	1	2	6	—	1	—	—	—	—	27	47	38	69	69	76	36	53	43	8	32	37	15	1056	90	64	902	18	7	11	22			
Diciembre.....	51	55	4	18	29	17	—	20	38	16	—	6	5	9	24	1	6	4	—	—	1	—	—	1	4	—	1	—	—	—	—	—	27	28	27	56	51	51	7	4	27	4	15	29	13	655	55	41	559	14	6	12	27		
TOTAL DE ENFERMOS....	610	1154	275	587	845	347	219	447	77	308	75	399	61	149	156	114	64	101	9	9	9	2	8	27	77	3	32	1	57	24	7	20	30	23	836	960	499	1639	1338	1362	650	503	647	129	623	441	252	16205	2631	1208	12336	280	34	89	185

EL AÑO 1926

	Escuela de Aviación	Escuela de Aeroestación	División de Batería	Isla de Martín García	Arsenal de Artillería	Total de enfermos por mes	Infectocontagiosas	Venéreas	Comunes	Bajas por enfermedad	Bajas por fallecimiento	Bajas por retiro	Enf. de la J. S. de R. M.
	37	5	245	46	30	1580	244	240	1096	5	1	4	6
	26	6	135	28	29	1093	82	142	869	6	1	6	10
	54	9	62	28	15	1541	212	119	1210	29	2	8	7
	73	13	25	39	11	1753	347	73	1333	44	2	9	15
	79	8	28	29	19	1440	237	109	1094	34	3	4	10
	110	16	43	26	10	1652	412	103	1137	30	3	8	19
	49	16	12	49	19	1575	302	108	1165	21	3	10	7
	46	23	11	44	19	1514	355	74	1085	34	4	5	17
	58	10	2	40	51	1211	186	80	945	18	1	3	19
	55	11	13	46	21	1135	109	85	941	27	1	9	26
	43	8	32	37	15	1056	90	64	902	18	7	11	22
	27	4	15	29	13	655	55	41	559	14	6	12	27
3	647	129	623	441	252	16205	2631	1208	12336	280	34	89	185

Clasificación de enfermos de acuerdo al cuadro nosográfico habidos en los Buques y Reparticiones de la Armada durante el año 1926

GRUPOS	Clasificación nosográfica	ENFERMOS HABIDOS DURANTE LOS MESES												Total de enfermos
		Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	
I	Enfermedades infecciosas.....	244	182	312	447	437	412	352	355	286	189	185	155	3556
II	Enfermedades venéreas.....	240	142	119	73	109	103	108	74	80	85	64	41	1238
III	Enfermedades de la sangre y endo- crinopatías.....	1	1	3	1	4	2	4	2	3	—	—	—	21
IV	Enfermedades del sistema nervioso.....	34	27	31	23	11	20	18	21	24	27	19	12	267
V	Enfermedades de los ojos.....	68	14	92	111	92	91	112	87	91	121	71	65	1115
VI	Enfermedades del oído.....	72	110	118	79	98	109	121	117	98	88	67	53	1130
VII	Enfermedades del aparato respiratorio..	89	166	195	193	279	208	233	191	179	150	95	77	2055
VIII	Enfermedades del aparato circulatorio..	72	64	84	63	36	75	78	80	48	39	36	33	708
IX	Enfermedades del aparato digestivo....	89	98	161	105	129	163	174	149	106	135	114	53	1476
X	Enfermedades del aparato génito-urinario	16	14	22	29	31	20	17	14	23	22	11	6	225
XI	Tumores abscesos flemones úlceras fistulas	17	19	34	26	23	24	23	24	28	29	27	27	391
XII	Enfermedades parasitarias.....	15	17	7	5	20	18	39	16	8	10	3	2	160
XIII	Enf. de los huesos articulaciones músculos	15	9	14	12	15	16	22	15	14	10	11	10	163
XIV	Enfermedades de la piel y anexos.....	42	57	66	50	40	43	59	44	44	54	62	41	602
XV	Lesiones traumáticas e intoxicaciones..	141	147	206	196	135	182	184	140	198	226	175	113	2043
XVI	Varias.....	51	74	90	175	116	88	104	89	91	79	95	93	1145
Totales de enfermos.....		1206	1241	1554	1588	1575	1574	1648	1418	1321	1264	1035	781	16205

Estadística de enfermos asistidos en los consultorios de especialidades en los hospitales de la Armada durante el año 1926

MESES	Consultorio del hospital Ars. N. B. Aires							Consultorios hospital B. N. P. B.				Consultorios hospital B. N. R. P.					
	Ojos	Garganta, nariz y oídos	Piel y sífilis	Urinarias	Odontológico	Rayos X	Total de enfermos	Ojos	Garganta, nariz y oídos	Odontológico	Rayos X	Total de enfermos	Ojos	Garganta, nariz y oídos	Odontológico	Rayos X	Total de enfermos
Enero	242	120	106	43	120	32	663	25	40	155	35	255	26	17	73	37	153
Febrero	106	120	77	16	157	26	502	28	25	227	27	307	153	9	64	18	244
Marzo	128	55	69	48	229	27	556	23	32	264	32	351	14	26	59	30	129
Abril	70	47	29	6	200	38	390	26	26	180	23	255	22	28	48	23	121
Mayo	67	33	34	10	255	41	440	25	24	200	25	274	12	27	55	22	116
Junio	88	40	52	12	205	50	447	24	35	160	26	245	12	30	50	30	122
Julio	114	85	43	31	184	53	510	26	28	140	39	233	14	23	54	23	114
Agosto	82	58	39	14	285	44	522	30	40	135	32	237	19	46	66	27	158
Septiembre	83	57	56	10	249	36	491	25	59	127	25	236	34	36	111	22	203
Octubre	66	29	57	12	174	42	380	23	29	132	38	222	19	39	71	30	159
Noviembre	97	45	71	10	163	45	431	27	35	128	36	226	14	27	43	25	109
Diciembre	65	60	81	12	42	42	307	17	20	115	36	198	17	20	39	18	94
Total de enfermos	1208	729	719	224	2263	476	5639	309	393	1963	374	3039	356	328	733	305	1722

Movimiento habido en la Junta Superior de Reconocimientos Médicos durante el año 1926

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Totales
Tuberculosis pulmonar.....	1	1	1	3	0	2	0	0	2	3	3	1	17
Adenopatía y fistula bacilar.....	0	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4
Tuberculosis osea.....	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
Afecciones bronco pulmonares crónicas.	0	0	2	1	1	1	1	1	0	1	2	0	10
Aortitis.....	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4
Afecciones cardíacas.....	1	0	0	0	0	1	1	1	3	2	0	0	9
Afecciones de los vasos.....	1	2	3	1	1	5	1	1	2	2	1	1	21
Fracturas y luxaciones.....	1	1	1	1	0	1	0	0	3	3	0	2	13
Muñon post operatorio por amputación.	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Afecciones oculares.....	1	0	1	3	4	1	5	1	1	3	0	0	19
Afecciones de oídos nariz y garganta..	0	2	0	2	1	2	1	1	0	0	5	1	15
Afecciones gastro intestinal.....	2	1	1	2	0	0	0	1	1	0	4	1	13
Reumatismo crónico.....	0	0	0	1	2	0	0	0	1	0	2	1	7
Afecciones del hígado.....	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2
Afecciones de riñón.....	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	5	0	9
Diabetes y obesidad..	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	3
Hernias y eventraciones post operatorias.	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	1	6
Mala dentadura.....	0	0	0	0	0	2	0	1	2	0	1	0	6
Afecciones nerviosas y mentales.....	0	0	0	2	0	0	0	0	1	2	2	0	7
Cicatrices adherentes.....	2	1	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	7
Bocio exoftálmicos.....	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Vías urinarias.....	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Debilidad constitucional callos plantares y genus valgum.....	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	3
Totales	10	12	14	19	9	21	12	13	18	19	27	9	183

Alquileres de casas para oficinas de la Dirección General del Personal—

No es posible silenciar la situación anómala creada a la Dirección General del Personal ante la falta de recursos para afrontar los gastos que demande el alquiler de una casa que llene las condiciones mínimas indispensables para la instalación de todas sus oficinas en un solo cuerpo de edificio.

La casa que ocupa actualmente en la calle Belgrano 312 y 342, Capital Federal, es de todo punto de vista inadecuada, pues presenta una serie de inconvenientes, entre los cuales se destacan los siguientes:

Tratarse de un entrepiso, en un edificio de propiedad privada que consta de varios pisos más, habitados por una cantidad de particulares que tienen acceso común por la misma escalera y ascensor.

Absoluta falta de capacidad de local, pues no hay espacio para dar cabida sino a un núcleo solamente de las innumerables oficinas que componen la citada dirección general, y eso ha sido factible previa instalación de diversos tabiques de madera que, en realidad, hacen aún más antiestético el entrepiso ocupado.

Forzosa dispersión del resto de las oficinas que no tienen cabida en el entrepiso, yendo algunas a ocupar una fracción de terreno en la zona del Arsenal Naval Buenos Aires, y otras de una casa de las expropiadas para el policlínico José de San Martín, a título precario.

Como se comprende fácilmente, ello trae aparejado:

Falta de centralización, derivada de esa diseminación obligada de oficinas, y, por ende, carencia de unidad de acción con las consiguientes interferencias y dualidad de pensamiento.

Duplicidad de personal de mayordomos, ordenanzas, ciclistas, para la atención de los servicios de servidumbre y los continuos viajes que deben realizar los expedientes y demás documentos entre la sede de la Dirección General y las oficinas instaladas aparte.

Morosidad en las tramitaciones, por la pérdida de tiempo que fatalmente representa la coexistencia de oficinas para idéntico objeto, como el contralor de entrada y salida de expedientes y demás documentos, no obstante la mejor buena voluntad y diligencia que se ponga a contribución.

Por todas estas deficiencias que constituyen, en rigor, otras tantas y eficaces razones, urge aumentar la partida asignada a la Dirección General del Personal para pago de alquileres de casa, elevando a \$ 3000 por lo menos, el monto de tal asignación, que actualmente es de \$ 1000 mensual, con el fin de poder solucionar satisfactoriamente tan desagradable e incómoda situación.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL

El estado de eficiencia del material de la Armada se ha mantenido en la mejor forma posible, aplicando a este fin los recursos que asigna el presupuesto.

Como ya se ha manifestado al comienzo de esta Memoria, la sanción de la Ley 11.378 permitirá no sólo renovar parte del material flotante ya sin valor militar alguno, sino también poner en buenas condiciones de servicio algunos buques, que si bien no son modernos pueden ser muy útiles, y cuyo reemplazo total sería muy costoso por el momento. Las previsiones de dicha ley permitirán también dotar a las Bases Navales y sus talleres de los elementos, equipos y maquinaria necesaria para que puedan afrontar más económica y rápidamente los diversos trabajos que les competen.

Base Naval de Puerto Belgrano—

Entre las mejoras necesarias en esta Base se ha dado preferencia al estudio y ejecución de las siguientes:

Se ha llamado a licitación pública para la creación de la usina eléctrica central, a cuya obra podrá darse principio en breve con los fondos asignados al efecto en los Anexos L de 1926 y 1927, debiendo proveerse en el de 1928 los necesarios para su terminación.

La ampliación del taller de calderería está en estudio; esta obra tan indispensable, junto con el nuevo taller de electricidad, el depósito y taller de artillería, la instalación del polígono para piezas de grueso y pequeño calibre y para ensayos de explosivos, cuyos proyectos respectivos están terminados y listos para ser licitados, permitirán a esta Base llenar cumplidamente servicios militares imprescindibles para el buen mantenimiento del material y armamento. La cámara de arena para el nuevo polígono, está ya en construcción.

En la zona de polvorines se han mejorado las instalaciones existentes y están por terminarse los proyectos siguientes, que serán ejecutados el año próximo:

Ampliación del cuartel de polvorines para que pueda alojar con la comodidad e higiene requerida a la guarnición de esa zona.

Construcción de dos polvorines y un depósito de munición y de un galpón para herrería y carpintería, habiéndose ya iniciado la construcción de un galpón para guardar envases de las pólvoras y otro para recorrido de las jarras de pólvoras y de la munición de combate.

La grúa "Toba", a pique en la Dársena de Puerto Belgrano, y que por motivos relacionados con el pleito que se sigue en Inglaterra con los constructores, no podía ser removida, será retirada en breve. Esta obra se hará por administración bajo la dirección del Jefe de la Base.

Está en estudio la construcción de una verja

que separe las zonas militar y de talleres de la parte de alojamiento y servicios civiles; esta separación facilitará la vigilancia y la seguridad de las zonas militares y de talleres. Se da mayor impulso a la construcción de caminos entre la Base y los polvorines.

Las diversas obras terminadas, en ejecución y en proyecto, se detallan en la relación que va en la Sección Ingeniería Civil.

Una de las grandes necesidades de los talleres, tanto de esta Base como de la del Río de la Plata y del Arsenal Naval Buenos Aires, es completar su dotación de maquinaria y renovar las anticuadas que trabajan a un costo excesivo. Se están confeccionando las relaciones necesarias para proceder a su adquisición, en pocos meses más esta deficiencia quedará definitivamente subsanada.

El pozo de agua surgente, terminado a fines de año, es utilizado ya para los distintos servicios, construyéndose actualmente tanques depósitos y enfriadores para emplear el agua en las casas y se instala una red de tuberías para llevar el agua que surge del pozo para alimentar las calderas de los talleres y usinas, con lo cual se obtendrá una economía apreciable de combustible.

Se ha obtenido de la Administración de las Obras de Salubridad que estudie y proyecte la red general para aguas corrientes y servicios sanitarios de la Base; una vez que este proyecto esté listo se procederá a ampliar las instalaciones existentes, de acuerdo con las nuevas necesidades y en forma que respondan a un plan de conjunto.

Por intermedio de la Comisión Naval en Europa se procede a la adquisición de una grúa fija de 150 toneladas de poder, la que será instalada en lugar conveniente de la Base; con ello se llenará una deficiencia muy sentida para el manejo de grandes pesos como son los cañones de grueso calibre, calderas, piezas de maquinaria, turbinas, etc.

Como se ve, con los recursos ordinarios del presupuesto y los extraordinarios que a este objeto pueden aplicarse de la Ley 11.378, se van llenando paulatinamente las necesidades de ésta y de las demás Bases, teniéndose en vista el que ellas puedan llenar los servicios a que están destinadas.

Por intermedio del Ministerio de Obras Públicas se ha iniciado la reconstrucción del malecón oeste de la Dársena y el relleno de la zona destinada a maniobra para aviones y las planchadas para lanzarlos y recogerlos del mar.

Base Naval del Río de la Plata—

Esta Base está en plena transformación desde hace algunos años y sus servicios se han mejorado grandemente.

El plan general de distribución de servicios para esta Base, aprobado por el Poder Ejecutivo, ha dado una orientación definitiva para su organización y ha permitido establecer un orden lógico en las construcciones que en ella deben efectuarse para ir reemplazando con edificios económicos, pero apropiados a su objeto, las construcciones de madera y cinc que hechas como provisorias hace

muchos años, continúan siendo utilizadas en forma precaria y no exenta de peligros.

Esta Base tiene que ser reconstruída en sus tres cuartas partes; algo se ha hecho pero aun falta mucho. Las necesidades más urgentes son:

Cuerpo de Guardia, Escuela de Torpedistas, alojamiento colectivo para Suboficiales y Cabos Principales, cuadras amplias e higiénicas para la tropa, enfermería de primeros auxilios, cocina y comedor para operarios, arreglo del varadero, ampliación y rectificación de talleres, dotación de maquinaria a los mismos, construcción de depósitos para materiales militares, instalación subterránea de los servicios de luz y fuerza, tuberías para incendio, servicios telefónico y de alarma, etc. Algunas de estas obras ya están ejecutadas o en ejecución, otras listas para ser contratadas y otras en estudio, como se ve en la parte Ingeniería Civil.

El relleno y nivelación del terreno va muy adelantado y se continúa con empeño en esta tarea. Por intermedio del Ministerio de Obras Públicas se va a proceder al dragado del Canal Intermedio y canales de acceso, y a la reconstrucción de la parte del murallón derrumbado en ocasión de una bajante extraordinaria.

Arsenal Naval Buenos Aires—

En este Arsenal se hacen sólo los trabajos necesarios para la conservación de sus edificios, usina y diques, y se procederá a completar la dotación de maquinaria necesaria a sus talleres.

Su posición en el centro del puerto comercial, el no disponer del terreno ni del frente marítimo necesario para su desarrollo y servicios y la proximidad de otro taller de la Marina como el de Río Santiago, harán que este Arsenal, en plazo más o menos largo, cuando esté terminado el plan de desarrollo de la Base Naval del Río de la Plata, resulte excesivo para la Marina y que haya que contemplar su utilización en otra orientación.

Arsenal de Artillería de Marina—

El Arsenal de Artillería de Zárate está también llamado a una transformación, para lo cual se presta por su ubicación, y porque podrán ser utilizadas sus instalaciones. En la actualidad es principalmente utilizado para la reparación de todo el material de artillería, función que pasará a ser desempeñada ventajosamente por el Taller y Depósito de Artillería en la Base Naval de Puerto Belgrano.

Entonces quedará para Zárate como misión principal la de fábrica de artillería para producir toda la munición de pequeño calibre hasta 47 mm., proyectiles de ejercicio para calibres medianos y grandes, taller de cartuchería, fabricación de correaes, de bombas para aviación, cajas de humo, bombas de profundidad, minas, etc., y servir como base secundaria para los buques destinados al servicio de los ríos. Los trabajos y las obras, ampliaciones y adquisiciones proyectadas para este Arsenal, responden ya a esta orientación, que será definitivamente puesta en práctica tan pronto se terminen el depósito y taller de artillería y los nuevos pol-

vorines y depósitos de munición en Puerto Belgrano.

Artillería.—El estado del material de artillería no ha sufrido alteraciones; el consumo ocasionado por los ejercicios de tiro del año no es lo suficientemente grande para producir variaciones en él.

Los trabajos de recorrido de la artillería se siguen efectuando aun por el Arsenal de Artillería de Zárate; este trabajo podrá ser hecho con mayor rapidez y en forma más inmediata una vez que esté construído el taller de artillería en Puerto Belgrano.

Durante el año se ha inspeccionado y calibrado el armamento de todos los buques que formaron parte de las divisiones armadas y con especialidad los que tomaron parte en ejercicios de tiro.

Con los fondos que la Ley 11.378 asigna se repondrá la munición y cargas consumidas hasta la fecha y se adquirirán los elementos e instalaciones necesarios para poner en práctica la fabricación de munición, bombas, etc., en Zárate, que ya se ha ensayado con todo éxito.

Durante el año se terminaron los trabajos de modernización de la dirección de tiro de los Acorazados efectuada en Estados Unidos y se ha mantenido al día la de los demás buques. Se retubó un cañón de 15 cm. Bethlehem, en Estados Unidos.

Se ha estudiado el proyecto y confeccionado los planos definitivos para la construcción del polígono de Puerto Belgrano, que en breve se sacará a licitación, estando ya en construcción la cámara de arena.

Como es notorio, en los disparos hechos por el “Rivadavia” para probar el funcionamiento de la nueva dirección de tiro instalada en el buque, se produjeron expansiones anormales en los cañones de una torre de dicho buque; esas expansiones, de orden muy pequeño, no afectaban aparentemente a la seguridad del cañón y obedecen a causas que es muy difícil establecer en forma precisa después de efectuado el disparo.

Las diversas causas y consecuencias de esas expansiones fueron examinadas minuciosamente por nuestros técnicos y los de la casa constructora, asesorándose además nuestra Comisión naval en Estados Unidos con especialistas, estableciéndose con la mayor certeza posible que las causas eran accidentales y ajenas a la bondad del material y que éste no había sufrido desmedro en su bondad y seguridad.

A fin de establecer prácticamente estas circunstancias se preparó por la comisión naval un programa de experiencias que fué realizado en el país, bajo la intervención de la Dirección General y de una Comisión especial nombrada al efecto. Para estas experiencias se consideraba el cañón como nuevo, es decir, como un tubo recién fabricado, del cual no se conocían sus condiciones de resistencia. Las pruebas consistían en efectuar con dichos cañones una serie de disparos empezando con cargas reducidas, siguiendo con cargas de combate para terminar con cargas que produjeran en el cañón una presión 10 % mayor que la de los tiros de combate.

Antes y después de cada serie se medía precisa-

mente el ánimo interior y exteriormente y en los disparos se situó exactamente la posición del buque y el punto de caída de cada proyectil, midiéndose la presión interna de cada disparo.

Con estos elementos se estableció con toda certeza que la bondad, seguridad y precisión del material no había sufrido y se declaró que estos cañones eran aptos para continuar en servicio. Posteriormente esos mismos cañones dispararon en el tiro preliminar y más tarde en el tiro de combate efectuado por el “Rivadavia”, habiendo demostrado las mediciones de ánimo hechas después de cada tiro que en ninguno de ellos se había presentado novedad alguna.

Los estudios con estos cañones serán continuados tan pronto se disponga del nuevo polígono, aprovechándose para hacer experiencias de pólvoras y de mejoras a introducir en detalles de los proyectiles, a fin de aumentar su eficiencia y disminuir el trabajo de los cañones, siguiendo con ello las prácticas adoptadas en todas las marinas como consecuencia de la gran experiencia adquirida durante la última guerra en el tiro con cañones de grueso calibre.

La artillería de los Cruceros Acorazados y demás buques viejos se ha mantenido en buen estado de eficiencia, introduciéndose mejoras en sus movimientos y colocándoseles seguros de inercia para evitar accidentes en el tiro. Se han mejorado las instalaciones del taller de óptica de Puerto Belgrano adquiriéndose para ello un valioso material para estos trabajos de precisión. Se está constru-

yendo en Zárate un montaje para tiro antiaéreo y se están transformando en Inglaterra, como ensayo, varios cañones de pequeño calibre, para utilizarlos en esta clase de tiro.

En el armamento portátil se efectúan los trabajos necesarios para su buena conservación, habiéndose adquirido máquinas especiales para reducir el costo de las obras.

Torpedos y minas. — Con la recepción de los torpedos Bliss Lewitt, la modernización de los Exploradores, la práctica desarrollada por el Grupo de Minadores, la iniciación de la fabricación de bombas y minas en el país, se ha despertado en los últimos años el interés en esta arma, en la cual, por escasez de elementos, había poca actividad. Este interés irá en aumento con las nuevas adquisiciones y especialmente con la incorporación de los submarinos.

El depósito de torpedos en Puerto Belgrano ha quedado terminado con su taller anexo de ajuste y balanceo, estando allí el material de torpedos perfectamente acondicionado. Con ello se ha obtenido, además de la buena conservación del material, que el personal torpedista destacado en esa Base disponga de los elementos necesarios para mantenerse en contacto con su especialidad recibiendo en dicho taller instrucción técnica sobre torpedos, paravanes, minas, bombas de profundidad y lanzabombas. Ya antes se ha dicho que la fabricación de todos estos elementos—con excepción de los torpedos,—se ha iniciado con éxito y con gran economía en el país.

Dada la importancia que va adquiriendo todo lo relacionado con el servicio y material de armas submarinas en la Base de Puerto Belgrano, es conveniente crear en ella la sección técnica correspondiente, separada de la de artillería.

Durante el año, aprovechando las actividades del Grupo de Minadores, se han hecho experiencias con diversos tipos de paravanes, las que permitirán en breve llegar a conclusiones definitivas sobre el tipo de paraván a adoptar y la mejor forma de su instalación en los buques.

Está en estudio el nuevo Reglamento de Torpedos y Conservación del Material de Armas Submarinas, ajustándolo a las necesidades del material moderno y de los nuevos elementos incorporados a este servicio.

En la Base Naval del Río de la Plata se ha instalado definitivamente y en condiciones apropiadas el taller de torpedos que comprende los equipos mecánicos para recorridas y reparaciones del material de armas submarinas y para preparación, ajuste y balanceo de los diversos tipos de torpedos. En esta Base se han transformado los tubos antiguos de los Exploradores para poder lanzar los torpedos nuevos, dotándolos a la vez de todas las mejoras correspondientes. Además se han construido o están en obra diversos diseños de carácter reservado que introducen mejoras en el material submarino. Estos diseños responden a innovaciones y aplicaciones ideadas por nuestro personal.

El personal de esta especialidad, a solicitud del Ministerio de Obras Públicas, está realizando la vo-

ladura y destrucción de once cascos a pique en el Río de la Plata, cuya desaparición es necesaria por dificultar la navegación.

Ingeniería Naval—

Esta División de la Dirección General tiene a su cargo todo lo relacionado con el material flotante y por la vejez de la mayoría de los buques actualmente en servicio, que exigen continuas reparaciones, y por los trabajos de aliento que implican la renovación de los Cruceros Acorazados, Guardacostas y Exploradores, tiene un exceso de trabajo que no está en relación con el personal de que dispone.

A pesar de ello, habilitando horas extraordinarias y poniendo su mejor voluntad, va dando término a los proyectos. Estos trabajos sirven a la vez de fuente de experiencia y prepara al personal para afrontar la tarea de construir en el país.

Además de los trabajos corrientes de reparaciones y mejoras en los buques, esta División está empeñada en los siguientes trabajos de importancia que ha proyectado o está proyectando:

Crucero Acorazado “Pueyrredón”.—Transformación a petróleo. Cambio de calderas, recorrido general del casco, cambio de ubicación de la artillería de 15 cm. suprimiendo la batería baja cuyo empleo era ilusorio, salvo en condiciones de mar calma. Cambio del sistema de fondeo actual por anclas de tragar. Cambio de la superestructura, suprimiendo las construcciones altas excesivas y reduciendo los puentes.

Crucero Acorazado “San Martín”.—Transformación análoga a la del “Pueyrredón”.

Guardacostas “Libertad”.—Recorrido y reparación general del buque, transformación a petróleo; cambio de calderas, cambio de ubicación y simplificación de muchos servicios del buque.

Exploradores “Catamarca” y “Córdoba”.—Se han confeccionado todos los planos de casco y accesorios requeridos por la modernización y adaptación de estos buques para emplear únicamente petróleo y los que resultaba necesario confeccionar para adaptar al buque las modificaciones en máquinas, artillería y torpedos.

Exploradores “Jujuy” y “La Plata”.—Se preparan los estudios necesarios a fin de tenerlos listos cuando se inicien los trabajos en estos buques, en los cuales se instalarán calderas nuevas hechas de construcción para quemar petróleo, por haber mostrado la experiencia que siendo el costo inicial casi igual, resulta mucho mayor la eficiencia y más económica su conservación que la de calderas viejas transformadas para emplear petróleo.

Pontón “Deseado”.—Ha preparado los planos necesarios para que el ex transporte “Chaco” pueda ser utilizado como base flotante en puerto Deseado.

Transformación “Bathurst”.—Están listos los estudios y planos, habiéndose iniciado ya la obra para transformar la ex torpedera “Bathurst” en una lancha dotada con un motor de submarino y que se destinará para enseñanza práctica de los alumnos de la Escuela Naval.

Transformación “Uruguay”.—Estudió y confeccionó los planos para transformar la ex corbeta “Uruguay” en polvorín flotante destinado a la Base Naval del Río de la Plata.

Ferry-boat.—Tiene en estudio los planos para construir en la Base Naval del Río de la Plata un ferry-boat destinado al transporte de los operarios del taller, con capacidad para 600 personas.

Embarcaciones menores.—Preparó los planos para nuevos tipos de lanchas que se construyen para reemplazar las existentes que ya no están en condiciones de servicio.

Además de estos trabajos de mayor importancia, ha tenido que estudiar 163 pedidos de obras y reparaciones con los presupuestos correspondientes, un movimiento de 415 informes profesionales y tramitar un total de 4597 expedientes.

Máquinas y calderas—

La División Máquinas y Calderas de la Dirección General del Material sufre las mismas consecuencias de la División Ingeniería Naval, por el recargo de trabajo que le impone la vejez de gran parte del material y los estudios para la renovación del mismo, con relación a lo exiguo de su personal.

Entre las necesidades de esta División, la que más ha puesto de manifiesto la experiencia, es la de crear una Sección Inspección, a fin de poder hacerlas más efectivas y frecuentes, sin necesidad de distraer de sus tareas al personal que tiene a su cargo los estudios de las otras secciones.

Las máquinas principales de los buques, así como la maquinaria de los servicios auxiliares, se mantienen en general en buen estado, exigiendo sólo los trabajos corrientes para su conservación. En las máquinas auxiliares, algunas como ser bombas, ventiladores, etc., es muchas veces más conveniente proceder a su cambio que a repararlas, porque sus muchos años de continuo uso ya las han desgastado en exceso.

El material de calderas, salvo en los acorazados, los cañoneros y transportes nuevos, la “Sarmiento”, y algún otro buque en que fueron cambiadas, ya no está en condiciones de rendir un servicio eficiente. Las calderas, que ya han excedido en mucho su límite de vida, no pueden ser sometidas a una reparación que garantice su empleo con seguridad. Reparadas las averías visibles y a pesar de reducirseles la presión, al poco tiempo de volver al servicio presentan otras fallas y averías. El único remedio es cambiarlas.

Este concepto es el que ha sido adoptado por este Ministerio para la renovación y reparación general a efectuarse en los cruceros acorazados, en el “Libertad” y en los Exploradores “Jujuy” y “La Plata”, habiéndose preparado los planos necesarios para la adquisición de las calderas y sus accesorios y para su instalación en los buques.

El incremento en el empleo de petróleo como combustible en los buques de la Armada, ha aumentado las exigencias en lo que respecta a capacidad de almacenamiento y medio de aprovisionamiento en las Bases, que ya son hoy deficientes. Para sub-

sanar esto, se han estudiado los proyectos correspondientes para nuevos tanques y ampliación de aprovisionamientos en las Bases de Puerto Belgrano y Río de la Plata.

Electricidad—

El estado de eficiencia del material de la Armada es en general bueno, especialmente si se tiene en cuenta la antigüedad de las instalaciones y el que esté el buque navegando o no, el taller en funcionamiento o parado, el material de electricidad siempre está funcionando con mayor o menor intensidad.

En este sentido, donde hay más deficiencias es en las máquinas eléctricas de las Bases, que están siendo recargadas continuamente. Para la ampliación de las provisiones de energía eléctrica en Puerto Belgrano se ha llamado ya a licitación pública, y para la de la Base Naval del Río de la Plata se efectúan estudios y preparan los planos y proyectos correspondientes.

La División Electricidad, además de atender el mantenimiento eficiente de los servicios eléctricos en las Bases y buques, y acordar los trabajos y mejoras necesarios para ello, proyecta, confecciona los planos, especificaciones y presupuestos para las instalaciones eléctricas de todos los edificios, depósitos, polvorines, etc., que se construyen en las diversas reparticiones de la Armada.

Las características de la actividad continua del material de electricidad y el gran incremento que

sus instalaciones han tenido en los últimos años, hace que hoy resulte insuficiente tanto el personal superior como el subalterno asignado por el presupuesto en vigor.

Ingeniería Civil—

Esta División tiene a su cargo una gran labor que, a pesar de su personal reducido, realiza con éxito, llegándose a fin de año habiendo contratado o tenido en licitación las obras correspondientes al presupuesto en vigor.

Obras en ejecución por contrato:

Escuela de Mecánica.—Edificios de la primera serie de la Base Aeronáutica Naval del Río de la Plata (Punta Indio).

Edificio de la Escuela Superior de Jefes y de Aplicación para Oficiales de la Base Naval del Río de la Plata.

Edificios de la segunda serie de la Base Aeronáutica Naval del Río de la Plata (Punta Indio).

Galpón para depósitos de Artillería de la Base Naval del Río de la Plata.

Cámaras de arena en el Polígono de Puerto Belgrano.

Pabellón para Guardia y Suboficiales de Zárate.

Pabellón de cocinas, usina de vapor, frigorífico y alojamiento del personal subalterno del Hospital Naval de Puerto Belgrano.

Casas para Jefes y Oficiales en Puerto Belgrano.

Obras terminadas por contrato:

Pabellón de dormitorio para Suboficiales en Zárate.

Galpón para Depósito de Minas de la Base Naval del Río de la Plata.

Edificio destinado a la Estación R. T. de Trelew.

Construcción y montaje de dos torres de 75 metros de altura para la Estación R. T. de Trelew y construcción de una torre de 45 metros de altura para la Isla de Año Nuevo.

Construcción de las casillas destinadas a la Estación R. T. de Puerto Aguirre.

Dos hangares en la Base Aeronáutica Naval del Río de la Plata (Punta Indio).

Quince casas para personal con familia en Puerto Belgrano.

Una cochera para las ambulancias del Hospital Naval de Puerto Belgrano.

Pabellón necroscópico en el Cementerio de Puerto Belgrano.

Pabellones de infecciosos del Hospital Naval de Puerto Belgrano.

Galpón para uso de los buques que cambian situación de armamento de la Base Naval del Río de la Plata.

Horno incinerador de basuras de Zárate.

Adquisición de un equipo para clavar pilotes en Zárate.

Obras proyectadas y cuya construcción está en trámite:

Casa-alojamiento y casino para Suboficiales en Puerto Belgrano.

Edificio destinado a oficinas y personal de Faros en Dock Sud.

Galpón para Depósito de Contabilidad en la Base Naval del Río de la Plata.

Pabellón de Enfermería de la Base Naval del Río de la Plata.

Casilla para guardia y pared o cerco divisorio de la Base Naval del Río de la Plata.

Un hangar en la Base Naval de Mar del Plata.

Pabellón de baños e instalaciones complementarias en Puerto Belgrano.

Pabellón de baños e instalaciones complementarias en Río Santiago.

Horno incinerador de basuras en la Base Naval del Río de la Plata.

Edificio principal y anexo destinado a la Subprefectura de Puerto Gallegos.

Edificio principal y anexo destinado a la Subprefectura de Puerto Deseado.

Obras terminadas y en ejecución por Administración:

Pabellón de duchas y W. C. en el Cuartel de Puerto Belgrano.

Reparaciones de los galpones de Artillería del Tigre.

Cisternas para los tanques de petróleo de Puerto Belgrano.

Pavimentación de las calles de la Base Naval de Puerto Belgrano con piedra de cantera.

Ampliación de los altillos del galpón para buques en desarme de la Base Naval del Río de la Plata.

Reparaciones y reformas en el Galpón N.° 3 de la Base Naval de Puerto Belgrano.

Instalación de las cañerías para la conducción de agua corriente hasta las 15 casas para personal con familia en Puerto Belgrano.

Trabajos suplementarios en las cloacas del Arsenal de Zárate.

Instalación de tanques de agua para el pozo surgente N.° 4 de Puerto Belgrano.

Reparación de la escalera de mármol del edificio ocupado por la Escuela de Radiotelegrafistas.

Construcción de 15 líneas telefónicas desde la Central Telefónica a las casas tipos A, B y C de Puerto Belgrano.

Instalación de dos armazones de madera en el galpón para buques en desarme de la Base Naval del Río de la Plata.

Proyectos y anteproyectos cuya construcción no se ha ejecutado o suspendido por diferentes causas:

Casilla para el Destacamento Pase del Hormiguero de la Subprefectura de Santo Tomé (Corrientes).

Bases y contención lateral de cemento armado para los depósitos de combustible líquido de la Base Naval del Río de la Plata.

Proyecto de edificio para la Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales.

Reparaciones en el edificio ocupado por la Escuela de R. T. de la Dársena Norte.

Pabellón destinado a alojamiento del hidroavión Plus Ultra.

El Ministerio considera que la división de Ingeniería Civil será sólo en el futuro la oficina controladora de las obras y que éstas, cuando sean de entidad, en vez de ser proyectadas y construídas por administración, lo sean por los ingenieros, arquitectos y constructores civiles que concurran a los concursos de planos y a las licitaciones de obras a que en su oportunidad fueran llamados. De esta manera se aliviaría a la actual división de Ingeniería Civil de un recargo de trabajo desventajosamente hecho con el escaso personal y el Ministerio

podría aprovechar de la competencia técnica privada que no puede mantener de continuo a su servicio porque ello sería un recargo oneroso en su presupuesto.

Reparaciones generales—

Cruceros Acorazados.—Se continúan los trabajos de renovación, recorrida general, cambio de calderas y adaptación a petróleo, que se efectúan en Puerto Belgrano al “Pueyrredón”; los mismos trabajos se iniciarán en breve en el Arsenal Naval Buenos Aires en el “San Martín”. La adquisición de calderas nuevas para estos buques ha sido encomendada a la Comisión Naval en Europa.

Los trabajos en el “Pueyrredón”, que están algo demorados por haberse dispuesto recién después de la sanción de la Ley 11.378 de los fondos necesarios para adquirir las calderas y continuar los trabajos con gran impulso, se podrán terminar a principios de 1928 y a fines de este año podrá también entrar en servicio el “San Martín”, transformado.

El “Belgrano” y el “Garibaldi” sufrirán las mismas reparaciones y cambio de calderas que sus gemelos “Pueyrredón” y “San Martín”, esperándose poder iniciar los trabajos en el “Belgrano” a fines de 1927.

Crucero “Buenos Aires”.— Este buque se encuentra armado en servicio, habiéndosele efectuado los trabajos corrientes para mantenerlo en buen estado. Su valor como crucero es muy relativo, por su armamento y por su reducida velocidad.

Crucero “9 de Julio”.—Este buque está prácticamente retirado del servicio. Además de su poco poder militar y de su demasiado reducida velocidad para actuar como crucero en la actualidad, el estado de su casco y de sus calderas exigirían para su preparación una suma excesiva.

Se estudia su utilización para algún servicio auxiliar.

Guardacostas.—El “Independencia” ha entrado nuevamente en servicio después de habersele sometido a una recorrida general y adaptado para quemar petróleo solamente. El “Libertad” será sometido en los talleres del Arsenal Naval Buenos Aires a la misma transformación que se hizo en el “Independencia”, ampliada en cuanto se procederá al cambio de sus calderas por otras nuevas.

“Almirante Brown”.—Este buque fué radiado del servicio en calidad de buque de combate por Orden General N.º 79 del año 1915, destinándosele exclusivamente para Escuela de Artillería.

Cañoneros “Rosario” y “Paraná”.—Están en buenas condiciones de servicio, haciéndose en ellos los trabajos necesarios para mantenerlos en condiciones de eficiencia.

Monitores “El Plata” y “Los Andes”.—Estos buques no tienen actualmente valor militar alguno. Sus calderas se hallan en tal estado que no permiten que el buque se mueva por sus propios medios; el casco exterior se encuentra en regular estado de conservación, pero los dobles fondos, varengas, la parte inferior de los mamparos y en general todas

las partes de hierro internas se encuentran en muy mal estado. Los gastos para reparar estos buques serían excesivamente grandes y con ello sólo se conseguiría dos buques sin valor ni poder militar alguno.

Hidrógrafo “Patria”.—Este buque, que fué crucero torpedero, también ha excedido el límite de su vida; en la actualidad no sirve para crucero ni para torpedero, siendo además sumamente deficiente el estado de sus calderas y máquinas. Está destinado a servicio hidrográfico.

Exploradores.—Los Exploradores “Catamarca” y “Córdoba” quedarán listos para entrar en servicio en el mes de Agosto del año 1927, e inmediatamente serán desarmados el “Jujuy” y “La Plata” para sufrir la misma modernización con el agregado del cambio de calderas por otras nuevas.

Destroyers “Entre Ríos”, “Corrientes” y “Misiones”.—A pesar de la vejez de estos buques, son mantenidos todavía en condiciones de servicio para su utilización en el Río de la Plata.

Torpedera “Murature”.—Desde hace años está en el varadero del Arsenal del Río de la Plata, no siendo ya posible efectuarle ninguna reparación.

Torpederos “Comodoro Py”, “Bucharde” y “Thorne”.—Estas tres embarcaciones, que ya no sirven como torpederas, se hallan en buen estado de conservación y son utilizadas para el desempeño de comisiones locales en la Base Naval del Río de la Plata, o como embarcaciones adscriptas a los buques escuelas.

Ex torpederas “King”, “Jorge”, “Pinedo” y “Bathurst”.—Han sido radiadas del servicio utilizándose las en los siguientes destinos auxiliares: La “King” fué transformada en *refuleurs* para el relleno de los terrenos de la Base Naval del Río de la Plata. La “Jorge” fué entregada a la Prefectura General de Puertos, la que la devolvió por no ser posible ya utilizarla. La “Bathurst” está transformándose en lancha para instrucción de los alumnos de la Escuela Naval, dotándola de un motor tipo submarino. En cuanto a la “Pinedo”, por el mal estado de su casco no se le puede dar ninguna utilización.

Fragata Escuela “Presidente Sarmiento”.—Ha sido completamente recorrida y reparada en los astilleros Laird en Inglaterra, habiendo iniciado nuevamente sus viajes de instrucción partiendo directamente de Liverpool.

Avisos.—Los Avisos “A 6” y “A 9” han sido ya transformados para consumir petróleo, efectuándoseles a la vez una recorrida general. Otros dos de ellos, los números 1 y 8 serán sometidos en breve a la misma transformación. Los demás se encuentran en servicio, utilizándose algunos para instrucción de los alumnos de la Escuela Naval, otro para el servicio de aviación en Puerto Belgrano y cuatro de ellos constituyendo el Grupo de Rastreadores y Minadores para instrucción del personal.

“1.º de Mayo”.—Este buque, completamente recorrido y reparado, se utiliza actualmente como buque hidrógrafo.

“*Alférez Mackinlay*”. — Está en buenas condiciones y se lo utiliza para la atención de faros y balizamiento de la costa.

Remolcadores.—Los únicos remolcadores que están en buenas condiciones de servicio son “Azopardo”, “Querandí”, “Ona”, “Fueguino” y “Tehuelche”.

Este material es insuficiente para el servicio de las Bases y requiere con urgencia la adquisición de nuevos elementos para reemplazar a las embarcaciones cuyo mantenimiento en servicio es exclusivamente costoso y que por su tamaño y poder no son apropiados.

Transportes. — “Bahía Blanca”. Se encuentra en servicio; estuvo en el dique de Puerto Belgrano donde fué inspeccionado por el Lloyd para darle la clasificación correspondiente, habiéndosele efectuado las reparaciones necesarias.

“Chaco” y “Pampa”. Estos buques adquiridos el año pasado han estado prestando servicio, teniendo que ser sometidos ambos a reparaciones generales. Las del “Chaco” están terminadas y en breve se iniciarán las del “Pampa”.

“Guardia Nacional”. Está en desarme en Puerto Belgrano. De la inspección pasada al mismo resulta que las reparaciones necesarias insumirán más de \$ 300.000, a pesar de lo cual el buque quedaría en condiciones inferiores por su edad y excesivo desgaste; se le destinará a un servicio secundario haciéndole sólo los trabajos indispensables para ello.

“Río Negro”. Continúa en servicio haciendo viajes a las costas del Sud; su estado es el que puede esperarse de un buque que fué hecho utilizando un casco que ya tenía 50 años de edad, Deberá ser reemplazado por un buque de condiciones apropiadas tan pronto como ello sea posible.

“América”. Se halla actualmente en viaje a Europa, habiéndosele hecho pequeños trabajos necesarios para mantenerlo en estado de eficiencia.

“Patagonia”. El casco de este Transportes se halla en buen estado; su máquina, que perteneció a la antigua Corbeta “Argentina”, construída en el año 1884, es de muy escaso rendimiento. La caldera, originalmente era del Crucero “25 de Mayo”, de modo que al cortarla y arreglarla para instalarla en el “Patagonia” ya tenía 28 años de servicio; esto explica que a los pocos años de nuevas navegaciones fallará su caldera. Este buque, cambiándole la caldera por una nueva, puede ser utilizado para atender los faros de una parte de nuestra costa.

“Ministro Ezeurra”. Ha sido completamente recorrido y actualmente está en buenas condiciones de servicio, desempeñándose con eficiencia.

“Vicente Fidel López”. Se lo utiliza para el servicio de transporte entre Tierra del Fuego y Gallegos. Ha sido reparado últimamente, pero a pesar de ello por su edad y excesivo trabajo conviene sea reemplazado en cuanto sea posible por uno de condiciones más apropiadas para ese servicio.

BASES NAVALES

La Ley 11.378 permitirá mejorar grandemente los servicios de nuestras Bases Navales, que ya para nuestro escaso material flotante actual debían desarrollar una acción en desacuerdo con los adelantos modernos, y que con la incorporación de nuevas unidades a adquirirse con fondos de la antes mencionada ley, quedarían en condiciones relativas completamente deficientes.

La misma ley ha permitido destinar fondos para obras de dragado, construcción de muros, espigones, escolleras, etc., que requieren los servicios de la Armada en el Puerto de Mar del Plata, que viene siendo usado como eficiente Base de operaciones de la Escuadra, según se ha mencionado ya en la Memoria anterior de este Departamento, y en la cual se iniciará la construcción de talleres, varaderos y cuarteles necesarios para la reparación y mantenimiento de los submarinos a adquirirse.

Base Naval de Puerto Belgrano—

Siendo la Base principal de nuestra fuerza naval, es la repartición que más amplitud ha adquirido en los últimos años, y es por lo tanto la que más sufre por la exiguidad del presupuesto, debiendo llenar la mayoría de sus servicios en forma precaria.

Las dársenas y escolleras, si se exceptúa la del oeste que está en vías de reconstrucción, se encuentran en buenas condiciones, no habiendo experimentado ningún cambio durante el año, salvo el dragado necesario que ha sido efectuado en forma muy limitada.

Dentro de los recursos disponibles se han efectuado recorridas de vías férreas, caminos y calles.

El estado general de guinches, grúas, diques de carena y sus elementos de maniobra, maquinarias y bombas de los mismos, es bueno, no así el servicio de incendio de los diques, que por falta de partida en el presupuesto que rige todos los años no ha sido posible mejorar.

La nivelación de bombas iniciada el año anterior, se ha continuado y se está en vías de adquirir repuestos de recalentadores y tubos para las calderas.

Se han carenado durante el año 30 buques de guerra y auxiliares, y 3 buques mercantes extranjeros.

A pesar de la edad que tienen ya las embarcaciones de que dispone la Base, su estado es bueno debido a las periódicas recorridas a que se le somete.

Baterías.—Durante el año las baterías han estado en desarme y su personal fué escasamente el que corresponde por planilla de armamento.

Las cuadras destinadas a la tropa en el cuartel

central, como las de baterías que son de construcción ya muy anticuadas, en su mayoría se encuentran en mal estado, teniéndose que hacer reparaciones frecuentes para que puedan llenar las necesidades durante los períodos de concentración que es cuando se ocupa en su totalidad.

El pabellón de Oficiales y casas habitaciones de oficiales y suboficiales, han sido objeto de algunas mejoras, dejándolas en condición de ser habitables.

Los caminos dentro de la zona de baterías han sido mejorados.

En el polígono de artillería se está construyendo una moderna cámara de arena que será muy completa.

Con elementos propios de las baterías se empezó a levantar un stand de tiro para fusil de adecuada capacidad.

Se han continuado las plantaciones de árboles, extendiéndose así los montes existentes.

Los cañones han sido en su totalidad recorridos y puestos en condiciones de conservación.

Artillería.—El armamento asignado a las diferentes reparticiones y buques de esta Base y el depositado están conservados convenientemente, habiéndose cumplido para ello las disposiciones reglamentarias.

Durante el año se recorrieron los edificios de los polvorines y cuartel, haciéndose algunas repa-

raciones de importancia; se aumentó la capacidad de la cocina, se reemplazaron las mesas de madera por otras de mármol.

Se ha continuado, durante el año, revisando las cargas internas y espoletas, cambiándose las que se hallaban en mal estado.

Personal.—La disciplina y el estado de instrucción son muy buenos. Se ha enseñado a leer durante el año a 274 conscriptos.

Recepción, incorporación y concentración de conscriptos.—La operación de recepción e incorporación de conscriptos se llevó a cabo sin tropiezos dignos de mención. El total de presentados fué de 2303, de los que resultaron 1941 aptos y 362 inútiles, habiéndose concentrado en la División Baterías 1300 hombres y en el cuartel de la Base 641, cifras alcanzadas hasta el 23 de Enero de 1926, fecha en que se cerró la incorporación.

Desconcentración.— Se realizó sin entorpecimiento, desconcentrándose el siguiente personal: 675 a la División de Instrucción, 12 al Arsenal Naval Buenos Aires, 1203 distribuídos en la Base y disponibles, 45 dados de baja por inútiles en el tercer reconocimiento médico, 5 por exceptuados y 1 fallecido, total 1941 hombres.

Licenciamiento de conscriptos clase 1904.—Con fecha 19 de Diciembre de 1926, se licenciaron 830 conscriptos pertenecientes a las dependencias de la Base y buques surtos en el puerto, llevándose a cabo normalmente.

Talleres.—Durante el año han sido ampliadas las secciones: fundición, cordería, tornos, calderería, mecánica con los elementos y maquinarias adquiridas, ampliando así la capacidad de trabajo.

El total de lo presupuestado para todas las reparticiones de los buques en obras especiales y créditos de conservación, durante el año 1926, ha sido de \$ 1.523.408,32 $\frac{m}{n}$, habiéndose ejecutado obras cuyo costo con materiales y jornales asciende a la suma de \$ 898.323,46 $\frac{m}{n}$.

Los jornales empleados han sido de \$ 62.336 con un total de horas de trabajo de 498.690.

Referente a jornales, el término medio de sueldo que ganan los obreros, puede establecerse entre \$ 7 y 9, siendo muy pocos los que pasan de esta suma.

La Oficina Técnica (sala de dibujo) durante el año ha confeccionado 52 planos y 52 croquis.

Electricidad.—La energía producida durante el año ascendió a 2.141.311 K. W. H.

El costo del K. W. H. en el tablero de la usina es de \$ 0,090 K. M. H. Considerando su promedio de pérdida de energía en las redes de más o menos 5 %, el costo del K. W. H. consumido es de \$ 0,095. Esto es en la Base. El costo del K. W. H. de la División Baterías es de \$ 0,169.

Los talleres han trabajado sin interrupción, ejecutando las construcciones y reparaciones ordenadas en los buques de guerra, auxiliares y embar-

caciones menores y reparticiones en tierra por el valor de \$ 37.810,07, correspondiente a 75 obras.

Comunicaciones.—Durante el año se efectuaron trabajos a los siguientes buques: Acorazado “Rivadavia”, Cruceros Acorazados “San Martín”, “Belgrano” y “Garibaldi”, Explorador “La Plata”, Transporte “Bahía Blanca”, Aviso “A 3”, Remolcadores “Ona”, “Querandí” y “Azopardo”, y Pontón Faro “Recalada”.

Movimiento radiotelegráfico.—Despachos transmitidos 2554 con 59.110 palabras; despachos recibidos 2371 con 60.032 palabras; despachos de tránsito 8082 con 218.184 palabras.

Central telefónica.—Este servicio ha sido atendido con conscriptos y corre con todo lo relativo a las comunicaciones tasadas oficiales y particulares, como así las de carácter ordinario, siendo en la actualidad muy numerosas estas últimas.

El total general de comunicaciones diarias ha sido de 5520 atendidas por dos conscriptos operadores, uno en cada tablero conmutador con 150 aparatos cada uno.

Construcciones nuevas.—Durante el año fueron terminadas las siguientes obras ejecutadas por contratos públicos:

- a) Dos pabellones para infecciosos y servicios anexos del Hospital Naval.
- b) Cocheras para ambulancias en el Hospital Naval.

- c) Pabellón necroscópico en el Cementerio de la Base.
- d) Edificio estación radiotelegráfica.
- e) Edificio Subintendencia, fideería y anexos.
- f) Casa para Jefes y Oficiales.
- g) Patio cubierto del Cuartel de Marineros.
- h) Quince casas habitación para el personal con familia.
- i) Pabellón de baños y w. c. de tropa en el Cuartel de Marinería (por administración).

Se iniciaron las siguientes obras por contrato:

- a) Cámaras de arena en el polígono de la División Baterías.
- b) Pabellón para cocinas, frigorífico, usina a vapor y alojamiento del personal subalterno en el Hospital Naval.

Pozo surgente N.º 4.—Quedó terminado dicho pozo, cuya acta de recepción fué firmada con fecha 9 de Noviembre de 1926.

Las características principales del citado pozo son: Profundidad 816.40 m.; nivel pie sométrico positivo de 28 metros; caudal, 35.000 litros por hora; temperatura del agua 60°; análisis, apta para todo uso.

Se iniciaron las obras de aprovechamiento del pozo surgente, consistente en cuatro tanques australianos y cañerías y bombas de elevación, con lo que desaparecerán los trastornos que se ocasionaban en verano y por la escasez de agua.

Sanidad.—El total de enfermos atendidos du-

rante el año ha sido de 9608, de los cuales 975 fueron internados en el Hospital y Batería VII.

Las enfermedades infecciosas han predominado en un porcentaje del 51 % sobre el total, correspondiendo el mayor grupo a la gripe, tuberculosis pulmonar, influenza, sarampión, etc.

Los enfermos infecciosos han sido atendidos y aislados en la Batería VII con los inconvenientes consiguientes, y desaparecerán éstos una vez que los nuevos pabellones sean equipados y se disponga del personal necesario.

Durante el año se han despachado 16.766 recetas.

El consultorio odontológico ha hecho 2579 curaciones.

El consultorio de la sala 1.^a ha practicado 4018 curaciones.

Los enfermos atendidos en el consultorio general fueron 1016.

El total de trabajos practicados por rayos X ha sido de 452.

Intervenciones practicadas durante el año, 55.

El número de análisis efectuado por el Laboratorio durante el año ha sido de 560.

Contaduría.—El aprovisionamiento de víveres frescos y secos al personal de las Divisiones y Secciones de la Base, buques adscriptos y buques des-

tacados en comisión, se ha efectuado con toda regularidad.

La fiscalización de la calidad, estado y reparto ha estado a cargo del Contador de guardia y comisión de víveres designados a tal fin.

El total de raciones provistas en el año ha sido el siguientes: 9102 para Oficial, 19.249 para suboficiales y 341.304 para tropa.

El vestuario ha sido provisto con toda regularidad por la subintendencia, habiéndolo distribuído la División Contabilidad en las fechas reglamentarias.

Además, durante el año se ha provisto prendas de equipo, con cargo, por valor de \$ 4114.57 ₡.

El aprovisionamiento de los artículos navales de las dependencias y buques adscriptos a esta Base, se ha efectuado directamente por la División Contaduría, bajo la reglamentación de los créditos de consumo.

Las materias grasas y combustible han sido provistos directamente por la Subintendencia.

Se consumió durante el año: 4775 toneladas de carbón, 6429 toneladas de petróleo, 36.452 kilos de aceite (varias calidades), 1040 kilos de estopa de color y 3560 kilos de estopa blanca.

Los servicios correspondientes a talleres y electricidad han sido desempeñados por la sección correspondiente, habiéndose presentado algunos in-

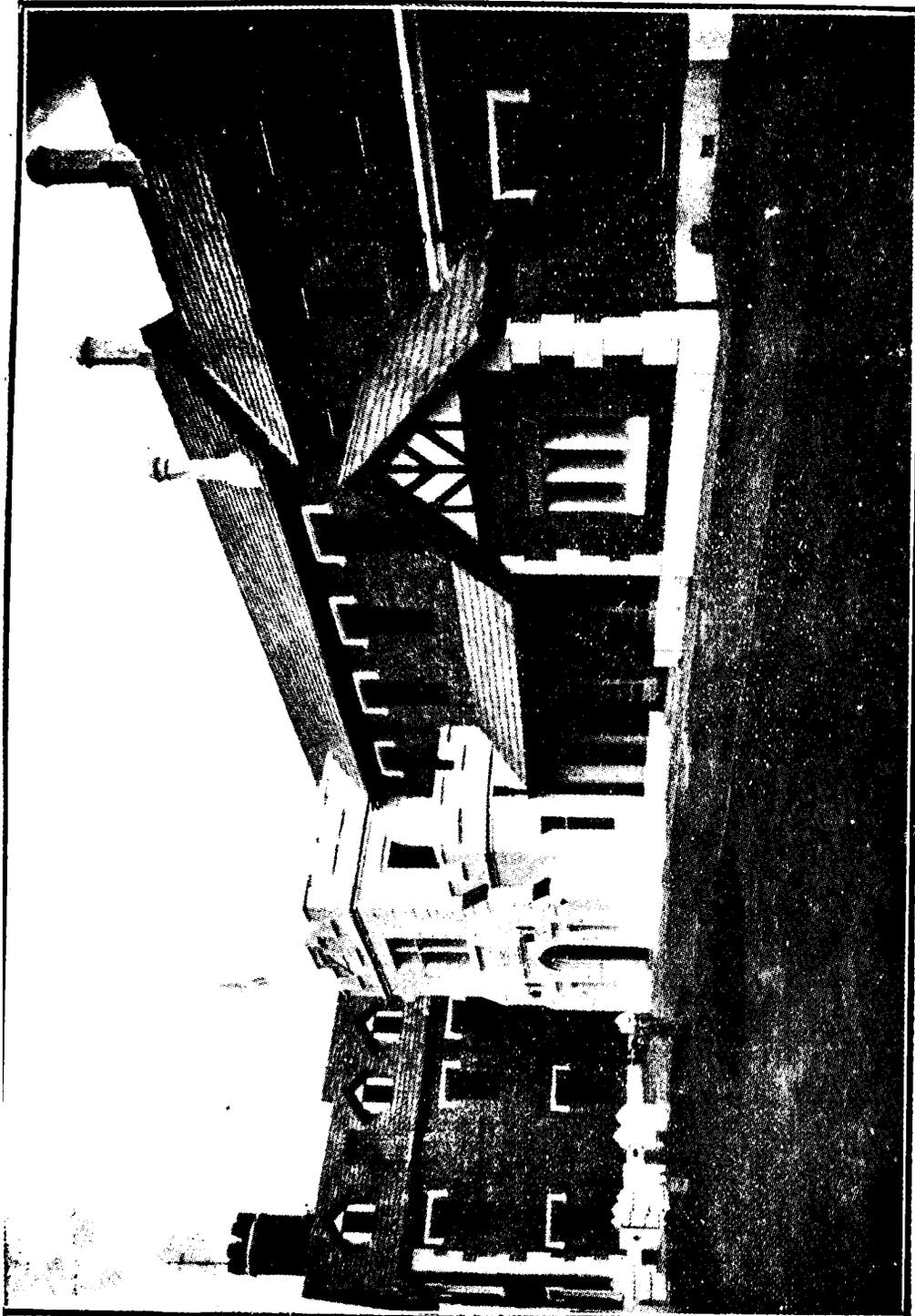
convenientes respecto a procedimientos, con la implantación del nuevo reglamento de administración, puesto en vigor el 1.º de Mayo de 1926, que se han subsanado paulatinamente.

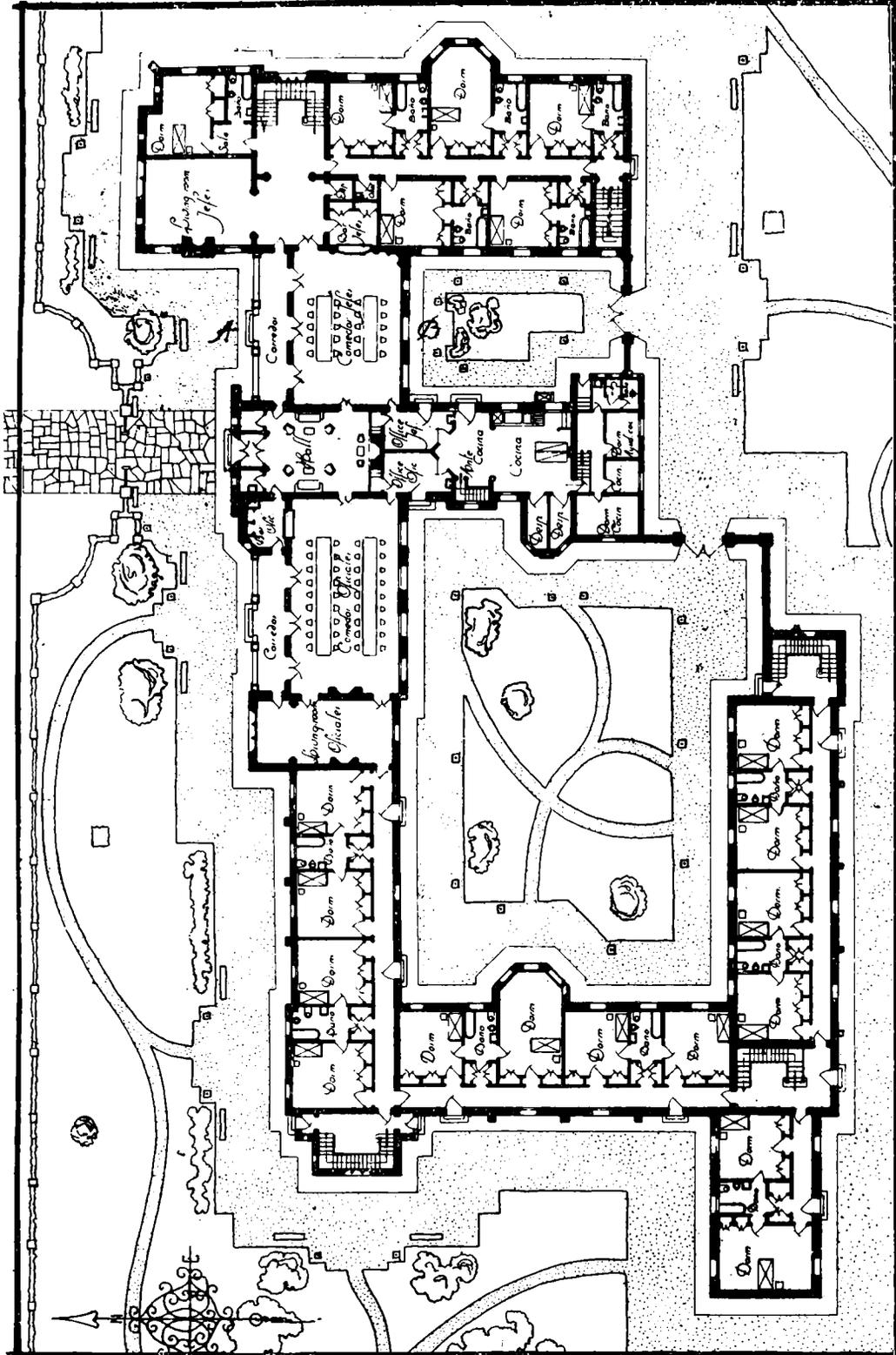
La Subintendencia ha provisto las partidas necesarias para atender el pago de haberes al personal y compromisos de la Base.

La División Contaduría ha efectuado con puntualidad la liquidación e ingreso de los fondos recaudados en concepto a derechos de puerto, muelle, guinche, tracción y maniobra, sanidad, diques de carena y de servicios especiales de la Base.

El total de haberes abonados al personal alcanza a la suma de \$ 2.237.553.05 $\frac{m}{n}$ durante el año.

Casas.—El aumento de servicios trae aparejado el de personal, y éste la necesidad de más alojamientos. Se hace necesario continuar con la construcción de casas para personal con familia, especialmente suboficiales y clases, para llegar con el tiempo a que todo el personal militar viva dentro de la zona. Es igualmente conveniente edificar casas para los capataces del taller y ciertos obreros especialistas, con el fin de radicarlos en la zona. El problema de la vivienda para el obrero del taller debe también ser contemplado en concordancia con otros problemas relacionados con la carestía de la vida en esta región, que aleja de ella a los buenos obreros, principalmente en épocas en que los talleres trabajan en forma limitada. Este asunto difícil de resolver dentro de los recursos de la Armada, es probable que puede encontrar una so-





lución en las leyes existentes sobre viviendas para obreros.

El Ministerio ordenó el estudio y proyecto de casa para jefes y oficiales, y la obra terminada ya corrobora los principios estudiados. El edificio responde a las exigencias del ambiente en forma amplia.

Las fotografías que se acompañan dan una idea relativamente aproximada de ello.

Sus detalles están de acuerdo con las más minuciosas exigencias de la comodidad. Cada dormitorio tiene su teléfono, reloj eléctrico, etc.

Se han estudiado prolijamente las orientaciones, pues en aquella zona el frío del invierno es crudo, y en cambio el verano es tan caluroso como en Buenos Aires.

Casi todos los dormitorios y locales de recepción miran al norte o al este, dejando las caras oeste y sud para las circulaciones y pasadizos.

Base Naval del Río de la Plata—

Continuando el plan que este Ministerio se ha trazado y del cual ha dado cuenta a V. H. en las anteriores memorias del Departamento, se ha seguido mejorando las condiciones de utilización de esta Base tan importante, por ser el sostén de los elementos que atienden la defensa de la entrada a los grandes ríos que recorren las provincias más ricas de la Nación.

Se han habilitado durante el año, el depósito para los buques que cambian de situación de armamento, el depósito de alistamiento de minas y el taller de electricidad; está terminándose el depósito de suministros que estará listo en breve, y se ha empezado la construcción del edificio para la Escuela de Aplicación que quedará lista durante el corriente año. Se ha hecho una reparación general a la casa de suboficiales y se han recorrido las cuadras de marinería. Además, están en vías de iniciarse las obras del polígono del tiro, transformación de la Corbeta “Uruguay” en polvorín flotante y la reparación del muro de atraque, estando en trámite otras para las cuales acuerda fondos el anexo de “Trabajos Públicos” de la Ley de Presupuesto.

Concentración y selección del personal militar.

—Fueron concentrados en la Base 992 conscriptos clase 1906, con el siguiente resultado:

Incorporados directamente a la Base	234
Recibidos de la Comisión del Interior	758
<hr/>	
Total	992

Inútiles por primer y segundo reconocimiento	
médico	289
Inútiles por tercer reconocimiento médico . .	61
Exceptuados	2
	<hr/>
Total de concentrados	650

El porcentaje de inútiles ha sido el 34.28 % y el de analfabetos de 38.46 %. El porcentaje de inútiles del año anterior fué de 30.55 %.

Se han tomado durante todo el año las medidas necesarias para que se observen estrictamente las disposiciones reglamentarias sobre profilaxis e higiene, dando por resultado un año exento de enfermedades colectivas y un estado de higiene muy bueno.

Las escuelas adscriptas a la Base han funcionado regularmente y de ellas se ha tratado ya en esta Memoria; además se ha dado también instrucción al resto del personal militar que por las razones que explicaban en la Memoria del año próximo pasado, es bastante escaso.

El material flotante sigue siendo el mismo de años anteriores, pero en breve será reforzado haciendo uso de fondos de la Ley 11.378.

El material de torpedos y minas y de artillería se encuentra en buenas condiciones.

Talleres.—La eficiencia y estado de conservación de la maquinaria de los talleres es satisfactoria, contándose en la actualidad con un porcentaje elevado de máquinas modernas de alta velocidad,

lo que contribuye al mejor desenvolvimiento por la ganancia en tiempo y las economías que reporta.

Durante el año transcurrido se ha continuado con el programa de mejoras de los locales de las distintas secciones de los talleres, dotándolas al mismo tiempo y a medida que los recursos lo permiten, de la maquinaria y elementos que por sus características resultaron más convenientes.

El coeficiente de eficacia y capacidad lo dan las reparaciones y modificaciones que se efectúan en el Explorador “Catamarca”, las que se han llevado a cabo sin mayores inconvenientes y cuya terminación se halla próxima.

Por otra parte, se ha dado cumplimiento a todos los pedidos de trabajos, habiéndose iniciado durante el año 830 obras, de las cuales se han terminado 811.

No obstante lo expresado anteriormente se trata de llevar los talleres a un nivel de adelanto y ampliación paralelamente con las exigencias modernas, y al programa de aumento de nuestra Escuadra.

Aunque la eficiencia actual de los talleres puede considerarse buena, es necesario introducir mejoras y modificaciones en las diversas secciones, a objeto de aumentar su rendimiento y capacidad.

Urge la instalación de lavamanos y mingitorios para los obreros en las secciones, que será lo primero que se iniciará tan pronto como se cuente con los fondos necesarios.

Construcción de un horno para recocer cadenas.

Además de todas las mejoras introducidas en las maquinarias de las secciones ajuste, fundición, calderería, carpintería, etc., que sería largo detallar, se ha instalado un laboratorio para análisis y pruebas de materiales con los elementos más indispensables y que se irá ampliando a medida que sea posible.

Se han carenado los siguientes buques en los diques flotantes Nos. 1 y 2: Grúa “Pilcomayo”, Remolcador “Mero”, Aviso “A 6”, Cañonero “Paraná”, Torpederas “Thorne”, “Comodoro Py” y “Misiones”, Avisos “A 4” y “A 2”, Exploradores “Jujuy” y “La Plata”, Pailleboat “C 3”, Transporte “1.º de Mayo”, Aviso “Golondrina”, Chata “C 1”, Yacht “12 de Octubre”, Cañonero “Rosario” y Remolcador “R 51”.

Se han reparado: Guardacostas “Libertad”, Cañoneros “Rosario” y “Paraná”, Exploradores “La Plata” y “Jujuy”, Torpederos “Entre Ríos”, “Misiones”, “Corrientes”, “Thorne” y “Comodoro Py”, Transporte “1.º de Mayo”, Avisos 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 y 10, “Golondrina”, Grúa “Pilcomayo”, Aviso “Sayhueque”, T. R. 1, Buque Tanque “Ministro Ezcurra”, Chatas “A. M. 51”, “A. M. 52”, “C. 1”, “C. M. 51”, Pailebote “C 3”, Minador “Fulton”, Remolcador “Mero”, “R 51”, Yacht “12 de Octubre”; se recorrieron todas las lanchas al servicio de la Base y *refouleur*; se transformó en lancha a motor la Torpedera “N.º 10”.

Están en reparaciones: Avisos 2, 4, 5, 7 y 10,

lo que contribuye al mejor desenvolvimiento por la ganancia en tiempo y las economías que reporta.

Durante el año transcurrido se ha continuado con el programa de mejoras de los locales de las distintas secciones de los talleres, dotándolas al mismo tiempo y a medida que los recursos lo permiten, de la maquinaria y elementos que por sus características resultaron más convenientes.

El coeficiente de eficacia y capacidad lo dan las reparaciones y modificaciones que se efectúan en el Explorador “Catamarca”, las que se han llevado a cabo sin mayores inconvenientes y cuya terminación se halla próxima.

Por otra parte, se ha dado cumplimiento a todos los pedidos de trabajos, habiéndose iniciado durante el año 830 obras, de las cuales se han terminado 811.

No obstante lo expresado anteriormente se trata de llevar los talleres a un nivel de adelanto y ampliación paralelamente con las exigencias modernas, y al programa de aumento de nuestra Escuela.

Aunque la eficiencia actual de los talleres puede considerarse buena, es necesario introducir mejoras y modificaciones en las diversas secciones, a objeto de aumentar su rendimiento y capacidad.

Urge la instalación de lavamanos y mingitorios para los obreros en las secciones, que será lo primero que se iniciará tan pronto como se cuente con los fondos necesarios.

Construcción de un horno para recocer cadenas.

Además de todas las mejoras introducidas en las maquinarias de las secciones ajuste, fundición, calderería, carpintería, etc., que sería largo detallar, se ha instalado un laboratorio para análisis y pruebas de materiales con los elementos más indispensables y que se irá ampliando a medida que sea posible.

Se han carenado los siguientes buques en los diques flotantes Nos. 1 y 2: Grúa “Pilcomayo”, Remolcador “Mero”, Aviso “A 6”, Cañonero “Paraná”, Torpederas “Thorne”, “Comodoro Py” y “Misiones”, Avisos “A 4” y “A 2”, Exploradores “Jujuy” y “La Plata”, Pailleboat “C 3”, Transporte “1.º de Mayo”, Aviso “Golondrina”, Chata “C 1”, Yacht “12 de Octubre”, Cañonero “Rosario” y Remolcador “R 51”.

Se han reparado: Guardacostas “Libertad”, Cañoneros “Rosario” y “Paraná”, Exploradores “La Plata” y “Jujuy”, Torpederos “Entre Ríos”, “Misiones”, “Corrientes”, “Thorne” y “Comodoro Py”, Transporte “1.º de Mayo”, Avisos 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 y 10, “Golondrina”, Grúa “Pilcomayo”, Aviso “Sayhueque”, T. R. 1, Buque Tanque “Ministro Ezcurra”, Chatas “A. M. 51”, “A. M. 52”, “C. 1”, “C. M. 51”, Pailebote “C 3”, Minador “Fulton”, Remolcador “Mero”, “R 51”, Yacht “12 de Octubre”; se recorrieron todas las lanchas al servicio de la Base y *refouleur*; se transformó en lancha a motor la Torpedera “N.º 10”.

Están en reparaciones: Avisos 2, 4, 5, 7 y 10,

Torpederos “Entre Ríos”, “Corrientes”, “Misiones” y “Comodoro Py”, Cañonero “Rosario” y Transporte de Mar “Chaco”.

Se está transformando en polvorín flotante la Corbeta “Uruguay”. Se continúa con la modernización del “Catamarca”, el que quedará listo para el corriente año.

La usina eléctrica ha producido 1.452.663 kw. durante el año.

Como se manifestó en la Memoria anterior, el estado de la red eléctrica de distribución está en muy malas condiciones y se está proyectando una nueva en concordancia con el plan definitivo de la Base y en concepto a facilitar la inspección y reparaciones que con el tiempo hubiera necesidad de efectuar en ella.

Destilería de petróleo.—Durante el año 1926 se efectuaron 50 destilaciones de petróleo bruto y 236 rectificaciones de destilados.

	1926 solamente		1917 al 1926	
	Litros	%	Litros	%
Petróleo bruto..	1.764.537	100.00	16.218.209	100.00
Nafta	110.172	6.24	711.000	4.38
Kerosene	37.653	2.13	432.024	2.68
Gas-oil	549.570	31.15	4.921.715	30.34
Resíduos C.....	949.120	53.79	9.093.890	56.08
Agua y pérdidas.	118.022	6.69	1.059.680	6.53

Producción de la destilería en 1926 y producción total en los años 1917 al 1926:

La nafta obtenida se utilizó para los motores de las lanchas de la Base.

El kerosene sirvió de combustible en los motores de las embarcaciones menores de la Base y para la limpieza de diversas reparticiones.

El gas-oil fué consumido en los motores Diessel de la Base y parte entregado a la Escuela de Aviación de Verónica.

El residuo C se empleó como combustible en las calderas de vapor y destilación de la destilería, caldera del taller, Escuela Naval, Hospital Naval y lavadero. Otra parte se utilizó en arreglos de caminos en la Base.

En el transcurso del año se instaló un laboratorio químico con algunos elementos indispensables para poder efectuar los análisis más necesarios de los materiales de talleres y de los depósitos.

Sanidad.—Se ha tratado que en las dependencias de la Base y buques adscriptos se extremaran las medidas precaucionales sobre higiene individual que legislan las disposiciones reglamentarias, con lo que se ha obtenido una cifra mínima en la morbilidad del personal.

El racionamiento ha sido suficiente, en buena calidad.

En lo que respecta a higiene colectiva se han

registrado 175 casos de grippe, 144 de parotiditis, 104 de sarampión y 8 tuberculosos, lo que impone la urgente necesidad de construir cuanto antes los nuevos alojamientos del personal para poder hacer obra real de profilaxis en caso de aparición de enfermedades infecciosas.

El estado deplorable de la sala de primeros auxilios de la Base así como el consultorio odontológico hacen imprescindible su reemplazo por el nuevo edificio proyectado para enfermería, que ya está en vías de iniciarse.

Contabilidad. — Ha funcionado normalmente dentro de los medios de que dispone. La panadería que tiene adscripta ha elaborado 458 toneladas de pan y 23 de galleta; los beneficios que reporta el sistema de panificación oficial son apreciables en cuanto a calidad y costo de elaboración. La fideería ha producido 156 toneladas, producción que representa el máximo obtenible con la maquinaria de que dispone.

La calidad del producto es inmejorable por cuanto se emplean harinas de primera calidad y para su elaboración se observan los mejores procedimientos higiénicos y el costo es inferior al que se cotiza en plaza, lo que proporciona positivos beneficios económicos.

En las carboneras se han recibidos 13.000 toneladas de carbón, habiéndose provisto 10.000.

Terrenos fiscales.—Se continúa con la reivindicación de los lotes detentados por particulares, ha-

biéndose iniciado durante el año 19 juicios por un total de 33 lotes, en 18 de los cuales se ha reconocido ya el dominio fiscal.

Además del plano de la primera sección que ya se poseía, ha sido terminado durante el año, el de la segunda sección, estando a punto de terminarse los de la tercera y cuarta secciones. El trabajo topográfico está realizado con toda proligidad y comprende además del perímetro de cada lote con la determinación de su superficie, los detalles referentes al curso de los arroyos naturales existentes.

Como los diferentes predios en que está dividida la Isla existen mejoras útiles y necesarias consistentes en el levantamiento de terrenos, terraplén, camino, zanja, poblaciones, cultivos de viñas, forestales, frutales, industriales, etc., alambrados, muelles, galpones, etc., se ha creído de utilidad la confección de planos agronómicos, bien detallados y dentro del máximo de exactitud posible para esta clase de trabajos, los que se van confeccionando.

Como repetidas veces fueran destruídos los letreros indicadores de las propiedades del Ministerio de Marina, se resolvió la construcción de letreros de hierro calados en chapa, con pie de hierro y una plataforma en la base, que además de impedir su hundimiento en el terreno, dificultara una extracción. Estos letreros han sido distribuídos convenientemente en los terrenos de propiedad a cargo de la Base Naval.

Se está estudiando la situación de cada predio para tratar de llegar a una explotación de conjunto de los montes que están en condiciones de corte.

La vigilancia de estos valiosos intereses se hace cada día más difícil por la falta de personal y se estudia la posibilidad de poner un destacamento de policía marítima en la desembocadura del arroyo Las Horquetas.

Arsenal Naval Buenos Aires—

En la Memoria del año próximo pasado, se indicaban las condiciones en que funcionaba este arsenal, cuyas instalaciones no responden a las exigencias de la moderna técnica naval y a los requerimientos del rol que le corresponde en el servicio general como apostadero y base de una parte de la flota.

En el año 1898 se inició la instalación del Arsenal en la Dársena Norte con parte de las provenientes de los antiguos Talleres de Marina del Tigre, ampliándose paulatinamente en los años sucesivos con dependencias que fueron erigidas con carácter precario, dado lo exiguo de los recursos disponibles.

Si bien dentro de las instalaciones actuales se han podido llenar las exigencias de los múltiples servicios, que les son asignados al Arsenal, se lucha con dificultades para que esos servicios sean eficientes y sobre todo realizados en forma rápida y económica.

Originalmente se le asignó a este Arsenal una zona con superficie de 109.600 metros cuadrados, de los cuales con motivo de la construcción del Hotel de Inmigrantes en el ángulo NO. de la Dársena

Norte se le restó una superficie de 31.600 metros cuadrados, disponiendo actualmente de 78.000 metros cuadrados distribuídos en la siguiente forma:

57.800 metros cuadrados destinados a talleres, almacenes, jefatura, oficinas técnicas y administrativas, hospital, alojamiento de personal superior, cuarteles, dependencias anexas del cuartel, dependencias del Servicio de Comunicaciones, antiguo edificio de la Oficina Hidrográfica y otros varios anexos.

9.600 metros cuadrados ocupados por los dos diques de carena.

10.890 metros cuadrados ocupados por la Escuela de Mecánica, la que en breve se trasladará a su nuevo local.

Talleres y su utilaje.—Las secciones de Electricidad y Fundición están instaladas en locales construídos de mampostería y responden a las exigencias del servicio correspondiente, no así los de las restantes secciones que funcionan en viejos galpones de madera y cinc, que para mantenerlos en condiciones relativamente apropiadas, exigen fuertes gastos anuales, que sólo en parte pueden ser atendidas con las partidas asignadas y, por lo tanto, obligan a solicitar constantemente fondos especiales, que en realidad significan una erogación que no queda compensada con la inversión que representan. Durante el año 1926 han debido renovarse parte de las cabriadas y un 50 % de las chapas de cinc, a fin de que esos locales pudieran ser utilizados con seguridad y sin ocasionar perjuicios a la ejecución de las obras.

En parte de los galpones se procedió a aumentar la altura de los techos, a fin de conseguir una mejor iluminación y ventilación en esos locales.

Dentro de los recursos asignados se han mejorado en el año pasado los elementos de utilaje de las diversas secciones, siguiendo un plan establecido en años anteriores, para obtener el salvar las principales deficiencias que en ese sentido adolecían los talleres, siendo las nuevas instalaciones más importantes agregadas, las siguientes:

Una máquina sierra de hoja sin fin vertical para cortar metales.

Una máquina limadora, una fresadora de engranajes helicoidales y una de agujerear de precisión.

Se agregaron seis nuevas fraguas, renovándose la tubería de conducción de aire a las mismas, e instalándose dos pescantes apropiados.

Dos martinetes, una máquina punzadora y cizalla, máquina de agujerear, sierra circular para metales, guinches a vapor para maniobras de cadenas de anclas y dos pescantes para movimiento de pesos.

Se desmontaron los viejos generadores que ya no tenían aplicación y con el espacio dejado libre se ha mejorado sensiblemente este departamento e instalado una máquina nueva punzadora y cizalla "Pelz", dos de agujerear y una sierra sin fin.

Quedaron en funcionamiento las máquinas: tupí de agujerear, sierra de carro de gran capacidad

sobre el cual se instaló un transportador con aparejo diferencial. Se mejoraron también las instalaciones en la carpintería de ribera, velería y tapicería.

Se han introducido mejoras en los equipos de oxihídrica y cingado a caliente y se inició la instalación de un equipo de metalización que quedará listo para funcionar en los primeros meses del año 1927.

Laboratorio de ensayos.—Quedó instalado el año anterior y se completó en el curso de 1926, prestando actualmente muy buenos servicios.

Electricidad.—El utilaje de los talleres de esta sección que era muy reducido fué reforzado para ponerlo en las condiciones de poder afrontar los trabajos en ejecución, instalándose los siguientes elementos:

Dos máquinas de agujerear, una taladradora, un aparato para rectificar colectores, un milivóltmetro, una sierra circular de mesa, una tijera de mano, una esmeriladora, una compresora de aire Ingersoll (portátil a motor a nafta), y varios instrumentos de medida.

En el depósito principal de materiales, se instaló una zorra carro puente, que permite la remoción de materiales pesados con mayor rapidez y economía.

La usina eléctrica se ha mantenido en buenas condiciones de servicio, continuándose con el siste-

ma de provisión de energía eléctrica en la misma forma que el año anterior.

El total de energía provista durante el año fué de 738.524 kilowats, de los cuales corresponden 172.799 al suministrado a los buques de la Armada surtos en este arsenal, y que por razones de estar en reparaciones o por mantener sus calderas apagadas para economizar carbón, requirieron ese servicio.

Como se menciona en la memoria del año 1925, las redes de la instalación eléctrica por su muy largo uso, se encontraban en estado deficiente, por lo cual se inició a fin de año su renovación, que quedará terminada a principios de 1927.

Obras ejecutadas.—El total de los trabajos ejecutados ha sido de \$ 1.555.649,98 $\frac{m}{n}$, distribuídos en concepto de imputación en la siguiente forma:

A jornal normal antiguo . . .	\$ 809.273,74	
Aumentos de jornal Ley 11.260	\$ 218.870,25	
		<hr/>
Total jornales		\$ 1.028.143,99
A materiales utilizados en las obras		\$ 378.289,03
		<hr/>
Total general		\$ 1.555.649,98

La planilla N.° 1 muestra en detalle la distribución en cada uno de los meses.

La planilla N.° 2 muestra en detalle lo imputado a gastos generales en concepto a jornales y materiales por cada uno de los meses.

El gráfico N.° 3 da la representación esquemá-

tica de los montos invertidos en los diversos conceptos y valores porcentuales correspondientes.

El gráfico N.º 4 indica los presupuestos elaborados durante el año, indicando el número de ellos y el monto total en pesos moneda nacional, mes por mes, y distribuidos en concepto de obras correspondientes a Créditos de Conservación y Obras Especiales.

El gráfico N.º 5 muestra esos mismos presupuestos, pero englobados los correspondientes a los dos conceptos arriba indicados.

La planilla N.º 6 da las cifras correspondientes a los gráficos 4 y 5, donde se deduce que el monto de presupuestos confeccionados durante el año ha sido el siguiente:

Obras Créditos Conservación, formulados	\$	250.208,88
Obras especiales, formulados	\$	954.583,51
		<hr/>
Total, formulados	\$	1.204.792,39
Obras Créditos Conservación, aprobados	\$	157.352,32
Obras especiales, aprobados	\$	532.693,83
		<hr/>
Total, aprobados	\$	690.046,15

La diferencia entre el monto de presupuestos formulados y los aprobados ha sido, pues, de \$ 514.746,24 $\frac{m}{n}$, que representa sobre el trabajo total de obras de presupuestos efectuados por la oficina técnica un 43 %, lo cual significa no sólo una pérdida de tiempo para el personal de dicha oficina, sino un recargo considerable en la imputación de gastos generales, que insume este trabajo

y no habiendo sido ejecutadas esas obras, pasan a pesar sobre los gastos generales de las obras realmente ejecutadas.

La diferencia que corresponde entre el monto total de obras ejecutadas y el de presupuestos aprobados, corresponde a las obras presupuestadas pendientes del año anterior y a las de modernización del “Independencia” y “Córdoba”, cuyos presupuestos estaban aprobados con anterioridad.

Las obras ejecutadas durante el año se clasifican en los conceptos generales, en la siguiente forma:

Imputado a Crédit. de Conserv.	\$ 133.440,24	
Imputado a Prod. Transportes.	\$ 85.535,61	
Imputado a Obras especiales del arsenal y buques varios . .	\$ 289.257,35	
	<hr/>	
Total		\$ 508.233,20
Imput. a modern. “Córdoba” .	\$ 531.900,06	
Imput. a mod. “Independencia”	\$ 515.516,72	
	<hr/>	
Total		\$ 1.047.416,78
		<hr/>
Total general		\$ 1.555.649,98

Número de jornales.—En el año 1926 el total del personal a jornal que ha revistado, ha sido de 6731, lo que da un promedio mensual de 581. El proceso de trabajo durante el año no ha sido completamente normal, pues las fluctuaciones del personal han variado entre 474 el mes mínimo de trabajo y 627 el de máximo, correspondiendo la mayor normalidad al segundo semestre del año en que el número de obreros fué de alrededor de 580 por mes.

Teniendo en cuenta el movimiento de altas y bajas de obreros, enfermos, accidentados, bajo bandera, inasistentes al trabajo, días feriados y paros extraordinarios de obras, el promedio de trabajo por hombre por mes, ha sido sólo de 22.5 días, o sea al año un rendimiento útil por hombre de 270 días.

El año normal de días hábiles efectivos de trabajo es de 300.

Considerando la jornada de 8 horas resultan las siguientes cifras: horas hábiles normales en el año 2400, horas hábiles normales ejecutadas en el año 2160. De lo que resulta un aprovechamiento efectivo de horas de trabajo de 90 %.

De este 10 % de pérdidas se estiman corresponder 1 % a enfermos, accidentados y bajo bandera, 5.5 % debido a los días perdidos por altas y bajas durante el curso del mes y el restante 2.5 % corresponde a inasistencia de personal, o a suspensión extraordinaria de trabajo.

Inversiones de jornales y materiales.—Como ya se ha mencionado en el acápite “Monto de las obras” y se detalla en la planilla N.º 1, el monto total de jornales ha sido de \$ 1.028.193.99 $\frac{m}{n}$ y en concepto a materiales \$ 378.289.03 $\frac{m}{n}$, correspondiendo agregar por gastos generales imputados a jornales \$ 95.965.21 $\frac{m}{n}$ e imputados a materiales \$ 53.251.75 $\frac{m}{n}$.

La parte de jornales correspondientes a la Ley 11.260 de salario mínimo y escalas de sueldo ha re-

presentado la suma de \$ 216.870.25 ¢ que con respecto al monto de jornales según presupuesto antiguo significa un aumento de 19.47 %. En el año 1925 ese porcentaje alcanzó a 31.4 y la disminución observada en el año 1926 es debida a que se han efectuado mayor número de obras imputadas a la Ley 11.222 y producidos de transportes, las cuales llevan ya imputación de los jornales reales sin que se contribuya con los aportes de la Ley 11.260.

La relación correspondiente entre materiales y jornales en el valor total de las obras ejecutadas ha sido de 27.78 y 72.22 %, respectivamente.

Formación del personal de operarios, salarios, etc.—Como se ha mostrado por la estadística, llegó a una normalidad en el monto mensual de los trabajos y por consiguiente del número de obreros, lo que ha permitido mantener un cuadro casi permanente de obreros en su mayoría antiguos. Esta circunstancia contribuye en mucho a la mejor y más económica ejecución de las obras y a poder seleccionar con mayor éxito, los nuevos obreros que se incorporan de acuerdo con las necesidades crecientes del trabajo.

Por otra parte, estando localizados estos talleres en el gran centro industrial de la Capital, no se ha tropezado con dificultades para obtener de inmediato el personal suplementario requerido, por lo cual puede establecerse que en el caso de los talleres de este Arsenal, no existe dificultad para la formación de obreros.

Esa mayor estabilidad del personal de operarios, ha permitido aumentar el número de aprendices de

las diversas secciones pasando del 5.8 % que corresponde al año 1925 al de 10 %, que se tenía al finalizar el año 1926, o sea casi duplicar la proporción de aprendices durante el año.

De los aprendices del año pasado un 10 % de ellos ha pasado a la categoría de operarios, por reunir las condiciones requeridas.

Se considera que dada las condiciones actuales de trabajo no es conveniente por ahora sobrepasar la cifra del 10 al 12 % de aprendices, con relación al número de operarios, dado que para los aprendices rige la jornada de 6 horas, en tanto que para los operarios es de 8 horas, y esta diferencia acarrea inconvenientes en la asignación de aprendices, como ayudantes fijos de los operarios. De no existir esa diferencia de duración de jornada, podría llevarse fácilmente al 20 % la proporción de aprendices, lo que no sólo representaría una ventaja económica, sino lo que es más importante el formar operarios intensamente ligados al Arsenal y especializados en las características de nuestras obras.

Los salarios se han mantenido dentro del mismo valor unitario que los del año 1925, siendo el valor promedio por hombre y jornada de \$ 8.09, incluso lo correspondiente a encargados, apuntadores y operarios de las diversas categorías y de \$ 2.48 el correspondiente al de jornada por aprendiz. Tomando el valor medio por el total de obreros y aprendices, queda el de hombre jornada en el valor medio de \$ 7.46.

Comparado nuestro jornal hombre-jornada con

el correspondiente al que rige en la industria privada similar en esta Capital, se tiene que el nuestro es de alrededor de 8 a 10 % más elevado y analizando las razones, se llega a la conclusión que esta diferencia en más es casi exclusivamente debido a que los talleres de este Arsenal, no trabajan al máximo de su capacidad por falta suficiente de obras encomendadas y no equilibrada distribución durante el curso del año, lo que obliga a mantener un cuadro de operarios antiguos y ciertamente muy expertos, que no es conveniente despedir y deben por lo tanto en muchas ocasiones destinarse a trabajos de índole inferior a lo que su capacidad y jornal corresponden, dejándose en estos casos suspendidos del trabajo provisionalmente a obreros más modernos y de menor jornal, lo cual significa un acrecentamiento relativo en el costo de las obras, lo que conviene sacrificar al principal objeto de un Arsenal naval que debe estar siempre en condiciones de ejecutar rápidamente y con perfección las obras que se le encomiendan.

Si se aumentara el trabajo de taller a su completa capacidad normal, el aumento de obreros correspondería efectuarlo en su mayoría con las categorías de medios oficiales, ayudantes y peones que con salarios de ingreso menores influirían sensiblemente en la disminución del jornal medio.

La planilla N.º 7 y gráfico 7, muestran en detalle el personal a jornal que ha revistado mensualmente, por categorías y especialidades y la planilla N.º 8 indica el movimiento de altas y bajas durante el año.

Capacidad y rendimiento para reparaciones.— Dada la forma que ha tenido el desarrollo de los talleres con una ubicación provisoria de las ampliaciones efectuadas, la posición relativa de las diversas secciones de los talleres, no es la más apropiada y no responde por lo tanto a la técnica industrial que exigen para una económica y rápida ejecución de los trabajos.

Si bien en tiempos normales de paz los talleres de este Arsenal están habilitados para efectuar las obras que le corresponden por la distribución orgánica de la flota, esa tarea se ejecuta en forma que cabe designar como pesadamente, pero si nos ponemos en el caso de una movilización de guerra y las exigencias que resultaran de una tal situación puede afirmarse que los talleres no estarán a la altura que corresponde a un Arsenal en situación de guerra.

A la buena capacidad de un taller naval para que su rendimiento sea rápido y económico, corresponde se reúnan las siguientes condiciones:

1.^a Apropriada instalación de los talleres en lo que respecta a sus locales y armonía de ubicación de las diversas secciones que faciliten la sucesiva colaboración en el trabajo.

2.^a Apropriado equipo y utilaje moderno, tanto en maquinaria como en elementos de transporte y traslado de materiales.

3.^a Disponer de amplios locales para almacenes que permitan mantener los materiales en per-

fectas condiciones y que la selección y distribución de ellos para las obras sea fácil y rápida.

4.^a Proporcionar a los talleres obras suficientes que lo mantengan en lo posible dentro del máximo de actividad, en forma permanente equilibrada durante los doce meses del año, con lo cual se obtiene el desiderátum de estabilidad del plantel de operarios, lo que redunda en un mayor rendimiento del mismo.

La situación de estos talleres, la superficie disponible y lo que le corresponde en su tarea para el mejor mantenimiento de la flota, permiten asegurar que su capacidad debe ser aumentada.

Considerando solamente el estado actual de las instalaciones de estos talleres puede afirmarse que su capacidad de rendimiento de obra puede elevarse en un 50 a 60 % como lo demuestran los cálculos que a continuación se hacen.

En los años 1925 y 1926 el promedio mensual de personal a jornal de revista era aproximadamente de 550 y como hemos visto el rendimiento efectivo era sólo de 90 % del tiempo total hábil. Este factor puede fácilmente llevarse al 95 % disminuyendo las pérdidas de labor con la regularidad del trabajo, o sea reducción en el movimiento de altas y bajas, que son forzosamente obligatorias al reducirse el rendimiento mensual del taller.

Como las actuales instalaciones de los talleres permiten mantener un plantel de 850 obreros y aprendices con un buen aprovechamiento económico industrial de la capacidad del mismo y sin per-

juicio de un recargo que constituya un posible desgaste de la mano de obra, calculo que trabajando el 95 % de los 300 días hábiles del año, o sea 265 días, tendríamos una inversión de 242.250 jornales al año, que a razón de \$ 7.46 ¢ al día representan una inversión en concepto a jornales de 1.807.185 pesos moneda nacional.

Agregando a esto el valor medio de 34 % por inversión en materiales, cifra esta en proporción a los jornales, nos darían un monto de \$ 614.443 ¢ en materiales, que sumados a los jornales nos dan la cifra de \$ 2.421.628 ¢, que podemos decir, representan la capacidad actual del taller.

Como el monto medio total de las obras fué de \$ 1.570.000 ¢, tenemos que el aumento de capacidad es de 54 %. Por otra parte, las obras que pueden realizarse con esos 2.421.000 \$ arriba estimados, representarán un valor intrínseco de 5 a 6 % más del trabajo ejecutado en años anteriores, dado que, puesto el taller a su trabajo de capacidad normal máxima, el valor del salario medio se disminuirá y por otra parte el peso de los gastos generales quedará proporcionalmente disminuído.

Como queda indicado anteriormente, el monto de obras ejecutadas fué en cifras redondas de pesos 508.000 ¢ en las correspondientes reparaciones a Créditos de Conservación, Producidos de Transportes y Obras especiales del Arsenal y buques, y \$ 1.000.047 ¢ en las correspondientes a la modernización del “Independencia” y “Córdoba”.

Teniendo en cuenta las necesidades medias de

reparaciones de los buques que son asignados a este Arsenal y computado que en el corriente año sean las obras de conservación y especiales de los buques aumentadas en un 20 % y que la de los Transportes sean dadas íntegramente a este Arsenal en lugar de asignarlas a empresas privadas, puede estimarse que el valor total de las obras por esos tres conceptos, o sean los de trabajo normal, lleguen a un monto de \$ 650.000 durante todo el año y habiendo establecido la capacidad de los talleres en \$ 2.421.000 queda disponible para la ejecución de obras extraordinarias de remodelización del material de la flota por valor de \$ 1.771.00 ^m/_n.

Esta cifra permite pues, fundamentar planes de obras de aliento que hagan posible mejorar las condiciones de eficiencia de nuestro material naval.

Deficiencias existentes y medidas que conviene tomar para subsanarlas.—De lo manifestado en los acápite anteriores se deduce la consecuencia de que conviene mantener el Arsenal Naval Buenos Aires en su presente localización y que corresponde estudiar un plan completo de su reorganización en forma tal que permita llevarlo al estado de eficiencia que le corresponde dentro del rol que debe desempeñar en tiempo de paz y movilización en guerra.

Las principales medidas que responderían a subsanar las actuales deficiencias de funcionamiento serían:

1.°—Dotarlo de los edificios modernos correspondientes, que vayan substituyendo las inadecuadas instalaciones actuales.

2.º—Complementar su utilaje con máquinas modernas para que el conjunto responda al criterio de la moderna táctica de construcción naval.

3.º—Construir en el antepuerto de Dársena Norte una dársena de reparaciones con la suficiente amplitud para que tenga en ella cabida los buques que deben ser sometidos a largas reparaciones.

4.º—Trasladar la parte propiamente dicha militar del arsenal (cuarteles, dependencias anexas y hospital) a un edificio a construirse en el terreno que ocupa al actual Escuela de Mecánica, o bien resolver trasladar la parte militar a dicho local que quedará en breve desocupado.

Convenientemente organizado este arsenal quedaría su departamento industrial en condiciones de iniciar obras de construcción de buques auxiliares, destroyers y submarinos, aún considerando que si bien hoy por hoy no disponemos de una industria metalúrgica nacional, podrán ejecutarse esas obras importando del extranjero ciertos materiales cuyo maquinado y ensamblaje es factible hacer en el país, sin que ello signifique un gran recargo en el costo y que de hacerlo quedará compensado con la inversión de fuertes sumas de dinero en beneficio de obreros nacionales, y será sin duda un primero e importante jalón en el mayor desarrollo de industrias nacionales conexas.

Estado de eficiencia del material e instalaciones del servicio de puerto del Arsenal.—Ambos diques de carena se encuentran en perfecto estado de funcionamiento, después de haberles efectuado a fin

del año 1926 varias obras de importancia, a saber: carenado y recorrido de las dos compuertas, trabajo que se efectúa por primera vez desde la puesta en servicio de esas instalaciones, hacen 29 años; a las instalaciones de bombas, máquinas auxiliares y calderas se les efectuó un recorrido y reparación general de importancia, como así también a los dos pequeños guinches plumas del servicio de los diques.

En el año fueron carenados 76 buques, de los cuales 20 de la Armada Nacional y un buque tanque de la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales; de los 55 restantes, 41 tenían bandera mercante nacional y los restantes, matrículas extranjeras. El total de buques mercantes carenado representa un tonelaje de registro de 71.922 toneladas métricas, habiéndose recaudado e ingresado a Rentas Generales la suma de \$ 90.924,90 oro sellado.

El arsenal cuenta con los vapores auxiliares “Fueguino”, “R 3”, “Albatros”, “Rawson” y Chata “C. M. 71” que se mantienen en buen estado de funcionamiento. El “Albatros” estuvo destacado prestando servicios en la Comisión Voladura de Cascos en el Río de la Plata desde el 15 de Agosto. Las embarcaciones menores de servicio se encuentran en buen estado.

Los dos guinches autónomos se mantienen en condiciones normales de servicio.

Se dispone de cuatro camiones, dos grandes tipo Mercedes y dos pequeños Ford, uno de estos incor-

porado al servicio al fin del año. Con ellos pueden atenderse debidamente las necesidades del servicio.

Las vías férreas que se utilizan para el tráfico de los guinches y vagones de carga de la zona del arsenal y que en la memoria pasada informábase encontrarse en mal estado, se empezaron a reparar en Diciembre próximo pasado y quedarán en breve en buenas condiciones.

El servicio de incendio se mantiene en perfecto estado de funcionamiento.

El servicio de buzos presta los servicios requeridos por el arsenal, y en varias ocasiones ha sido facilitado con sus elementos de buceo para trabajos de reparación de cables telefónicos que cruzan los canales del puerto de la Capital.

División Personal y Cuartel.—La dotación efectiva del personal del arsenal en las diversas categorías de personal superior y subalterno, se ha mantenido durante el año en un promedio de 80 % de lo que corresponde por planilla de armamento, estando ésta establecida ya con rígida economía, se deduce que los servicios del personal han debido necesariamente ser recargados.

Tanto la disciplina como el estado de instrucción del personal ha sido muy bueno. Las fuerzas del Batallón Naval, han tomado parte en numerosas formaciones y desfiles, ya sea con motivo de las fiestas patrias, aniversarios, inauguraciones de monumentos y rendición de honores fúnebres militares, habiendo demostrado en estas ocasiones su excelente organización e instrucción militar.

La instrucción marinera en general, se impartió dentro del tiempo disponible que permitieron los múltiples servicios que debieron ser atendidos.

La concentración de los conscriptos de la clase 1905, que se inició el día 5 de Enero, se realizó sin dificultades, habiéndose acuartelado 1443 hombres de los cuales fueron dados de baja 622, lo que arrojó un 43.1 % de ineptos para el servicio de la Armada.

Como en años anteriores, no teniendo el cuartel del arsenal capacidad para alojar a todo el contingente concentrado en esta zona, fueron destacados 350 hombres a la Isla Martín García y Arsenal de Zárate.

Movimiento de fondos y revista.—El movimiento de fondos por pagos de los diversos conceptos ha sido de \$ 2.875.397,23 $\frac{m}{n}$, clasificados por renglones globales de imputación en la siguiente forma:

Sueldos de presupuesto de personal militar y civil	\$ 1.232.613.38
Sueldos de obreros y pago de materiales de obras	» 1.484.250.17
Pago de víveres frescos	» 57.657.69
Subsidios y viáticos, licenciamiento de conscriptos	» 24.679.00
Pasajes y cargas	» 17.064.78
Racionamiento extraordinario	» 3.338.75
Servicio de teléfonos	» 3.599.73
Fletes y acarreos	» 2.230.95
Por conceptos varios de eventuales, hospital, sepelios, conducción desertores, viáticos de comisiones Mutualidad Antituberculosa, agasajos, etc.	» 49.962.78
Total . . .	\$ 2.875.397.23

Servicio de Sanidad. — El estado sanitario del arsenal en el año 1926 ha sido excelente, habiéndose desarrollado enfermedades infectocontagiosas.

Se aplicaron las medidas profilácticas reglamentarias, como asimismo frecuentes desinfecciones y desratizaciones a las dependencias, llevadas a cabo con la eficiente colaboración del Departamento Nacional de Higiene.

Subsisten las condiciones mencionadas en la Memoria del año 1925 sobre el hospital, en lo que respecta a la reducida capacidad hospitalaria y falta de locales y salas para poder llenar con la eficiencia que corresponde, las necesidades crecientes del servicio que le está asignado. Cabe mencionar especialmente la carencia de sala para el personal de jefes y oficiales, y de los consultorios de especialidades.

El desenvolvimiento de los distintos servicios se ha efectuado con regularidad, y la labor puede apreciarse por los datos que se anotan en la planilla número 9.

Planilla N.º 1

**Importe total de jornales y materiales abonados durante el
año 1926, en la ejecución de obras en los talleres del
Arenal**

Mes	Jornales	Materiales	Total jorn+mater.
Enero	67.321.95	11.779.73	79.101.68
Febrero.	76.174.20	18.511.41	94.685.61
Marzo	82.807.—	21.537.64	104.344.64
Abril.	84.570.75	21.187.92	105.758.67
Mayo	88.059.65	25.429.14	113.488.79
Junio	104.530.45	39.000.76	143.531.21
Julio	96.698.60	29.641.94	126.340.54
Agosto	116.800.80	36.392.97	153.193.77
Septiembre	109.546.65	34.058.47	143.605.12
Octubre	84.324.75	23.478.03	107.802.78
Noviembre	93.121.95	41.362.83	134.484.78
Diciembre.	120.152.45	57.760.13	177.912.58
Totales	1.124.152.20	360.140.97	1.484.250.17
Importe de materiales provistos por la D. G. Administrativa y B. N. del Río de la Plata, que no están incluídos en los diver- sos meses		71.399.81	71.399.81
Totales generales		431.540.78	1.555.649.98

Planilla N.º 2

Importe total de los gastos generales de jornales y materiales imputados durante el año 1926

Mes	Jornales	Materiales	Total
Enero	6.064.50	1.868.61	7.933.11
Febrero	7.132.94	2.860.60	9.993.54
Marzo	7.239.27	3.110.11	10.349.38
Abril	7.052.54	2.819.93	9.872.47
Mayo	7.035.56	3.401.84	10.437.40
Junio	7.948.40	6.258.36	14.206.76
Julio	8.195.23	5.330.05	13.525.28
Agosto	8.710.05	6.869.94	15.579.99
Septiembre	8.805.80	6.630.76	15.436.56
Octubre	8.865.77	2.738.72	11.604.49
Noviembre	9.066.25	5.411.71	14.477.96
Diciembre	9.848.90	5.951.12	15.800.02
	95.965.21	53.251.75	149.216.96

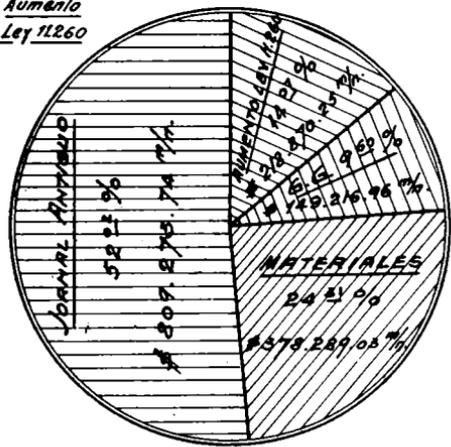
COMPUTO DE PRESUPUESTO DURANTE EL AÑO 1926

MESES	CREDITOS DE CONSERVACION				OBRAS ESPECIALES				T O T A L E S			
	FORMULADOS		APROBADOS		FORMULADOS		APROBADOS		FORMULADOS		APROBADOS	
	Total	Importe \$	Total	Importe \$	Total	Importe \$	Total	Importe \$	Total	Importe \$	Total	Importe \$
Enero	63	26.534.68	64	36.630.43	43	81.227.—	33	40.293.45	106	107.761.68	97	76.923.88
Febrero	46	26.644.19	41	8.283.75	14	93.360.—	21	124.891.—	60	120.004.19	62	133.174.75
Marzo	57	23.485.99	50	12.927.03	37	39.391.—	25	19.445.—	94	62.876.99	75	32.372.03
Abril	65	27.902.59	40	19.561.30	29	284.620.—	20	50.388.08	94	312.522.59	60	69.949.38
Mayo	48	12.094.14	46	13.642.99	21	17.640.80	16	10.371.28	69	29.734.94	62	24.014.27
Junio	38	19.768.—	31	8.041.10	28	51.913.—	24	43.015.80	66	71.681.—	55	51.056.90
Julio	53	18.679.12	52	18.545.48	19	49.427.60	26	38.901.80	72	68.106.72	78	57.447.28
Agosto	28	9.924.72	34	14.191.16	21	22.228.48	26	37.497.88	49	32.153.20	60	51.689.04
Septiembre	54	14.799.33	51	8.101.88	26	46.470.82	15	8.526.86	80	61.270.15	66	16.628.74
Octubre	41	21.907.79	22	4.613.10	23	53.181.55	14	54.701.28	64	75.089.34	36	59.314.38
Noviembre	33	12.817.37	21	6.086.96	22	127.157.88	21	27.308.04	55	139.975.25	42	33.395.—
Diciembre	21	35.650.96	24	6.727.14	28	87.965.38	18	77.853.36	49	123.616.34	42	84.080.50
SUMA	546	250.208.88	476	167.352.32	311	954.583.51	259	532.693.83	858	1.204.792.39	735	690.046.15

8.24 % G.6

19.27% Aumento
Ley 11260

JORNALES 71.27 %



12.34 % G.6

MATERIALES 24.31 %

JORNALES

\$ 1.124.109.20 m/n.

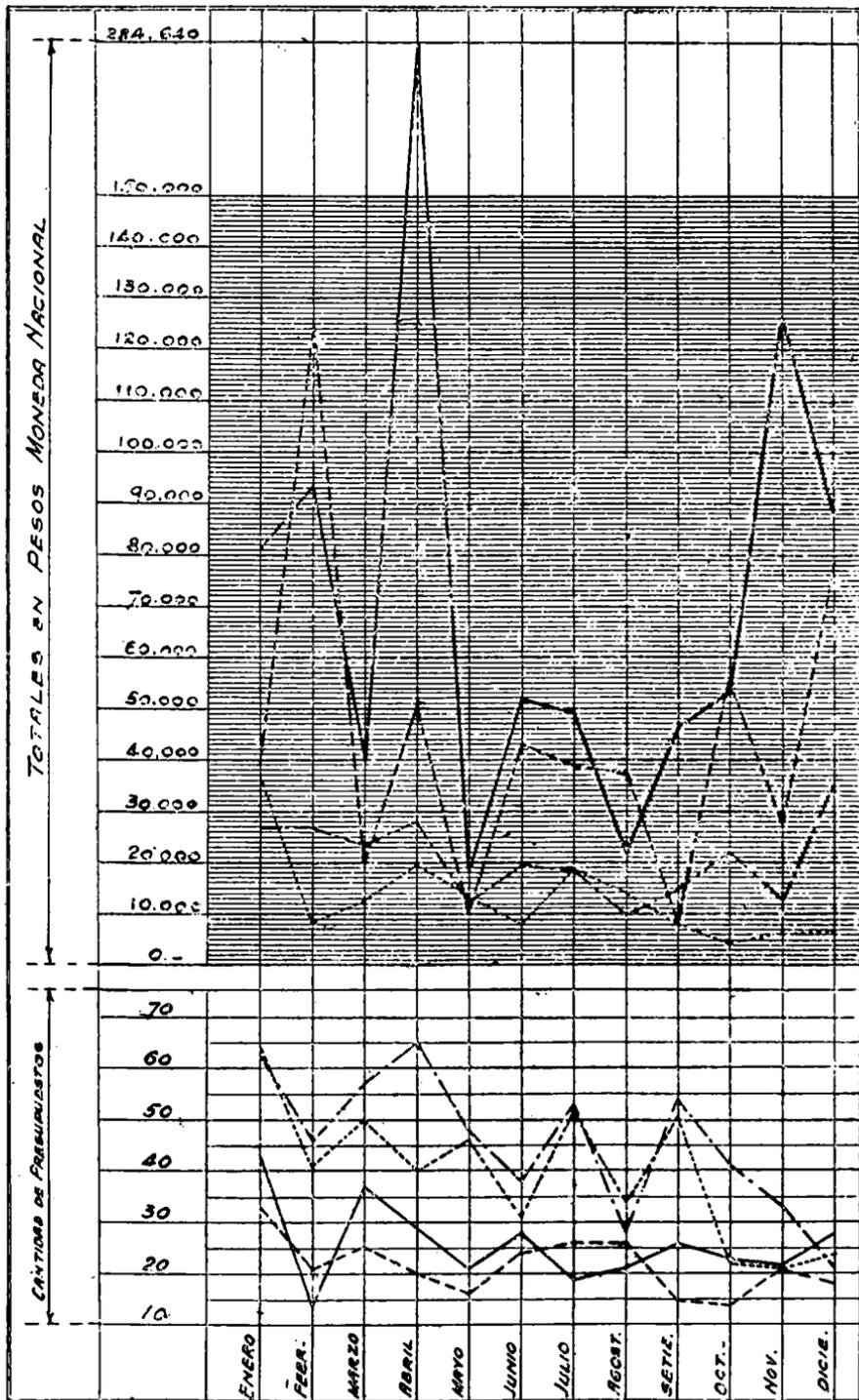
MATERIALES

\$ 431.540.78 m/n.

TOTAL GENERAL \$ 1.555.649.98 m/n.-

- AÑO 1926 -

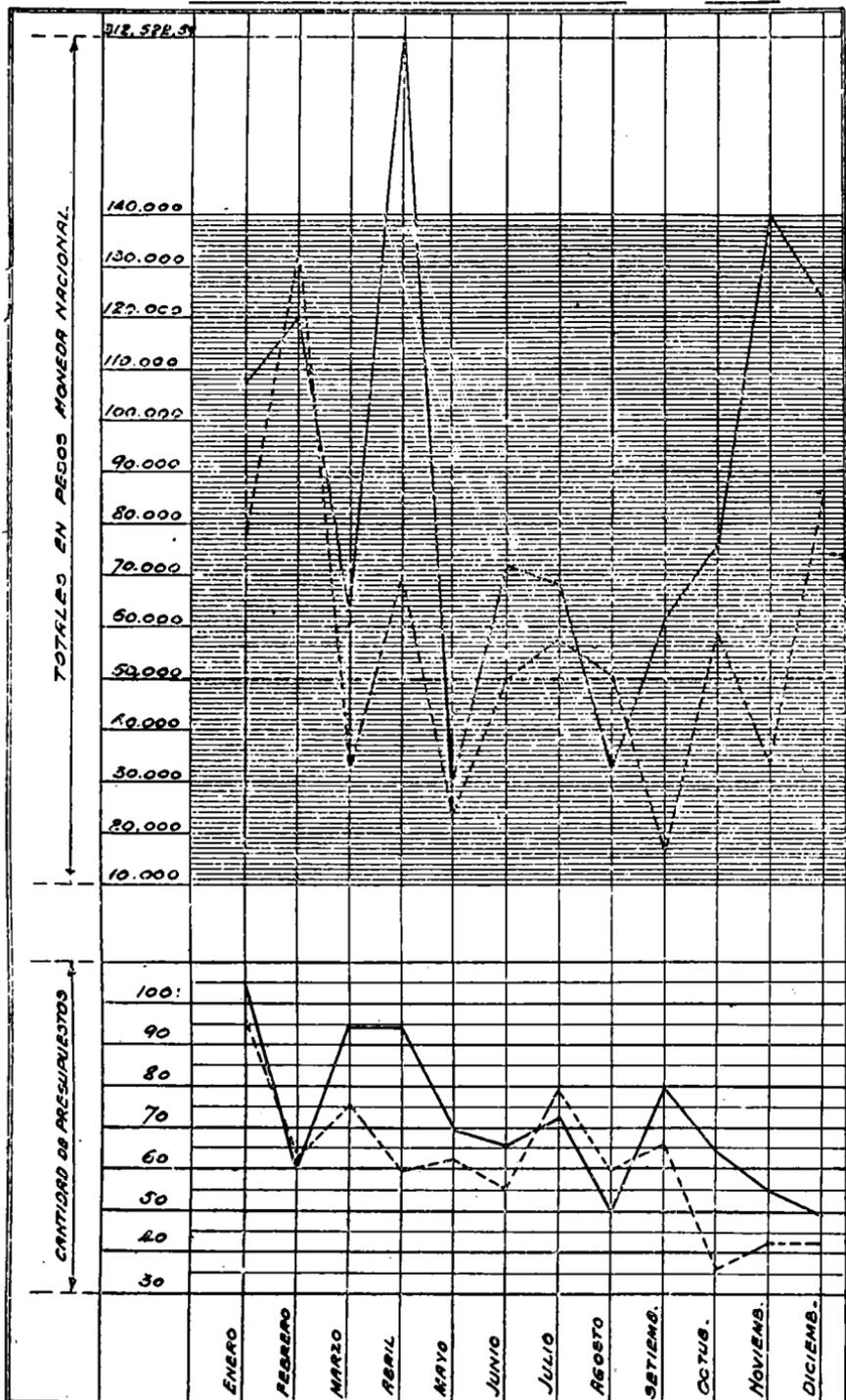
TOTAL DE PRESUPUESTOS - 1925



REFERENCIAS

- CREDITOS { FORMULADOS
- { - - - - - APROBADOS
- OBRAS { FORMULADOS
- ESPECIAL. { - - - - - APROBADOS

TOTAL DE PRESUPUESTOS — 1926 —



— REFERENCIAS —

TOTALES { ——— FORMULADOS ———
 { - - - APROBADOS - - -

**Movimiento estadístico de altas y bajas
del personal obrero**

Meses	Altas	Bajas
Enero	41	94
Febrero	24	11
Marzo	26	23
Abril	23	8
Mayo	53	53
Junio	55	11
Julio	15	30
Agosto	28	88
Septiembre	16	77
Octubre	11	104
Noviembre	109	36
Diciembre	65	44
Totales	446	579
Promedio mensual de altas	39	
Promedio mensual de bajas	48	

Planilla N.º 9

Movimiento habido en los distintos servicios de la División Sanidad del Arsenal, durante el año 1926

	Anual	Promedio mensual
Sala de enfermos		
Enfermos asistidos	1.150	99
Consultorio externo		
Consultas	10.046	837
Consultorio de Recon. Médicos		
Jefes y Oficiales examinados. . .	379	32
Rec. por altas, bajas, licencias . .	3.882	324
Reconoc. a candidatos a ingreso a las diversas escuelas.	430	36
Reconoc. médicos a domicilio. . .	478	40
Consultorio oftalmológico		
Consultas	2.055	171
Curaciones	1.102	91
Consultorio de oto-rino-laringología		
Consultas	4.094	341
Curaciones	8.210	684
Intervenciones quirúrgicas	28	2
Consultorio dermatológico		
Consultas.	7.802	650
Curaciones	8.960	747
Consultorio radiológico		
Radiografías	238	20
Radioscopias	188	16
Consultorio odontológico		
Consultas.	1.706	142
Curaciones	1.804	150
Prótesis dental	502	42
Farmacia		
Recetas despachadas.	33.838	2.819

Estadística del personal de talleres a jornal que cobra sus haberes por las diferentes partidas de jornales

MES	Inspectores	Encargados	Empleados	Oficiales	Medio oficial	Ayudantes	Aprendices	Peones	Fogujistas y Peones Varios	Total de personal a jornal	N.º de obreros que abonan M. Civil	Falloscientos
Enero	2	23	9	157	46	124	36	145	10	552	189	—
Febrero	2	23	9	158	35	113	34	90	10	474	177	—
Marzo	2	23	9	159	38	118	42	97	11	499	175	—
Abril	2	23	10	161	41	118	43	94	11	503	176	—
Mayo	2	23	10	178	42	122	46	128	12	563	174	—
Junio	2	23	11	182	50	127	54	116	12	577	173	—
Julio	2	23	14	187	61	134	66	128	12	627	177	—
Agosto	2	24	14	191	63	136	62	123	12	627	173	—
Septiembre	2	24	14	188	63	135	60	120	12	618	172	—
Octubre	2	25	14	147	59	134	59	104	12	556	172	1
Noviembre	2	25	14	147	59	134	59	104	12	556	172	—
Diciembre	2	25	17	147	60	136	61	119	12	579	168	—
Totales	—	284	145	2002	617	1531	622	1368	138	6731	2098	1
Promedio	2	23	12	166	52	127	51	114	12	561	184	—

Arsenal de Artillería de Marina, Zárate—

Taller.—Ha respondido a todos los trabajos que ha necesitado la Armada en el material de artillería que han sido muchos y variados, pudiéndose citar entre los de mayor importancia los siguientes:

Arreglo completo de toda la artillería del Crucero “Buenos Aires”, con sus respectivos montajes.

Recorrido completo de todos los cierres del Crucero Acorazado “Garibaldi”.

Arreglo de la artillería del Crucero “9 de Julio”, incluso montajes con las pistas de roletes retiradas del buque por primera vez. Este trabajo no está terminado todavía.

Arreglo completo (en ejecución) de toda la artillería y montajes del Crucero Acorazado “General San Martín”.

Estos trabajos significan fuera de las operaciones de ajustaje, la construcción de una gran cantidad de piezas nuevas, algunas de las cuales por su tamaño y delicadeza de fabricación implican una excelente preparación del personal. Está en construcción un tipo de montaje antiaéreo.

Máquinas nuevas instaladas.— Una frezadora tipo Cincinnati universal que había sido comprada en 1925. Una sierra. Un torno grande especial para los montajes de 150 mm. Se instalaron vías decauville en el interior del taller, en combinación con las de trocha ancha de los depósitos, para el manejo de los grandes pesos.

Fundición y herrería.—Lo mismo que el taller, estas dos secciones han tenido este año más trabajo que el que podían producir. Es cierto que su personal es escaso, especialmente en la fundición, pero no se ha aumentado para evitar su desequilibrio por exceso de personal en caso de disminuir el trabajo, por más que la construcción de bombas de aviación actual puede absorber cualquier exceso de personal que se produzca.

Carpintería. — Fuera de su trabajo ordinario para los buques, ha hecho muebles para el nuevo pabellón de suboficiales, en el que se alojan 20 personas.

Talabartería.—También fuera del trabajo ordinario de los buques, que es mucho, está empeñada en la confección de los correaes de nuevo tipo, de los que habrá que hacer todavía alrededor de 4000.

Polvorines y laboratorios de cargas. — Se han desempeñado pasablemente, pero el personal es escaso; para atender bien las exigencias de la Escuadra hay que descuidar trabajos internos fijos de importancia.

Armería. — Es chica, trabaja bien, pero no da abasto para reparar, empavonar, lustrar, cambiar caños, alzas, etc., a todos los fusiles que vienen de los buques y arsenales, fuera de los revólvers, pistolas, carabinas y sables, que hay también que reparar.

Taller de espoletas y estopines.—Se aumentó un poco su personal para que medio pueda dar cumplimiento al trabajo que se le exige.

La confección de munición chica de revólver, pistola y máuser de fogueo ha absorbido casi todas sus energías, fuera del recorrido de espoletas, trabajo largo y delicado que está muy atrasado y la construcción de estopines y accesorios, de los cuales apenas se han hecho los que tienen los buques a bordo. *No hay stock de estopín combinado.*

Depósitos de artillería.—Está en estudio la traslación al Tigre de una parte o todos los cañones de pequeño calibre, con objeto de hacer espacio y tener aquí más libertad para satisfacer todas las maniobras de fuerza que se hacen dentro de los galpones en el tráfico de material con el taller, y en el recorrido y limpieza del que viene de afuera. Además, la artillería de los buques en desarme, una vez lista, debe quedar aquí hasta que el buque se arme; esto exige espacio.

Depósito de proyectiles.—No ha tenido gran intercambio exterior, pero su trabajo interno es muy grande. Este depósito como los de artillería nunca se satisfacen con los concriptos que se le mandan, además de su personal, tal es su trabajo.

Electricidad.—Ha marchado bien; se hizo una prolija recorrida de los pararrayos y se les colocó la toma de tierra reglamentaria en lugar de la que tenían. Está en ejecución un trabajo para poder recorrer más a menudo los pararrayos tipo mástil.

Ferrocarril interno.—Sus vagones están en buen estado y atienden bien el servicio general entre el muelle y el interior de los galpones. La máquina aunque antigua es muy buena.

Lo que no está bien es la vía, especialmente entre el muelle y la estación, pero ya hay dinero para su reparación.

Edificios.—Se ha hecho un pabellón por licitación para suboficiales, y se está haciendo otro igual para otros servicios.

Necesidades actuales del Arsenal.—Dentro del presupuesto restringido del año, el arsenal llenó sus necesidades inmediatas haciendo algunas obras de relativa importancia, como el arreglo de la casa de oficiales, la instalación de una cañería de vapor que eliminará en adelante una caldera y 4 hombres, y otros menores. Además no ha hecho ningún presupuesto extra a los buques que no han tenido que pagar nada por los trabajos muy importantes que se les ha hecho.

Esto requiere decir que con la asignación que se le hace para el año 1927, que es mayor que la del año pasado, el arsenal puede atender cómodamente sus necesidades presentes.

Necesidades futuras. — Dada la nueva orientación que se dará a este arsenal, sus necesidades futuras no se pueden indicar hasta que no esté terminado el proyecto que está en estudio y que responde a la condición de fábrica que se dará al arsenal.

Isla Martín García—

Los edificios y depósitos, en general, se encuentran en buen estado, habiendo sido recorridos cons-

tantemente a fin de mantenerlos, en lo posible, dentro de las prescripciones reglamentarias.

Los patios taludes, como también los caminos de acceso de los polvorines, han sido arreglados y carpidos, a medida que las necesidades lo exigían.

Se prepararon 3000 kilogramos de lydita para voladuras de cascos; estos trabajos fueron ejecutados de acuerdo a las prescripciones reglamentarias e instrucciones recibidas de la Dirección General del Material.

Las embarcaciones menores con que cuenta la jefatura y la Escuela Preparatoria N.º 1, se encuentran en buen estado de conservación, así como los pescantes que existen en el muelle.

El estado actual de conservación y funcionamiento de las calderas de servicio es bueno.

El servicio de aguas corrientes es continuado y funcionan todas las instalaciones. Se inspeccionó la caldera cilíndrica vertical y bomba Worthington de la casa de bomba que está fuera de servicio, habiéndose reparado los accesorios de dicha caldera, faltando solamente su limpieza interna para ser armada.

Se instaló la máquina frigorífica con su correspondiente cañería de agua, la que actualmente está en funcionamiento.

Además, se ejecutaron varios trabajos que no se detallan por ser de poca importancia.

Se montaron dos motores semi-Diesel tipo Otto Deutz de tres cilindros verticales, de 60 HP. y 410 R.P.M. cada uno, acoplado a un dínamo de corriente continua de 220 volts y 152 amperes, con todos los accesorios que constituyen la nueva usina, inaugurada el 1.º de Abril de 1926.

Se instaló un motor eléctrico de 7 HP. para accionar la máquina frigorífica. Se colocaron varias instalaciones para iluminación de distintas dependencias de la comandancia. El edificio denominado Detonante, que fué entregado para la nueva usina, sufrió las siguientes modificaciones: seis ventanas en dos mitades de un claro de 1.50 m. por 2.00 m. Se le colocó piso firme de mosaico granítico. Se efectuaron reparaciones en los motores e instalaciones para su debida conservación.

El estado de los grupos generadores, en general, es bueno y funcionan regularmente.

La instrucción al personal se ha dado satisfactoriamente dentro de la medida que la escasez del mismo lo ha permitido, pues siempre se ha contado con un personal inferior en número al que asigna la planilla de Armamento.

DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

Con el propósito de llenar cumplidamente la misión de contralor y administración de los fondos que la Nación destina al sostenimiento de la Armada, se ha perseguido el mayor perfeccionamiento y regularidad de los servicios, tratándose de colaborar en la parte administrativa a la obra progresiva en que está empeñada toda la institución.

En lo que respecta a administración de fondos se ha puesto decidido empeño en contribuir a la eliminación de cualquier demora, tanto para que el personal de la Armada pueda percibir con puntualidad sus haberes, como en lo referente al pago de cuentas por conceptos de suministros.

Este procedimiento ha sido facilitado, porque la Tesorería General de la Nación ha entregado oportunamente, las partidas necesarias para poder efectuar dichos pagos.

La entrega sin demora de los fondos destinados a aprovisionamientos, ha permitido realizar las adquisiciones de éstos en las condiciones ventajosas en que las hace el comercio al por mayor, favorecidas por los descuentos de las transacciones que se cancelan al contado, y por los privilegios especiales que siempre la competencia acuerda al mayor consumidor y pagador puntual.

Esta causa ha facilitado el poder entenderse di-

rectamente con las casas introductoras o fabricantes de los artículos, que concurren únicamente a las licitaciones cuando las compras son al contado, porque temen a los retardos en los pagos, a los agotamientos de los ítem de los presupuestos, que dan lugar a la solicitud de fondos al Congreso y a otras esperas que representan quebrantos que escapan a la buena práctica y previsión del comercio en general.

Esa normalidad en la entrega de fondos por parte de la Tesorería General de la Nación, que facilita las compras al contado, ha hecho que el comercio serio considere a la Marina como un buen cliente, que no tiene intermediarios, etc., haciéndole sus ventas a precios más ventajosos, lo que le ha permitido obtener una economía importante en sus compras.

Cabe señalar que solamente en descuentos y bonificaciones por pagos al contado en las compras, se ha obtenido en el año un beneficio de \$ 231.771.

El aprovisionamiento general de la Armada, dentro de la más estricta economía, ha sido atendido con regularidad, aunque con mucha escasez.

Como ya se ha dicho en memorias anteriores, algunos de los créditos de gastos asignados por el Presupuesto de 1926, no son suficientes para cubrir sus erogaciones, debido al acrecentamiento que han tenido las Bases con motivo de sus recientes ampliaciones por la incorporación de nuevos servicios.

Atendiendo a estas razones, se destaca la necesidad que existe de aumentar las cantidades que tenían asignadas las partidas para aprovisionamientos del Presupuesto para el año 1926.

Las reparticiones del sud, dependientes de los Servicios Hidrográfico y de Comunicaciones Navales y de la Prefectura General Marítima, han sido aprovisionadas en concepto a este año, y las del norte a un semestre. Tal sistema de aprovisionamiento es beneficioso para el erario, porque reduce los envíos al hacerlos de una vez y permite aprovechar para ello los viajes periódicos de los transportes nacionales.

A medida que el estado financiero de las partidas que asigna el presupuesto para suministro lo permita, se tratará de formar stocks de reserva de artículos, para poder atender con premura las necesidades de la Armada por un período de seis meses. Estos stocks se ampliarán para un año en los artículos de vajilla y equipos, por las dificultades que existen para su adquisición o confección.

El movimiento administrativo durante el ejercicio de 1926 ha sido el siguiente:

Contaduría.—La recepción, control, inversión y rendición de fondos durante el año 1926, se ha llevado a cabo de conformidad con lo que disponen las leyes y reglamentaciones vigentes en lo que respecta a esa índole de operaciones.

En armonía con la Contaduría General de la Nación, se ha adoptado el procedimiento de efectuar mensualmente las rendiciones de cuentas, in-

cluyendo en el balance con que se presentan éstas, todas las partidas y recaudaciones que por cualquier concepto ingresan a la Dirección General Administrativa. Este sistema permite que la Contaduría General de la Nación pueda otorgar mensualmente la conformidad del cargo del Ministerio de Marina.

Se ha adoptado el sistema imputación previa de todas las órdenes de pago otorgadas al Ministerio de Marina, con lo que en cualquier momento se puede establecer el cargo exacto de todos los fondos que hayan recibido las reparticiones del Departamento, para atender las compras o trabajos que les corresponda efectuar.

En la Contaduría se han centralizado todos los movimientos que transitoria o definitivamente recibe el Ministerio de Marina. Tal medida es eficaz porque ha permitido reunir en ella la dirección financiera de la Armada, evitando así la posibilidad de comprometer sumas de dinero en compras o trabajos para los cuales no se cuenta con los fondos necesarios o no se han gestionado éstos con la debida anticipación.

El balance general que se adjunta da el detalle del activo y pasivo, de la Dirección General Administrativa al 31 de Diciembre de 1926.

Los fondos recibidos de la Tesorería General de la Nación durante el año 1926, alcanzan a la suma de \$ 47.474.011.62 moneda nacional, y los rendidos a la Contaduría General de la Nación, durante el

mismo período suman \$ 53.315.203.35 distribuidos de acuerdo con el siguiente detalle:

Recibido:

Para gastos ejercicio 1923	\$	27.018.17
Para gastos ejercicio 1924	»	6.500.—
Para gastos ejercicio 1925	»	1.266.051.31
Para gastos acuerdo Agosto 8|925.	»	23.315.05
Para gastos Ley 11.222	»	618.711.69
Para gastos ejercicio 1926	»	14.551.449.01
		<hr/>
	\$	16.493.045.23
Para gastos sueldos 1919.	\$	30.666.66
Para gastos sueldos 1923.	»	—
Para gastos sueldos 1924.	»	19.146.41
Para gastos sueldos 1925.	»	590.407.30
Para gastos sueldos 1926.	»	30.340.746.02
		<hr/>
Total	\$	47.474.011.62

Rendido:

De gastos año 1923	\$	47.970.06
De gastos año 1924	»	30.115.—
De gastos año 1925	»	6.159.875.98
De gastos acuerdo Agosto 8|925	»	2.878.589.24
De gastos Ley 11.222	»	1.789.321.89
De gastos año 1926	»	11.750.467.62
		<hr/>
	\$	22.656.339.79
De sueldos año 1919.	\$	30.666.66
De sueldos año 1923.	»	7.833.34
De sueldos año 1924.	»	23.533.21
De sueldos año 1925.	»	7.459.644.56
De sueldos año 1926.	»	23.137.185.79
		<hr/>
Total	\$	53.315.203.35

La cantidad rendida ha superado a la recibida en \$ 5.841.191.73 $\frac{m}{n}$, cantidad en que ha disminuído el cargo con la Contaduría General de la Nación, comparado con el del ejercicio de 1925.

Se agrega un balance general en el que se registra el movimiento que han tenido todas las partidas que el Presupuesto del año 1926 ha asignado al Departamento de Marina.

En dicho balance no figuran las operaciones correspondientes al ejercicio de 1926, efectuadas en el mes de Marzo de 1927, las que se encuentran en trámite por terminarse el ejercicio del Presupuesto del año 1926 recién el 31 del referido mes.

En resumen, al total del Presupuesto del año 1926, que asciende a la suma de \$ 40.317.581.08 $\frac{m}{n}$, se han imputado durante el año \$ 38.440.271.63, quedando un saldo al 31 de Diciembre de 1926 de \$ 1.877.309.45 $\frac{m}{n}$.

Se han formulado con imputación al Presupuesto de 1926 y leyes especiales, 167 órdenes de pago por valor de \$ 57.450.793.24 $\frac{m}{n}$; en esta cantidad se incluye lo imputado por fondos invertidos por las comisiones navales en el extranjero.

El movimiento general de tesorería durante el año 1926 ha sido el siguiente:

Entradas a Caja	\$ 101.268.791.06
Salidas de Caja	» 101.591.384.84
3.820 facturas del comercio abonadas	» 7.622.929.19
Descuentos obtenidos en facturas abonadas	» 205.489.37
6.300 operaciones salida de fondos	» 93.968.455.65
1.846 cheques extendidos	» 49.119.052.69
Sueldos pagados por ajustes	» 8.510.620.36
Costuras pagadas	» 192.244.92

Balance General de Saldos al 31 de Diciembre de 1926-(Ejercicio de 1926)

Inciso	Item	Art.	DESIGNACIONES	Presupuesto	Gastado	A deducir Ley y Acuerdo	SALDOS
1	1		Ministerio	141.840.—	3.148.46	92.851.86	839.68
1	2		División Técnica Naval	24.720.—	8.348.—	16.372.—	—
1	3		» Hidrografía, Faros y Balizas	435.580.—	3.185.—	273.747.—	18.747.89
1	4		Sostenimiento oficina hidrográfica	5.727.27	—	5.727.27	—
1	5		División Servicio Radiotelegrafico	67.200.—	10.944.45	42.527.50	3.728.05
1	6		» Laboratorios	50.160.—	6.879.—	33.236.—	45.—
1	7		Museo Naval y Bib. Nac. de Marina	24.960.—	7.953.55	16.100.55	905.90
1	8		Dirección General del Material	116.760.—	39.239.68	76.896.48	623.84
1	9		» » Personal	176.040.—	58.287.88	115.357.70	2.394.42
1	10		Gastos varios del Ministerio	54.000.—	13.500.—	31.500.—	9.000.—
2	1		Justicia Militar	54.780.—	13.056.25	25.643.75	16.080.—
2	2		» gastos	2.400.—	600.—	1.400.—	400.—
3	1		Arsenal del Río de la Plata	351.060.—	115.144.10	230.777.93	5.137.97
3	2		» » gastos	24.000.—	6.000.—	14.000.—	4.000.—
3	3		» de Puerto Militar	551.640.—	180.557.46	364.542.78	6.539.76
3	4		» » gastos	192.000.—	49.252.83	110.747.17	32.000.—
3	5		Contaduría Principal de Puerto Militar	37.080.—	12.246.75	12.226.25	3.607.—
3	6		Comandancia Artillería de Costas	22.020.—	7.300.—	14.578.25	141.75
3	7		Dársena Norte-Taller de Marina	177.780.—	58.201.84	115.458.86	4.119.30
3	8		Arsenal Artillería de Marina, Zárate	101.700.—	34.246.10	67.298.60	155.30
3	9		Médico civil adscrito al Arsenal	3.600.—	1.215.—	2.385.—	—
3	10		Depósito de Artillería del Tigre	2.880.—	960.—	1.908.—	12.—
3	11		Buques auxiliares	162.180.—	53.282.25	107.515.—	1.381.95
3	12		Gastos de arsenales y taller de marina	2.532.000.—	653.329.10	1.356.802.48	521.868.42
4	1		Isla de Martín García	31.560.—	8.054.50	20.631.50	2.874.—
5	1		Escuela Naval Militar	334.620.—	108.857.58	217.126.70	8.635.72
5	2		» de aplicación para oficiales	21.120.—	7.030.—	13.891.—	199.—
5	3		» Nacional de Pilotos	41.340.—	14.167.—	26.311.32	861.68
5	4		» de Artillería	45.960.—	11.619.10	26.284.16	11.056.74
5	5		» » Torpedos	10.500.—	2.913.—	6.400.50	1.186.50
5	6		» » Mecánica	187.932.—	64.322.48	123.069.52	—
5	7		» » Marinería	35.160.—	7.223.42	18.816.60	9.119.98
5	8		» » Máquinas	50.460.—	14.572.66	30.990.35	4.896.99
5	9		» » Electricidad	8.700.—	2.597.50	5.197.50	905.—
5	10		» » Radioseñales	6.900.—	1.630.—	5.131.60	138.40
5	11		» Preparatoria	38.280.—	8.734.—	22.657.70	6.888.30
5	12		Pagos por horas de clase en exceso	18.000.—	4.570.—	11.695.16	1.734.84
5	13		Funcionamiento escuelas aviación y aerost.	600.000.—	14.643.16	377.865.—	76.491.34
6	1		Cuerpo General de la Armada	5.088.180.—	2.013.755.21	3.074.424.79	—
6	2		Gratificaciones del C. G. de la Armada	1.186.740.—	530.488.—	656.252.—	—
6	3		Suplementos-Retirados-Médicos-10%, etc.	396.000.—	148.602.67	224.780.71	23.616.62
6	4		Personal Subalterno	9.111.900.—	3.606.519.37	5.352.642.65	152.737.98
6	5		Asignaciones varias	914.000.—	310.100.93	603.899.07	—
7	1		Dirección General Administrativa	311.500.—	119.583.26	236.870.98	5.045.76
7	2		Gastos generales de la Armada	11.123.000.—	4.043.745.37	6.507.572.66	571.681.97
8	1		Personal contratado a oro	8.181.81	2.727.24	5.454.48	0.09
9	1		Reparaciones-conserv. edif. etc.	114.000.—	28.500.—	66.500.—	19.000.—
9	2		Pasajes-fletes-telegramas-remolques	300.000.—	75.048.36	175.000.—	49.951.—
9	3		Instruc. Agasajos evoluc. balizamientos	500.000.—	147.002.02	264.824.90	88.173.08
9	4		Munición de ejercicio-reparac. de blancos	209.000.—	71.000.—	105.000.—	24.000.—
9	5		Gastos de entierro y luto	26.000.—	6.499.98	15.166.62	4.333.40
9	6		Reparaciones de buques-cambio de calderas ..	500.000.—	146.865.50	285.571.48	67.573.02
9	7		Construc. reparac. modific. de faros	70.000.—	19.000.—	41.000.—	10.000.—
9	8		» » estac. radioteleg.	100.000.—	36.134.38	58.333.32	5.532.30
9	10		Adquisic. y construc. embarc. auxilio	125.000.—	33.247.60	85.225.—	6.527.40
9	12		Instalación y ampliación esc. mecánica	300.000.—	75.000.—	175.000.—	50.000.—
10	1		Prefectura General de Puertos	190.740.—	59.766.05	118.902.25	12.071.70
10	2		» » cuerpo de amarradores	124.200.—	41.471.20	82.550.46	178.34
10	3		» » marítima y fluvial	2.489.880.—	831.493.39	1.652.167.74	6.218.87
10	4		» » personal de embarcaciones	203.460.—	67.204.68	134.421.46	1.833.86
10	5		» » gastos varios	142.700.—	36.674.99	82.908.31	23.116.70
m\$n.....				40.317.581.81	14.394.142.91	24.046.128.72	1.877.309.45
ANEXO J							
2	1		Pensiones graciables	20.000.—	537.04	733.22	18.729.74
2	2		» generales	900.000.—	361.799.65	537.350.35	850.—
2	3		Retirados de la Armada	4.000.000.—	719.772.32	3.266.976.03	13.251.61
m\$n.....				4.920.000.—	1.582.109.01	3.805.059.60	32.831.39
ANEXO L DE 1926							
1	6	1	.....	180.000.—	—	—	180.000.—
1	6	2	.....	270.000.—	—	—	270.000.—
1	6	3	.....	350.000.—	—	—	350.000.—
1	6	4	.....	50.000.—	—	—	50.000.—
1	6	5	.....	80.000.—	—	—	80.000.—
1	6	6	.....	500.000.—	—	—	500.000.—
1	6	7	.....	50.000.—	—	—	50.000.—
1	6	8	.....	150.000.—	—	—	150.000.—
1	6	9	.....	85.000.—	—	—	85.000.—
1	6	10	.....	200.000.—	—	—	200.000.—
1	6	11	.....	300.000.—	—	—	300.000.—
1	6	12	.....	50.000.—	—	—	50.000.—
1	6	13	.....	800.000.—	—	—	800.000.—
1	6	14	.....	150.000.—	150.000.—	—	—
1	6	15	.....	350.000.—	—	—	350.000.—
m\$n.....				3.565.000.—	150.000.—	—	3.815.000.—
15	1		Anexo D	—	11.108.20	—	—
			Artículo 6.º	—	867.692.47	—	—
			Artículo 7.º	—	2.321.554.20	—	—
			"Servicio Empresas Particulares"	—	152.606.02	—	—
			Ley 11268	—	78.758.48	—	—
			Ley 11277	—	600.—	—	—
			Ley 11293	—	98.220.56	—	—
			Ley 11295	—	117.585.50	—	—
			Ley 11299	—	2.400.—	—	—
			Ley 11222 (Armamentos)	21.590.909.09	21.590.909.08	—	0.01
			Ley 11378 (Nueva ley armamentos)	170.454.545.45	340.909.08	—	170.113.636.37
			Caja Nacional de Pensiones (Ingresos)	22.609.45	1.950.50	—	—
9	8		Retenciones de 1924	76.659.50	76.659.50	—	—
9	12		» » 1924	300.010.—	300.000.—	—	—
m\$n.....				376.659.50	376.659.50	—	—
ANEXO L DE 1923							
1	6	1	.....	512.588.23	484.540.94	—	28.047.29
1	6	3	.....	27.644.31	27.641.81	—	—
1	6	7	.....	150.000.—	101.000.—	—	49.000.—
1	6	8	.....	100.000.—	—	—	100.000.—
1	6	9	.....	12.289.84	10.392.64	—	1.894.20
m\$n.....				802.516.38	623.574.39	—	178.941.49
ANEXO L DE 1924							
1	6	1	.....	734.885.—	203.383.40	—	531.501.60
1	6	2	.....	40.000.—	—	—	40.000.—
1	6	3	.....	147.001.08	134.807.73	—	12.193.35
1	6	4	.....	347.844.21	—	—	347.844.21
1	6	5	.....	123.545.—	13.465.45	—	110.079.55
1	6	6	.....	19.704.08	17.757.80	—	1.946.28
1	6	7	.....	150.000.—	—	—	150.000.—
1	6	8	.....	100.000.—	—	—	100.000.—
1	6	9	.....	50.000.—	36.427.36	—	13.572.64
m\$n.....				1.712.979.37	405.841.74	—	1.307.137.63
Acuerdo 4 Octubre 1926 (Retiro-Pensiones) ..				1.500.000.—	1.045.330.99	—	454.669.01

DEMOSTRACION DE ENTRADAS Y SALIDAS DE MERCADERIA VALORIZADA DE LOS DEPOSITOS DE LA DIRECCION

== GENERAL ADMIMISTRATIVA DESDE EL 30 DE ABRIL HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1926 ==

DEPOSITO	CONCEPTO	EXIST. 30/4	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL ENTRADA	TOTAL SALIDA	EXISTENCIA AL 31/12	PORCENTAJE
Librería	{Entradas	174.432.26	13.194.37	8.537.15	11.262.—	15.112.67	24.344.89	9.018.12	28.234.06	26.933.01	311.068.53	149.975.79}	161.092.74	3.1 %
	{Salidas	—	14.580.14	18.622.57	26.455.08	8.872.68	31.853.42	16.022.32	17.550.43	16.019.15				
Droguería	{Entradas	229.574.70	3.348.87	51.186.89	12.412.36	7.870.13	9.244.51	20.141.46	10.005.07	18.375.27	362.159.26	138.498.91}	223.660.35	4.2 %
	{Salidas	—	5.091.34	11.622.14	4.875.97	14.312.87	20.957.—	20.143.74	5.943.59	55.552.26				
Ferretería	{Entradas	630.271.21	63.231.85	79.077.62	131.139.89	70.280.57	96.269.15	152.699.65	131.623.61	80.511.39	1.435.104.94	911.551.84}	523.553.10	9.9 %
	{Salidas	—	103.394.53	86.170.33	114.691.90	107.278.63	119.369.52	151.244.85	130.059.69	99.342.39				
Naval y Comb.	{Entradas	931.331.38	242.912.24	196.006.73	241.270.02	65.710.71	63.587.30	127.158.68	151.106.01	105.310.50	2.124.393.57	1.205.123.73}	919.269.84	17.3 %
	{Salidas	—	157.473.60	215.031.26	183.645.19	116.121.03	74.392.11	135.972.76	158.641.93	163.845.85				
Viveres	{Entradas	84.371.98	84.068.35	100.925.37	113.467.57	52.455.71	46.237.65	66.813.83	127.684.64	83.729.07	759.754.17	686.547.47}	73.206.70	1.4 %
	{Salidas	—	64.085.73	125.700.85	115.246.53	56.362.97	58.725.02	79.108.70	99.431.55	87.886.12				
Equipos	{Entradas	3.152.818.89	193.728.—	270.461.77	176.980.44	131.507.89	135.586.60	180.347.64	148.767.67	208.924.52	4.599.123.42	1.853.032.41}	2.746.091.01	51.8 %
	{Salidas	—	293.832.71	124.849.08	129.557.49	555.079.62	125.042.49	148.661.39	335.361.27	140.648.36				
Electricidad	{Entradas	588.811.07	157.296.06	33.160.38	63.498.98	39.841.49	89.835.25	18.247.96	15.480.18	34.526.22	1.040.697.59	387.145.53}	653.552.06	12.3 %
	{Salidas	—	64.297.76	41.921.95	92.582.13	47.667.19	64.182.20	27.201.02	21.454.01	27.839.27				
											10.632.301.48	5.331.875.68	5.300.425.80	100 %

N. B.—En el presente cuadro no se consigna el movimiento del primer cuatrimestre por no haberse llevado la contabilidad, por orden superior, en dicho período; contabilizándose en esta División a partir del 1/5/926 de acuerdo al nuevo Reglamento.

DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

BALANCE GENERAL DE LA DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA PRACTICADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1926

ACTIVO

PASIVO

Contaduría General, sueldos	48.134.978.03	
Contaduría General, gastos	35.775.206.05	
Contaduría General, fondos embajadas	21.723.896.49	
Contaduría General, gendarmería de La Plata	52.302.79	
Contaduría General, empresas particulares	63.059.41	
Devolución poderes y Banco Hipotecario	133.944.31	
Poderes	3.016.68	136.960.99
<hr/>		
Facturas con cargo, División Suministros	16.191.09	
Indemnización y cargos judiciales	34.313.45	
Acuerdo Agosto 8|925, documentos en cartera	13.708.07	
Reparación de los Acorazados Ley 11.222, documentos en cartera	73.276.14	
Gastos 1925, documentos en cartera	230.128.59	
Gastos 1927, documentos en cartera	105.556.94	
Gastos 1926, documentos en cartera	1.733.892.48	
Anexo L, 1924, documentos en cartera	23.900.21	
Anexo L, 1926, documentos en cartera	2.612.61	
Anexo L, 1923, documentos en cartera	31.886.68	2.214.961.72
<hr/>		
Cuentas oficiales	275.221.23	
Cuentas particulares	8.196.05	283.417.28
<hr/>		
Caja Nacional de Jubilaciones, rendición, docu. en cartera	519.98	
Cuenta cambio	46.484.34	
Cuenta F. Rebuffo, documentos en cartera	19.054.44	
Sueldos 1926, documentos en cartera	1.149.831.55	
Sueldos 1925, documentos en cartera	4.710.04	
Sueldos 1924, documentos en cartera	50.—	1.154.591.59
<hr/>		
Transportes nacionales, rendición, documentos en cartera	19.327.63	
Responsables, sueldos	6.356.410.10	
Responsables, gastos	2.149.146.93	8.505.557.03
<hr/>		
Caja:		
En efectivo	760.245.88	
Depositado en el Banco de la Nación	305.126.26	1.065.372.14
<hr/>		
Balanco 1924, deuda actual		1.583.578.42
<hr/>		
	120.829.772.87	

Gobierno Nacional, sueldos 1925	171.671.36	
Gobierno Nacional, sueldos 1924	11.682.74	
Gobierno Nacional, sueldos 1926	55.200.883.46	55.384.237.56
<hr/>		
Gobierno Nacional, Anexo L, 1923	42.016.47	
Gobierno Nacional, Anexo L, 1924	8.817.95	
Gobierno Nacional, gastos de 1925	1.389.224.74	
Gobierno Nacional, gastos de 1926	32.421.386.92	
Gobierno Nacional, Anexo L, 1926	50.000.—	
Gobierno Nacional, Ley 11.222.	1.631.104.26	
Gobierno Nacional, acuerdo Agosto 8|925	5.552.511.35	41.095.061.69
<hr/>		
Gobierno Nacional, partidas atrasadas		978.543.03
Gobierno Nacional, embajadas		21.761.407.18
Gobierno Nacional, gendarmería de La Plata		52.773.47
Gobierno Nacional, empresas particulares		104.036.64
Contaduría General, depósito de garantías		40.650.85
Banco Hipotecario		136.960.99
Ventas División Suministros		16.191.09
Cargo e indemnización de desertores		34.313.45
Cuentas de cobrar		283.417.28
Caja Nacional de Jubilaciones, recaudación		3.241.34
Embargos judiciales		14.396.85
Ingresos varios, recaudación		552.330.51
Depósitos fallecidos		383.72
Mutualidad Antituberculosa, personal civil		162.—
Diferencia de cambio		2.133.88
Cuenta radiografía		1.114.47
Servicio odontológico		1.039.87
Producido lavadero, tercera región		8.581.45
Arsenal Puerto Militar, reparación buques mercantes		7.583.24
Multas comerciales		180.—
Obras en los arsenales por cuenta de particulares		15.231.29
Pasaje por cuenta de haberes		3.619.27
Multas al personal civil		1.255.46
Ingresos por pérdida de prendas		16.137.32
Faltas a la licencia		730.10
Ingresos por responsables y pendientes		102.626.17
Escuela Naval, Curso Preparatorio, recaudación		1.090.01
Transportes nacionales, recaudación		168.160.79
Proveduría Puerto Belgrano 15 %		2.265.99
Ministerio del Interior, Municipalidad de la Capital		7.200.—
Gastos administración y reparación buques mercantes		8.351.01
Ministerio de Obras Públicas, voladura de cascos		2.819.82
Ministerio de Obras Públicas, arreglo compuertas		8.909.50
Producido dique 2		516.36
Agua corriente de Puerto Belgrano		691.10
Corriente eléctrica de Puerto Belgrano		5.928.99
Libretas matrimoniales		10.—
Conservación de casas en Puerto Belgrano		1.616.29
Cuenta intereses		3.872.84
<hr/>		
		120.829.772.87

120.829.772.87

El movimiento de rendiciones de cuentas efectuadas por las comisiones navales en el extranjero, ha sido el siguiente:

Importe de las adquis. hechas en Londres.	\$ 1.805.430.56
id id id N. América.	» 712.697.88
<hr/>	
Total	\$ 2.518.128.44

Las recaudaciones del año 1926 provenientes del producido de los transportes nacionales importan la suma de \$ 366.032.70 $\frac{m}{n}$.

Las rendiciones correspondientes a gastos de esta misma cuenta en el ejercicio de 1926 alcanza a \$ 267.938.27 $\frac{m}{n}$, quedando un saldo de \$ 98.094.43 moneda nacional a rendir.

El total de los descuentos obtenidos por pagos de facturas al comercio alcanzó a la suma de \$ 231.771.50 $\frac{m}{n}$.

El valor de las mercaderías entradas y salidas durante el año 1926, a contar del 30 de Abril de dicho año, fecha desde la cual se lleva la contabilidad del material, valorizada, es el que se detalla en la planilla que se agrega.

Contralor. — El contralor de los aprovisionamientos y la revisión de los documentos se ha llevado a cabo sin dificultad, tratándose de simplificar considerablemente su tramitación.

Los créditos de consumo que se liquidaron para

el año 1926, han resultado insuficientes para llenar en forma amplia las necesidades del servicio. Algunos buques y reparticiones solicitaron aumento de dichos créditos, pedidos que a pesar de considerarse razonables hubo que denegarlos debido a la exigüidad de la partida que asigna el presupuesto para tal objeto.

La organización dada al trámite de órdenes de aprovisionamientos a la revisión de balances de víveres y al mantenimiento de los stocks de estos artículos en las Bases, ha permitido asegurar dentro del contralor más riguroso el buen aprovisionamiento de víveres a los buques y reparticiones, pues no se ha registrado en el transcurso de todo el año un solo reclamo u observación por demoras en ese sentido.

El contralor de los consumos de artículos de equipo se llevó a cabo prolijamente.

En caso de entregas indebidas se estableció la responsabilidad correspondiente, pudiendo asegurarse que el renglón equipo se administró con toda economía, sin descuidar en absoluto las necesidades del personal dentro de lo reglamentado al respecto.

De acuerdo con los nuevos inventarios levantados en los buques y reparticiones, se ha reiniciado en el mes de Agosto una nueva contabilidad del material de dotación fija de la Armada. Con ese trabajo se organizará en forma definitiva el contralor del movimiento de cargos y descargos que tengan estos artículos.

Se ha establecido un nuevo sistema de control de Vales de Cargo que da excelentes resultados.

Inspección.—Durante el año 1926 se han efectuado inspecciones a los servicios administrativos de los buques y reparticiones, dentro de lo establecido en el Reglamento General de Administración, cuyos resultados han sido satisfactorios en casi todas ellas.

Estas inspecciones se han llevado a cabo por medio de comisiones de contadores a quienes se les impartieron instrucciones especiales para tal objeto, en las que se detallaban minuciosamente lo que debía inspeccionarse y en la forma cómo había que realizarlas.

Con el fin de corregir fallas que existían en los métodos de contralor y de registro de las operaciones de los depósitos de la División Suministros, se formuló un plan de reorganización de su contabilidad, el que se ha empezado a poner en práctica con buenos resultados para la fiscalización y control de las existencias de materiales en los mismos.

Se está formulando un archivo con datos y antecedentes de información sobre aprovisionamientos en los diversos puertos que tocan los buques de la Armada, el que será de gran utilidad, por cuanto permitirá a esta Dirección General, facilitar datos importantes a los buques que zarpen en viaje al extranjero, para la adquisición de sus aprovisionamientos.

Compras.—Las compras hechas en plaza arro-

jan un total de \$ 4.971.444.65 $\frac{m}{n}$, suma que es superior a \$ 645.000 $\frac{m}{n}$ a la registrada por el mismo concepto el año anterior.

En las adquisiciones encomendadas al extranjero por intermedio de las comisiones navales en los Estados Unidos y Europa, se ha invertido la suma de \$ 870.000 $\frac{m}{n}$, distribuidos en la siguiente forma: A la Comisión Naval en los Estados Unidos \$ 510.000, y a la de Europa \$ 360.000 $\frac{m}{n}$.

El total de órdenes de compra extendidas para la plaza es de 3067 y las enviadas al extranjero 55, que corresponden: 24 a la Comisión Naval en Norte América y las 31 restantes a la de Europa.

En todas las compras efectuadas ha intervenido directamente el Consejo Administrativo, licitándose para cada una de ellas, presupuestos al mayor número posible de casas especialistas en el ramo, lo que ha permitido adquirir los artículos a los más bajos precios de plaza.

Con el fin de obtener los beneficios que proporciona en las compras la competencia comercial, se trata de no limitar el número de las casas que intervienen en las licitaciones, facilitándoles los medios de concurrir a éstas.

Suministros. — La provisión general efectuada por los distintos depósitos ha sido atendida con toda regularidad, y si se han producido algunas demoras en épocas de aprovisionamientos trimestrales, han sido debidas al reducido número de personal con que se cuenta para atender tales servicios.

En los almacenes se mantiene un stock de vajilla como para atender las necesidades de la Armada por año.

De artículos de vestuario se mantiene un stock de reserva, como para equipar 3000 hombres. A la Subintendencia en Puerto Belgrano, se le ha remitido con igual fin 2000 equipos completos.

La labor desarrollada por los talleres que dependen de la División Suministros, ha sido la siguiente:

Taller de Tropa, 470.844 piezas (mano de obra)	\$ 210.165.58
Taller de Medias, 162.636 pares, valor »	43.932.33
Taller de Velería, 321 obras, valor »	97.934.33
Taller de Carpintería, 122 obras, valor »	21.635.30
Taller Mecánico, 193 obras, valor »	89.053.29
Taller de Electricidad, 18 obras, valor »	12.094.92

Las confecciones de equipo a partir del mes de Septiembre ppdo., se hacen de acuerdo con las modificaciones que introdujo el nuevo Reglamento de Uniformes, pero, como existía un stock considerable de prendas confeccionadas según modelos del reglamento anterior, no se proveerán de las nuevas hasta tanto se agote la existencia de las antiguas.

Anexo al Taller de Medias, se ha instalado una máquina para la fabricación de elásticos (camisetas), la que en el mes de Noviembre ppdo., empezó a funcionar, habiendo confeccionado hasta el 31 de Diciembre 4044 elásticos.

El carbón recibido en las carboneras de la Dársena Sud, alcanzó durante el año 1926 a 22.805.373 kilos, y lo previsto para consumo de los buques y reparticiones 20.989.867 kilos.

Las ventas de artículos de rezagos, efectuadas durante el año, alcanzaron a un valor de \$ 54.241.14 moneda nacional, habiendo disminuído en \$ 9.812.14 lo recaudado por este concepto en relación con lo del año anterior, debido a que en las subintendencias de las Bases, se aprovecha gran parte de los rezagos, especialmente los de artículos de equipos en la fabricación de trapos para limpieza y la lana de los colchones, colchonetas y almohadas, previa desinfección y lavado, para la confección de otras nuevas.

Transportes.—La actividad de los Transportes durante el ejercicio de 1926 ha sido la siguiente:

Transporte “Chaco”: un viaje llevando aprovisionamiento para las dependencias del Ministerio en los puertos de la costa sud hasta Ushuaia, y carga y pasajeros particulares para los puertos de: Bahía Bustamante, Bahía del Fondo y Ushuaia.

Transporte “Guardia Nacional”: dos viajes hasta Ushuaia con escala en: Pirámides, Madryn, Cabo Raso, Bahía Bustamante, Comodoro Rivadavia, Deseado, San Julián, Santa Cruz y Río Gallegos.

Actualmente se encuentra en desarme en Puerto Belgrano, por requerir diversas reparaciones que resultarían demasiado costosas, no conviniendo efectuarlas en razón de que no puede hacer tráfico comercial al sud, por la prohibición del Superior Decreto de 1926. Tampoco es adecuado para efectuar viajes al extranjero.

Transporte “Río Negro”: tres viajes, llegando

dos de ellos hasta Ushuaia y el otro hasta Río Gallegos.

Transporte “1.º de Mayo”: tuvo a su cargo el servicio de buque estación en Tierra del Fuego, hasta fines de Abril de 1926, fecha en que regresó a Buenos Aires y fué destinado como buque auxiliar del Servicio Hidrográfico. Mientras permaneció como buque estación ha efectuado cuatro viajes entre Río Gallegos y Ushuaia.

Transporte “Vicente Fidel López”: relevó en el servicio de buque estación en Tierra del Fuego al “1.º de Mayo” en Abril de 1926. Durante el año ha efectuado seis viajes entre Río Gallegos y Ushuaia, conduciendo pasajeros y cargas, oficiales y particulares.

Buque Tanque “Ministro Ezcurra”: este buque, único en su tipo con que cuenta la Armada, para los aprovisionamientos de petróleo a las Bases y arsenales, ha efectuado durante el año ocho viajes a Comodoro Rivadavia, de los cuales cuatro han sido por cuenta de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Durante el año los transportes nacionales han efectuado al extranjero los cuatro viajes que se detallan a continuación:

Transporte “Pampa”: viaje Buenos Aires, Liverpool, Cherburgo, Quequén. En el viaje de ida conduciendo frutos del país y en el de regreso material para un puente de hierro para Quequén.

Transporte “América”: ha efectuado dos via-

RESUMEN DEL SERVICIO DE LOS TRANSPORTES

	Viajes efectuados	PASAJEROS CONDUCIDOS		CARGA CONDUcida TONELADAS		PRODUCIDO		TOTAL DE PRODUCIDO BRUTO
		Oficial	Particular	Oficial	Particular	Oficial sin manifiesto	Particular	
“Bahía Blanca” . . .	1	11	—	6.002.000	10.333.150	72.700.—	142.492.61	215.192.61
“Pampa”	1	14 ½	—	5.000	1.550.884	5.867.26	38.506.86	44.374.12
“Chaco”	1	134	68	746.506	946.844	35.422.41	30.467.75	65.890.16
“Guardia Nacional” .	2	118 ½	62	1.167.713	2.937.613	43.498.87	82.379.50	125.878.37
“América”	2	—	—	3.134.000	8.208.308	35.884.30	103.646.94	139.531.24
“Río Negro”	3	291 ½	93 ½	444.985	4.496.231	36.569.01	121.481.70	158.050.71
“1.º de Mayo”	4	39	13	139.500	88.151	3.075.30	1.022.90	4.098.20
“Vicente F. López” .	6	105 ½	88 ½	459.292	724.417	5.689.48	13.855.36	19.544.84
“Ministro Ezeurra” .	8	—	—	9.772.350	9.437.480	49.603.77	49.219.86	98.823.63
	28	714	325	21.871.346	38.723.078	288.310.40	583.073.48	871.383.88

jes, uno Buenos Aires, Boston, New York, Norfolk, Buenos Aires, conduciendo de ida un cargamento de frutos del país y al regreso carbón para la Armada. El otro viaje fué de Buenos Aires, Rotterdam, Buenos Aires, conduciendo un cargamento completo de frutos del país y regresando con otro de carbón.

Durante el año ha sido necesario efectuar diversas reparaciones a los transportes, y el monto de ellas, como puede verse por la planilla agregada, ha superado considerablemente al del año anterior.

Para completar el servicio de los transportes se hace necesaria la adquisición de remolcadores de potencia, una chata aljibe y una chata petrolera, con lo que se aseguraría no tener que depender de empresas particulares cuando requieren servicios de esta índole los buques de la Armada.

Expedición.—Durante el año 1926 se despacharon con destino a los buques y reparticiones de la Armada, mercaderías consignadas en 12.115 relaciones de envío, extendiéndose también 1900 relaciones de tránsito por artículos recibidos de la Aduana, rezagos y devoluciones.

En el movimiento de carga se han suprimido los envíos por encomienda, que solamente se efectúan en casos excepcionales.

Lo propio ocurre con las remisiones por vapores particulares que se utilizan únicamente cuando no se cuenta en oportunidad con embarcaciones de la Armada.

La carga removida por Expedición durante el año 1926, ha sido la siguiente:

Remitido a Puerto Belgrano	{ Por transportes	Ks.	592.975
	{ Por ferrocarril	»	1.146.789
Remitido a Río Santiago	{ Por lanchas	»	884.667
	{ Por ferrocarril	»	20.000
Remitido a la Costa Sud	{ Por transportes	»	371.606
	{ Por vap. particulares.	»	6.000
Remitido a la Isla Martín García		»	428.889
Remitido a Zárate y Tigre		»	87.875
Remitido a destinos varios		»	196.000
Remitido a faros de ría		»	80.113
Remitido a Mar del Plata, Mogotes, Comisión P. Invar, Médanos, Cruc. "Buenos Aires", Escuela de Aerostación, Faro Claromecó, Segunda Barranca, Miramar, Quequén, Patagones y encomiendas a Puerto Belgrano y Río Santiago, todo por el Ferrocarril del Sud		»	452.963
Remitido a subprefecturas y estaciones radio-telegráficas del litoral:			
	Por ferrocarril	»	257.182
	Por vapores particulares	»	58.705
Cargas retiradas de estaciones ferroviarias, en carácter de devoluciones, rezagos		»	83.515
Carga retirada de la Aduana		»	1.694.677
			<hr/>
	Total kilos		6.361.956

Laboratorio.—Se hizo el estudio del agua surgente del pozo número dos de Puerto Belgrano, cuyo análisis demostró que es perfectamente potable y que su composición química admite comparación con las de las aguas medicinales argentinas y extranjeras del tipo alcalinas débiles, y que producirá efectos terapéuticos análogos a los de estas aguas.

El material que existe en estos laboratorios se

conserva en muy buenas condiciones. Se ha instalado un dínamo freno que ha complementado eficientemente las instalaciones de la Sección Ensayos Eléctricos, en cuyas actividades se notaba con frecuencia la falta de ese dispositivo.

Actualmente se está colocando un dinamómetro que permitirá efectuar ensayos de cadenas hasta de treinta metros de longitud.

El gasto de material de laboratorio y de limpieza, comparado con el de otros períodos, se mantiene el mismo, bastando para llenar ampliamente las necesidades del trabajo ordinario. El personal de los laboratorios ha llenado cumplidamente sus tareas.

PREFECTURA GENERAL MARITIMA

Observaciones generales. — Policía fluvial y marítima. — Nuevos destacamentos creados. — Personal y material de subprefecturas y sus necesidades.

No se ignoran los serios inconvenientes con que esta repartición tropieza para ejercer la policía marítima y fluvial, como asimismo otras funciones de carácter técnico y administrativo, en su extensa jurisdicción.

El país progresa en todas sus actividades; así lo demuestra la estadística general.

El aumento que año en año se viene operando en el comercio de importación y exportación significa en sí, en nuestro país, el aumento del tonelaje de ultramar y de cabotaje; las inscripciones en la matrícula nacional del material flotante, aumentan y, como consecuencia el registro del personal de la marina mercante. Los principales puertos de la República se encuentran abarrotados de buques y se habilitan nuevos puertos para las operaciones aduaneras, tanto en el litoral marítimo como en el fluvial.

Sin embargo, no aumenta paralelamente a esas actividades, que se desarrollan en la jurisdicción confiada a la repartición, su personal y material que desde hace muchos años sigue siendo el mismo.

La vigilancia marítima y fluvial es de una extensión de 8210 kilómetros de ribera aproximadamente. A lo largo de la costa se encuentran distribuidas:

28 Subprefecturas

30 Ayudantías

90 Destacamentos

es decir, un total de 148 dependencias habilitadas.

Hay 72 dependencias que no se han podido habilitar por falta de personal y de material.

Para la atención de las 148 dependencias habilitadas, cuenta la Prefectura General Marítima con 337 oficiales y 1799 hombres de tropa, que es la asignación del actual presupuesto.

Fácil es deducir lo insuficiente del personal para la vigilancia de esa gran extensión de ribera, y en la cual se encuentran puntos que requieren un servicio permanente y especial.

Sin que las necesidades y actividades sean las mismas, una idea aproximada de insuficiencia del personal arroja el promedio de kilometraje que corresponde por hombre: 24.5 kms. por oficial y 4.5 kms. por hombre de tropa. Si se aprecia que este personal necesita relevo, escapa toda argumentación para evidenciar que el aumento en un 50 % del personal es indispensable.

El medio de locomoción para la vigilancia de la ribera, en general, es la lancha. Hay parajes que, por sus características, debe usarse el caballo; estos elementos de movilidad son por lo demás escasos.

¿Puede atenderse la extensa jurisdicción de ribera y las 148 dependencias existentes, con cinco vaporcitos inadecuados y viejos, que más es lo que se gasta en reparaciones para mantenerlos en servicio, y 80 lanchas a combustión interna y a vapor? Hay dependencias que no cuentan con embarcaciones, y sus servicios de recorrida, etc., se hacen a pie, por donde es posible transitar y en la medida de lo que humanamente puede exigírsele a un hombre, o no se hacen.

Organización.—Muchas y complejas son las funciones confiadas a la Prefectura General Marítima. Los poderes de la Nación, velando siempre por el mejor servicio y en salvaguarda de los grandes e importantes intereses del país, han dictado leyes, decretos y resoluciones, encargando a esta repartición de otros servicios, no ya netamente de policía de la navegación, como lo establece la Ley 3445 de Octubre 20 de 1896, sino otros de carácter administrativo y técnico.

Presupuesto.—Consultando las verdaderas necesidades de la repartición, anualmente se ha elevado a la consideración del Honorable Congreso, presupuestos bien estudiados, limitándose a incluir en ellos aumentos primordiales y urgentes, pero aun no se ha recibido sanción favorable, y para el presente año sigue en vigor el presupuesto del año 1920, que en nada mejora la situación de la repartición. (Ver diagrama N.º 2).

Los sueldos de todo el personal deben mejorarse, pero, no se considera que un aumento proporcional de un tanto por ciento llevaría a los empleados a percibir emolumentos justos y razonables.

La actual escala de sueldos no guarda una proporción lógica de acuerdo a las funciones y responsabilidades de cada jerarquía, en consecuencia, el porcentaje no eliminaría el defecto existente.

Se ha planeado el aumento que está encuadrado dentro de lo expuesto más arriba, tanto para el personal superior como para el subalterno, tomando en cuenta para este último el proyecto presentado por el despacho de la comisión de la Cámara de Diputados en el año próximo pasado, a base del sueldo mínimo. (Ver planillas siguientes).

El último aumento a los sueldos se efectuó el 1.º de Septiembre del año 1921 por el Art. 6.º de la Ley 11.178, aumento que comprendía hasta los sueldos de \$ 300 inclusive. El 1.º de Julio de 1923 se aumentó en \$ 20 los sueldos de \$ 350, para no dejar a éstos en inferioridad con respecto a los de \$ 300 con el 20 % de aumento.

Las partidas generales de gastos de la repartición necesitan ser aumentadas. Entre ellas corresponde citar especialmente las siguientes:

“Para combustibles, materias grasas, conservación, reparación y reposición de guinches fiscales en los puertos de Corrientes, Paraná, Diamante, Gualeguay y Concepción del Uruguay”.

En el ejercicio pasado hubo un déficit, y para saldar las cuentas de ejercicio vencido se votaron \$ 17.000.

“Para adquisición, construcción, reparación de embarcaciones de auxilio, contra incendios y salva-

mento, lanchas a motor y a remo, y para conservación de los pontones estacionarios de prácticos y de las embarcaciones destinadas al transporte de éstos en Intersección, Recalada, etc.”.

No hay partida en la actualidad para cubrir los gastos que demanden las inspecciones periódicas por el litoral a las embarcaciones y buques de matrículas nacional; no hay tampoco una partida para la imputación de viáticos y gastos de comisiones, originando serios trastornos y cambios de notas con el objeto de solucionar esta situación.

Proyecto de aumento de sueldo para el personal de la policía marítima y fluvial de la Prefectura General Marítima

Personal superior

Jerarquía	Sueldo actual	Por despacho Comis. 1926	Proyecto
Inspector	350.—	500.—	600.—
Subinspector	350.—	500.—	550.—
Subprefecto de 1. ^a	400.—	400.—	500.—
Subprefecto de 2. ^a	370.—	370.—	450.—
Subprefecto de 3. ^a	360.—	360.—	400.—
Ayudante de 1. ^a	325.—	325.—	350.—
Ayudante de 2. ^a	292.50	290.—	300.—
Ayudante de 3. ^a	238.—	240.—	275.—
Escribiente de 1. ^a	238.—	Se suprime	250.—
Escribiente de 2. ^a	210.—	Pasa a ser de 1. ^a con	
		210.—	225.—
Escribiente de 3. ^a	180.—	180.—	200.—

Personal subalterno

Jerarquía	Sueldo actual	Despacho de Comis. 1926	
Contramaestre de 1. ^a	165.—	210.—	
Contramaestre de 1. ^a (patrón) . .	158.50		
Contramaestre de 2. ^a	148.50	200.—	
Contramaestre de 3. ^a (patrón) . .	137.50		
Contramaestre de 3. ^a	137.50	190.—	
Conductor	154.—		
Ayudante mecánico.	148.50		
Cabos de 1. ^a	140.—	180.—	
Cabos (foguistas).	130.—		
Cabos de 2. ^a	121.—	170.—	
Timonel patrón	}		
Marinero de 1. ^a		110.—	160.—
Foguista			
Marinero de 2. ^a		88.—	150.—

Nota.—Para el personal subalterno, en el sueldo está incluido el racionamiento.

No hay partida para los gastos de alumbrado en los puertos del litoral fluvial, que el Ministerio de Obras Públicas libra al servicio público, estaciones fluviales, muelles, etc., y la Prefectura debe costear la iluminación de los mismos.

La partida de alquiler de casas no alcanza a cubrir los gastos de las que se tienen arrendadas.

No hay tampoco asignada una partida para “Combustible y materias grasas de los avisos, lanchas, automóviles y demás elementos de movilidad mecánica”. De la partida global del Anexo G para este objeto se asigna una cantidad, pero además de no ser suficiente, se considera que la repartición debiera tener su partida aumentada.

Deben asimismo aumentarse las partidas para

vestuario, racionamiento, equipo, etc.; anualmente al fenecer el ejercicio, se solicitan créditos suplementarios para cubrir el déficit que se produce en estos renglones. El presupuesto actual, como asimismo el despacho de la comisión de la Cámara de Diputados, arroja un déficit de \$ 287.727 moneda nacional.

Es de esperar que el proyecto de presupuesto que se elevará este año, merezca de V. H. la atención que corresponde, teniendo en cuenta los recargos que sufre el personal y la falta de elementos para el cumplimiento de sus funciones.

La inversión de fondos en el ejercicio vencido, de acuerdo a la asignación del presupuesto, ha sido la siguiente:

Sueldos y racionamiento del personal de Prefectura, empresas particulares y gendarmería	\$ 4.553.973.70
Gastos generales	» 73.920.44
Alquileres	» 93.030.00
Reparación embarcaciones	» 27.503.57
Pasajes y fletes	» 6.293.03
Gastos de movilidad	» 9.994.34
Luz eléctrica	» 13.234.31
Guinches.	» 9.177.17
Gastos de entierro y luto	» 7.775.35
Reparación edificios	» 103.340.60
Forrajes	» 10.579.95
Compra de embarcaciones	» 24.341.50
	<hr/>
Total	\$ 4.933.163.36

Personal.—La reciente aprobación del Reglamento Orgánico para el personal de la repartición, le dará estabilidad con su aplicación estricta y contribuirá a mejorar considerablemente el servicio,

evitando los ingresos por saltos en el escalafón de la Prefectura.

Debe insistirse aquí sobre la creación de una Escuela de Policía Marítima. Existe planeado un proyecto, pero entendiendo que su creación demandaría aumento en el presupuesto se tratará con las medidas y recursos disponibles establecer unos cursos breves para los Meritorios, a fin de que éstos, al ser ascendidos a Escribientes de 3.°, tengan una preparación más sólida y sean más eficientes en el desempeño de sus funciones.

Ha sido de una preferente atención la selección del personal subalterno para el ingreso al Servicio de Policía Marítima y Fluvial.

Las altas se han acordado en la jerarquía más inferior, es decir, de marinero de 2.°, seleccionando a los candidatos después de llenados los requisitos que exige el reglamento respectivo, entre los que han cumplido con el servicio militar, al personal que ha pertenecido al Ejército o a la Armada, o a la Policía de la Capital, siempre que la baja de esas instituciones, no proceda por mala conducta. Se obtiene así personal más disciplinado y relativamente instruído.

El aumento del personal que indispensablemente se considera necesario es de un 15 % de oficiales y de un 35 % de clases y tropa. Debe insistirse que, además de las dependencias no habilitadas por falta de personal, se han disminuído las dotaciones de algunas para la habilitación de otras que el servicio público ha exigido, a lo que debe agregarse

también el refuerzo necesario para la atención de nuestros grandes puertos de la Capital, Rosario, Santa Fe, Bahía Blanca y pronto la habilitación del Puerto Nuevo.

La disciplina del personal en general, ha sido satisfactoria. Se espera mejorar la instrucción del personal con los requisitos exigidos por el R. O. P., pues el examen de competencia como condición previa para el ascenso los concentrará con mayor dedicación a sus tareas y al estudio.

El movimiento del personal ha sido durante el año el que se indica en el gráfico N.º 3 que se acompaña.

Las vacantes producidas en el escalafón superior son relativamente pocas, originando esto un estancamiento en los ascensos del personal, que bien podría solucionarse si se acogiera a los beneficios de la jubilación el personal que se encuentra en esas condiciones, que en la fecha asciende a veinte.

Material—

Edificios.—Se ha desarrollado el plan de trabajo formulado para el año, con los recursos asignados por el Presupuesto General de Gastos. Con la partida 2, ítem 5, inciso 10 del Anexo G, se ha efectuado entre las más importantes, las siguientes obras:

Subprefectura de Rosario. — Construcción de una morgue por valor de \$ 4850 $\frac{m}{n}$. Construcción de una cuadra para marineros en el Destacamento

Norte por valor de \$ 4700 $\frac{m}{n}$. Construcción de la vereda frente al edificio de la dependencia por valor de \$ 2436 $\frac{m}{n}$.

Puerto de la Capital.—Se amplió el garage existente en el Destacamento Norte, obra que importa \$ 6988 $\frac{m}{n}$. Se entregó a la Dirección General de Navegación y Puertos la suma de \$ 2229 $\frac{m}{n}$ para la construcción de la casilla destinada a la Estación de Control y Señales en el Canal Sud.

Prefectura del Delta. — En San Fernando se trasladó la casilla existente a otro lugar, por tener que desalojar el terreno que ocupaba por afectar las obras del muelle; importó \$ 2900 $\frac{m}{n}$. Construcción de una casilla en Vicente López para un destacamento, su importe fué de \$ 1700 $\frac{m}{n}$. Se han efectuado reparaciones en el Destacamento de San Isidro por valor de \$ 2327 $\frac{m}{n}$.

Subprefectura de Monte Caseros.—Se han efectuado reparaciones y ampliaciones en los Destacamentos de Timboy por \$ 650 $\frac{m}{n}$ y en el de Ceibo por \$ 3020 $\frac{m}{n}$.

Subprefectura de Santa Cruz. — Reparaciones generales por valor de \$ 6782 $\frac{m}{n}$.

Subprefectura de Concordia.—Reparaciones por valor de 4587 $\frac{m}{n}$.

Subprefectura de Santo Tomé.—Se invertieron \$ 3666 $\frac{m}{n}$ en la construcción de un pozo semisurgente y reparaciones generales.

Subprefectura de Esquina. — Reparaciones generales por valor de \$ 3531 $\frac{m}{n}$.

El Ministerio de Obras Públicas con las partidas entregadas durante el año, ha efectuado y entregado las siguientes obras:

Isla Demarchi.—Terminación del galpón para depósitos, iniciados y con imputación a ejercicios anteriores; su costo total asciende a \$ 27.066.79 $\frac{m}{n}$.

Subprefectura de Patagones.—Fué entregado con fecha 31 de Mayo próximo pasado, el edificio construído en la Barra del Río Negro para estacionario de prácticos, invirtiéndose en esta obra la suma de \$ 23.718.31 $\frac{m}{n}$, con imputación a los ejercicios de 1924 y 25.

Prefectura del Río de la Plata.—Construcción de la casilla para control y señales en el Canal Sud del Puerto de la Capital; importa la obra \$ 10.918 moneda nacional, con imputación a la indemnización abonada y a ejercicios anteriores.

Partidas del Anexo L, 1926.—El inciso 1.°, item 6.°, partida 11, fija la cantidad de \$ 300.000 para iniciar la construcción de edificios para prefecturas, subprefecturas, destacamentos y casas para alojamiento de su personal, habiéndose calculado el costo total de estos trabajos, según el plan trazado en \$ 2.590.000 $\frac{m}{n}$.

Con imputación a esta partida se iniciarán en breve las construcciones en Gallegos y Deseado, de acuerdo a los planos aprobados y licitaciones por el valor de \$ 180.00 y \$ 120.000 $\frac{m}{n}$, a las firmas Juan Pierini, Buscaglia y Cestan y Adalberto T. Pegani, respectivamente.

Estas construcciones se llevaron a cabo bajo el contralor de la Dirección General del Material del Ministerio de Marina.

Por el inciso 1.º, ítem 3, figuran las siguientes partidas:

1—Subprefectura del Río de la Plata, Dársena Sud, construcción de un nuevo edificio \$ 200.000 (costo de la obra moneda nacional \$ 669.487.71).

4—Prefectura de Santa Fe, reparos \$ 33.000 $\frac{m_n}{n}$.

5—Subprefectura de La Paz, construcción de un nuevo edificio \$ 90.000 $\frac{m_n}{n}$.

6—Ayudantía de Federación, ampliación y reparos \$ 63.000 $\frac{m_n}{n}$.

7—Subprefectura de Paraná, ampliación y reparos \$ 60.000 $\frac{m_n}{n}$.

12—Subprefectura de Puerto de Rosario, pabellones, morgue y enfermería \$ 67.000 $\frac{m_n}{n}$.

Estas partidas han sido incluídas por el Ministerio de Obras Públicas.

Quedan aun pendientes de solución, en primer término, los edificios para la Subprefectura de Formosa, Destacamento Boca, Ushuaia, San Pedro y el de la Prefectura General, y dotar de edificios propios en los parajes donde por falta de ellos se arriendan a particulares, el total a que asciende el monto mensual de los alquileres que se abonan es de \$ 8185 $\frac{m_n}{n}$.

Valuación de terrenos y edificios fiscales. — El inventario al 29 de Abril da las siguientes cifras:

70 lotes de terreno \$ 1.030.893.31

80 edificios » 1.019.929.37

Total . . . \$ 2.050.822.68

Está excluída de esta valuación las correspondientes a las dependencias del puerto de la Capital, en razón de que, dada su importancia, se ha considerado conveniente que esa operación se practique por personal técnico.

Embarcaciones.—La repartición cuenta con 4 vaporcitos, 80 lanchas a motor y a vapor y 130 botes a remo. De estas cantidades un 60 % se halla en malas condiciones.

De los vaporcitos sólo el “Ushuaia” y el “Vigilante” prestan servicios más o menos regulares, el primero al servicio de los pontones estacionarios y el segundo de vigilancia en el Delta. Los dos restantes el “Petrel” y el “Cormorán”, están fuera de servicio, generalmente en reparaciones y son los destinados para el servicio de la Barra del Río Negro y San Antonio Oeste.

La repartición no puede ejercer su vigilancia eficazmente si le falta el principal elemento de movilidad, que es la lancha. Si se observa el croquis N.º 2, se podrá deducir que los elementos existentes son por demás insuficientes, y si se entra a considerar las características de la embarcación se verá también que no son las indicadas para el servicio. Se considera necesario incorporar el siguiente material flotante:

4 embarcaciones para el servicio de incendio y salvataje.

12 lanchas de mar armadas, de 9 a 12 millas.

30 lanchas con toldilla a proa y toldillo hasta popa de 15 millas.

40 lanchas con toldilla fija desde la proa hasta la popa de 10 millas.

15 botes salvavidas.

45 botes de 7 metros.

16 canoas de 6 metros.

30 canoas de 5.20 metros.

31 canoas de 4.75 metros.

El pequeño taller que tiene anexo esta repartición para las pequeñas reparaciones y recorridas del material flotante, ha prestado durante el año sus buenos servicios, aportando una economía a la vez que con la rápida ejecución de los trabajos, ha evitado mantener por mucho tiempo a la dependencia, sin embarcaciones. En el año ha reparado 17 embarcaciones por un valor de \$ 18.511.62 $\frac{m}{n}$.

Por los talleres de nuestros arsenales, obras públicas e industria privada, se han reparado 47 embarcaciones por un valor de \$ 26.584, es decir, un total de \$ 45.095.84, que se ha costado con la partida correspondiente a reparaciones y construcciones de embarcaciones.

Policía—

Vigilancia general.—Con los elementos y personal que asigna la Ley de Presupuesto, se ha ejercido una policía general en la jurisdicción marítima y fluvial.

Cabe dejar constancia, y es altamente satisfactorio poderlo expresar, que en el transcurso del año no se han registrado hechos graves o de mayor im-

portancia que interrumpieran el trabajo marítimo o alteraran el orden en la extensa jurisdicción del país.

La autoridad marítima ha mantenido en todos los puertos de la República su prestigio, haciéndose respetar y haciendo respetar asimismo, las leyes, reglamentos y ordenanzas bajo su contralor, en lo que respecta a su cumplimiento, y se ha impuesto, cumpliendo las órdenes que le han dado, para que la libertad de trabajo y el respecto a la propiedad privada sea una garantía.

En consecuencia, fácil ha sido en este sentido la tarea de la policía, limitándose a la intervención en hechos delictuosos y contravenciones, y haciendo una policía y vigilancia de previsión en toda la vasta zona de su jurisdicción.

El resumen de los hechos ocurridos durante el año es el que se indica en las planillas adjuntas.

Premios por salvataje.—Durante el transcurso del año se han efectuado 3 salvatajes, habiéndose acordado los premios correspondientes.

Multas.—Las infracciones a Reglamentos y Ordenanzas fueron 178, cuyas multas alcanzaron un valor de \$ 9422 $\frac{m}{n}$.

Las contravenciones policiales fueron 207, y el valor de las multas \$ 4355 $\frac{m}{n}$.

Detención de inmigrantes clandestinos.—La Ley de Inmigración 817 y su decreto reglamentario, prohíben la entrada clandestina de sujetos. Le in-

cumbe a la Prefectura General velar por el cumplimiento de estas disposiciones de la ley, cuando la introducción se lleva a cabo por su jurisdicción, y es así que ha debido intervenir frecuentemente durante el año, deteniendo a varios grupos de estos inmigrantes clandestinos, que ha pretendido burlar las disposiciones en vigor.

Fuera de toda duda, le faltan a la repartición lanchas rápidas y adecuadas, le falta gente, falta instalar destacamentos en lugares estratégicos para mejorar sus servicios de vigilancia, pero aun con todo esto, ni se podría llegar a extirpar esta entrada clandestina. El mal está en la misma ley que no castiga con todo rigor a los responsables que inducen y explotan a gente ignorante, para que, engañados, se resuelvan a ingresar al país clandestinamente.

A falta de la sanción que cortara estas contravenciones, la autoridad marítima de acuerdo con la Dirección General de Inmigración, extremó medidas mientras se estudiaba la situación para dar una solución al asunto, que V. H. debía de considerar modificando la Ley de Inmigración en bien del país.

Resguardos.—Las funciones de resguardo en las costas marítimas y fluviales a cargo de las dependencias de esta Prefectura General, han sido desempeñadas normalmente durante el año 1926.

Las infracciones y contrabandos disminuyeron en número con relación al año 1925. Esta disminución puede considerarse como un resultado de la

mayor vigilancia ejercida por el personal de las dependencias.

En el año 1926 el número de contrabandos apresados por las distintas dependencias ascendió a 87, y se denunciaron 39 infracciones a las disposiciones de Aduana.

El trabajo realizado por la Prefectura General Marítima en cuanto se refiere a funciones de resguardo, no puede apreciarse por el número de contrabandos apresados o infracciones denunciadas, pues, aparte de esta tarea, desempeñan las de contralor fiscal de la carga y descarga de los buques que sus dependencias le giran directamente a las Aduanas y Receptorías.

La misión de los resguardos debe concretarse a la verificación de las mercaderías que cargan y descargan los buques en los puertos, para comprobar su conformidad con los manifiestos y guías aduaneras. Existe el concepto equivocado que las aduanas deben tener a su cargo la “policía aduanera marítima y fluvial”, cuando la única autoridad que tiene función policial, es decir, carácter de fuerza pública, es la Prefectura General Marítima. La Ley 3445 es bien terminante con respecto a la misión de la Prefectura, pues establece textualmente que la “policía general” (ríos, puertos y canales sometidos a la jurisdicción nacional), estará a cargo de la Prefectura General Marítima. Y debe recordarse asimismo que esta ley es posterior al decreto de Octubre de 1895, por el cual atribuían a los resguardos funciones de vigilancia por agua y tierra, a fin de impedir contrabandos y toda otra

contravención a las ordenanzas y disposiciones fiscales.

La misión de los resguardos, en la tarea de verificar cargas y equipajes, es una “función fiscal”; pero la “función policial” de perseguir a los contrabandistas por agua y tierra en jurisdicción nacional, corresponde a la Prefectura, por cuando ésta, en virtud de su carácter policial está facultada para hacerse respetar como autoridad legal y arrestar, en caso necesario, a cualquier contraventor a las leyes y ordenanzas del país, facultad que no pueden hacer valer, legalmente, los empleados del resguardo, ni ninguna otra repartición dentro de las zonas portuarias.

Cabotaje y marina mercante nacional. — Medidas protectoras y de fomento. — Convenios, leyes y reglamentos—

Cabotaje y marina mercante nacional.—Es altamente satisfactorio poder comprobar el estado actual del cabotaje mayor y menor.

La tranquilidad que reina en la jurisdicción marítima fluvial por la carencia de conflictos entre el capital y el trabajo, las buenas relaciones entre el armador y el tripulante, la intervención de la autoridad marítima para dirimir entredichos de poca importancia y la fiscalización y vigilancia que se ejerce en toda la jurisdicción con órdenes terminantes y precisas de hacer respetar la propiedad y la libertad de trabajo, como el derecho de reunión con fines honestos y bien orientados en beneficio

de la clase trabajadora, ha llevado a ésta, a la gente que realmente trabaja, al marítimo efectivo que despliega sus actividades en los numerosos buques en movimiento, la tranquilidad en el trabajo, amparados por las leyes de nuestra Constitución.

Es así que, aprovechando esta buena era de tranquilidad en el trabajo marítimo, respondiendo a las necesidades florecientes de nuestras actividades, las más grandes compañías navieras como el más modesto de los armadores, han movilizado el máximo de sus flotas y flotillas para el bien de los intereses generales del país.

El elenco de la marina mercante al día 31 de Diciembre, arroja las siguientes inscripciones totales:

Primera categoría vapores	1031
Segunda categoría a motor	1762
Tercera categoría vela, etc.	1167
	—
Total	3960

Estas 3960 embarcaciones tienen un total de 517.072.88 toneladas brutas.

En el cabotaje menor las principales empresas han movilizado embarcaciones con el siguiente tonelaje bruto:

Compañía Argentina de Navegación Nicolás Mi- hanovich Ltda.	41.424.93
Compañía Argentina de Lanchas	8.033.—
S. A. de Navegación Sud Atlántica	4.103.26
Compañía Transportadora de Petróleo	3.781.71
J. Muchinson y Cía.	2.588.40

Navegación a Vapor Domingo Davide	2.350.51
Cía. Mercantil y de Transportes Domingo Barthe	2.243.04
The Royal Mail Steam Packeet Co.	2.243.—
Carlos Sarsotti	1.583.66
Sucesión Carlos Roggiardo	1.298.16
B. Lottero y Hnos.	1.115.59
Anglo Mexican Petroleum Co.	817.08
Cía. Argentina de Navegación Gardella Ltda. . .	783.80
Cascio Hnos.	780.—
Sucesión Sebastián Badaracco	578.60
Pedro Núñez y Cía.	560.78
Nicolás de Maio	263.50
	<hr/>
Total	74.549.02

En el cabotaje mayor las principales empresas han mantenido en movimiento el siguiente tonelaje bruto de vapores (excluidos chatas y remolcadores):

Argentina (Cía. Gral. de Naveg.).	12.682.95
Importadora y Exp. de la Patagonia.	12.445.34
Cía. Mercantil Podestá Ltda.	3.233.71
Cía. Transportes Marítimos	2.166.64
H. Calamani	2.978.25
Juan Zúccoli	497.06
Peirano Hnos.	330.46
	<hr/>
Total	34.334.41

Las normas dadas por la superioridad a sus dependencias con respecto al cabotaje, es no ponerle trabas y darle las mayores facilidades posibles, compatibles con la reglamentación y ordenanzas en vigor, sin desmedro de la renta fiscal ni privilegios en perjuicio de terceros; otro criterio, ceñirse especialmente a las disposiciones en vigor, sin entrar a contemplar, interpretar y estudiar los múltiples y distintos casos no previstos, no dándoles curso, sería matar el cabotaje, hoy tan necesario en nuestro país y tan poco fomentado.

La Ley 10.606 de Navegación y Comercio de Cabotaje y su reglamentación promulgada el año 1918, determina privilegios concesiones y establece primas (Arts. 9 y 10) de fomento a los establecimientos de construcciones navales y a las compañías argentinas de navegación que organizan servicios regulares y rápidos de transportes para ultramar o para las costas de la Nación.

Hasta la fecha, no obstante ser varias las empresas en las condiciones exigidas para hacerse acreedoras a las primas, ninguna la ha recibido.

Los pequeños armadores (a las grandes empresas organizadas y afianzadas con un fuerte capital no les afecta), son los que deben recibir mayor estímulo y fomento, y es a ellos a quienes el Ministerio ha considerado con marcado interés, pues interpreta que ayudarlos, en la forma ya expresada, es fomentar el cabotaje, este cabotaje que llamaríamos en pequeña escala, pero que sirve a innumerables puntos en el litoral fluvial y marítimo y que, por otra parte, evita el monopolio de ciertas compañías en determinadas líneas y zonas.

El interés que las autoridades nacionales han tomado para el fomento de la industria pesquera en Mar del Plata, es públicamente conocido y, cabe consignar aquí, que hay inscriptas 160 embarcaciones pesqueras que ocupan un total de 800 tripulantes, habiéndose remitido por ferrocarril durante el año 15.526.000 kilogramos de pescado.

Los viajes comerciales de los transportes de la Armada a la Costa Sud, dieron origen a un recla-

mo a fines del año 1925, por parte del “Comité de Armadores de la Costa Sud”, que fué atendido debidamente, pues el P. E. por Superior Decreto de fecha 24 de Marzo de 1926, designó una comisión especial de fletes y tarifas presidida por el Doctor Tomás Arias y constituída por las partes interesadas, integrada por delegados de los Ministerios de Marina y Agricultura. Esta comisión se avocó al estudio de la situación, y los resultados a que llegó se han hecho públicos, estableciéndose un acuerdo que limita las operaciones de los transportes nacionales y determina una serie de obligaciones y concesiones por parte de las empresas. Para mejor ilustración se transcribe el informe de la Comisión de Tarifas:

Buenos Aires, Septiembre 18 de 1926. — Excmo. Señor Presidente de la Nación Argentina.—Doctor Marcelo T. de Alvear: Tengo el honor de dirigirme al Excmo. Señor Presidente, elevando a su conocimiento la resolución adoptada, en sesión plenaria del 16 del corriente mes, por la comisión creada el 24 de Marzo del año en curso, para estudiar el régimen de transporte marítimo de la Costa Sud y fijar sus normas y el tiempo de su vigencia. La comisión que tengo el honor de presidir quedó integrada con el Capitán de Fragata señor Juan E. Cánepa, como representante del Ministerio de Marina, el Doctor Rodolfo Medina, como representante del Ministerio de Agricultura, el Doctor Rogelio Araya y el Ingeniero don Florencio de Basaldúa, como representantes de los pobladores de los territorios de Santa Cruz y Chubut, respectivamente, y los señores don Roque Suárez y don Lucas Zuanich, como representantes de las empresas navieras, designados por el Comité de Armadores de la Costa Sud. Posteriormente, en reemplazo del señor Ingeniero don Florencio de Basaldúa, ausente de la Capital Federal, fué designado el señor Antonio Piñero. La comisión reunióse por primera vez el 27 de Abril del corriente año, pocos días después de integrada, de acuerdo con los términos del Decreto de su creación y en esa sesión resolvió avocarse a un estudio de fondo

de los factores técnicos y económicos, que influyen en el costo del flete del litoral marítimo, y requirió de las empresas y de distintas reparticiones públicas las informaciones indispensables para tal objeto. El subscripto y los representantes de Marina y Agricultura creyeron necesario para ilustrar su criterio, observar directamente el escenario donde se desenvuelven las actividades del tráfico objeto de su cometido, realizando un viaje a los territorios del sud, para conocer sus puertos e ilustrarse sobre su estado económico, internándose en lo posible valiéndose de los ferrocarriles del Estado, que influyen sensiblemente en el transporte de la producción de la meseta interior y de la precordillera. El viaje duró mes y medio, aproximadamente, y fué realizado con todo éxito por el acopio de informaciones recogidas directamente de las autoridades de los territorios y de los pobladores, reuniendo en asambleas públicas, a todo el que deseaba formular observaciones relacionadas con la producción y su transporte, las que fueron concretadas en memoriales que los representantes del Estado sometieron a consideración de las empresas navieras, primero, y luego de los delegados de los territorios, para obtener los puntos de vista de los intereses opuestos, en busca de una resultante armónica, justa y razonable. Pero como la comisión observara que los estudios analíticos de los factores técnicos y económicos del transporte demandaría varios meses, hasta tanto se reuniera la documentación estadística solicitada, creyó conveniente adoptar una resolución transitoria, que produjera de inmediato una sensible mejora en los servicios actuales de la que pudiera aprovechar la próxima cosecha de lanas y el transporte de los elementos de trabajo y mercaderías de consumo, que se activa en los meses próximos, dejando para más adelante la preparación, sin pérdida de tiempo del plan definitivo que someterá a la consideración del Poder Ejecutivo. La comisión tuvo de las empresas navieras, mejoras que consideró apreciables y que revelan su buena disposición, para arribar, posteriormente, con la participación del Estado y de los productores, a la resolución, que anhela el Poder Ejecutivo, justa y razonable, en cuanto contemple la necesidad de fomentar el progreso económico de los territorios, por una parte, y el de la marina mercante, su auxiliar indispensable, por otra. La comisión creyó oportuno adjudicar al transporte de la carga, la casi totalidad del importe efectivo de las mejoras obtenidas en vista de que el elevado costo de producción y el reducido pre-

cio de las lanas llevan a un mínimum el beneficio del producto, y también de que es elevado el "standard" de vida en los territorios del sud. En lo que respecta a pasajes se limitó una rebaja que varía entre el 20 % y 30 % para el recorrido entre puertos intermedios, que aparecía a juicio de la comisión con recargo excesivo, que obligaba a usar otros medios de transporte. Además de las rebajas generales para toda clase de mercaderías, la comisión creyó conveniente insistir en que éstas se pronunciaran para los artículos de apreciable consumo, o calificados comúnmente como de primera necesidad, obteniendo mejoras que oscilan entre el 14 y 46 %, para cuarenta y cinco mercaderías. La resolución amplía los servicios de la línea llamada económica, llevándola hasta Deseadó y Gallegos; regulariza la salida de los buques de ésta y de la línea postal, abreviando los intervalos y somete las cargas a riguroso turno, en forma que no pueda darse preferencia al transporte de las mercaderías, destinadas a o procedentes de firmas comerciales vinculadas con las empresas navieras. La comisión queda constituida mientras realice su estudio orgánico para atender todas las reclamaciones que se formulen relacionadas con el transporte y el cumplimiento de las prescripciones contenidas en la resolución adoptada. Ha creído conveniente abocarse de inmediato al estudio de las bases del aforo y el cubicaje de las cargas, para referirlas exclusivamente al sistema métrico decimal y fijar dos unidades únicas, el metro cúbico y la tonelada métrica, en forma de facilitar al cargador el cálculo del costo del transporte de su mercadería.

Las compañías pidieron que fuera suspendido el servicio de los Transportes nacionales, en lo que respecta a las cargas particulares a los puertos afectados al tráfico particular de sus líneas y, que la Dirección General de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales de Comodoro Rivadavia, transportara, en buques de las empresas particulares, la carga que no pudiera transportar con recursos propios. La comisión creyó conveniente acceder a ellos, mientras las empresas cumplan con lo establecido en la resolución y como un estímulo que el Estado debe a la marina mercante nacional, siempre que ésta armonice sus intereses con los intereses generales de la producción. La comisión cree atendible la reclamación formulada por las empresas navieras referente al tratamiento desigual a que se las sometería si el contralor del Estado se limitara a parte del cabotaje marítimo excluyendo al que hace el servicio

entre Buenos Aires, y los puertos de la provincia del mismo nombre y San Antonio, en la gobernación del Río Negro, y las empresas que atienden el cabotaje fluvial. La comisión deja librado al elevado criterio del Excmo. Señor Presidente la oportunidad de ampliar sus facultades en forma de que el contralor se ejerza sobre todo el cabotaje nacional, completando la representación de las empresas navieras y designando, además, otros delegados del Estado, para que la asesore en múltiples cuestiones relacionadas con el régimen fiscal y portuario del mar y de los ríos navegables. Ampliadas las facultades de la comisión, en la forma expuesta, la marina mercante nacional, contaría con un organismo central y autónomo que atendería con eficacia y rapidez las múltiples y complejas cuestiones, que, a diario, se presentan a la consideración de los poderes públicos. Todo esto sería transitorio, mientras el Poder Ejecutivo y el Honorable Congreso de la Nación consideren llegado el caso de sancionar una ley orgánica, que contemple las exigencias y las condiciones actuales de tan importante rama de los servicios públicos, a base de las conclusiones a que la comisión arribe. La experiencia adquirida demuestra el acierto del Poder Ejecutivo al dar representación en esta comisión a las empresas navieras y a los pobladores de los territorios, intereses opuestos que encuentran en su seno la armonía necesaria para no perjudicarse mutuamente. Los representantes del Estado contribuyen, con su desinterés particular y el interés público y general, que interpretan para hallar, en cada caso, la solución armónica y conveniente.

La comisión solicita del Excmo. Señor Presidente de la Nación, quiera disponer que los Departamentos del Interior y Agricultura, estudien las observaciones formuladas por las empresas navieras, con respecto a las encomiendas postales y a la Cooperativa de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales de Comodoro Rivadavia, para que adopten una solución equitativa. Es posible Excmo. Señor, que la resolución que sometemos a la consideración de su elevado criterio, merezca alguna crítica, si se le contempla desde un punto de vista particular y exclusivo, pero, me es grato poder afirmar que su contenido es el producto de una deliberación amplia, en la que se ha tenido en cuenta todos los intereses, que afectan tan importante problema y que el Estado debe interpretar y graduar, según su influencia, en la economía general del país. La comisión ruega al Excmo. Señor Presidente, quiera

tener a bien aprobar las resoluciones adoptadas, en cuanto no estén comprendidas en las facultades delegadas a la misma y disponer sean puestas en vigencia desde el 1.º de Octubre del corriente año. Me es grato, finalmente, acompañar a la presente, copia autorizada del acta respectiva, en que consta la resolución adoptada, y las correspondientes planillas, comparativas de los fletes actuales y de los fletes rebajados.— Dios guarde a V. E.—Firmado Tomás Arias, Presidente; Rodolfo Medina, Vocal Secretario.

La competencia entre el transporte ferroviario y el cabotaje menor en la zona fluvial, originada por las tarifas diferenciales del ferrocarril de Entre Ríos, asunto que ha ocupado la atención de las partes interesadas y de la Dirección General de Ferrocarriles, sigue en pie. Indiscutiblemente el cabotaje en esa zona se resiente con la implantación de esas tarifas por parte de la empresa ferroviaria en cuestión, y no está de acuerdo con los esfuerzos que el Gobierno de la Nación dedica, habilitando puertos, construyendo embarcaderos flotantes, canalizando y dragando para dar mayores facilidades al transporte por agua y fomentar el cabotaje menor.

Inspecciones al material. — Cumpliendo los requisitos exigidos por los reglamentos y ordenanzas marítimas, el personal técnico, por demás reducido, ha efectuado las pericias e inspecciones reglamentarias y las solicitadas por los interesados.

Arqueos.—Periódicamente el personal de la oficina ha efectuado giras al Tigre, Rosario, Mar del Plata, Zárate y Campana. Deben agregarse a éstas las efectuadas en el Puerto de la Capital y las realizadas a pedido de los interesados en Patagones, Posadas, Paso de los Libres, Baradero, etc.

Durante el año se han expedido:

Certificados de arqueo	446
Rearqueos	77
Renovaciones	1
Duplicados	12
Reincorporaciones	3
Arqueos provisionales	619

Inspección de cascos.—Las inspecciones efectuadas por la Oficina del Perito Naval, para extender el certificado de navegabilidad ascienden a 955, efectuadas en su mayoría en las zonas del Río de la Plata y del Delta.

El total de certificados de navegabilidad expedidos durante el año ascienden a 1997.

Inspección de máquinas.—Se han efectuado las giras periódicas de inspección por las subprefecturas, habiéndose inspeccionado:

Embarcaciones	2217
Calderas	633
Motores a combustión interna	1681
Ejes, bujes y bocinas	257
Válvulas de seguridad selladas	437
Pruebas hidrostáticas	74
Reparaciones ordenadas	105
Reparaciones efectuadas	87
Planos aprobados	504
Certific. de seguridad de máq. expedidos	2096
Patentes de máquinas anotadas	1063

Inspección de radiotelegrafía.—Se han efectuado las inspecciones establecidas por el reglamento respectivo y por la Comisión Radiotelegráfica Internacional de Londres. Solicitaron licencia radiotelegráfica los vapores nacionales “Fluminense” y “Honora”.

El movimiento habido durante el año 1926, en la Matrícula Nacional, ha sido el siguiente:

Inscripciones

Buques mayores de 6 toneladas inscriptos, 120; con un tonelaje neto de 15.099.39 toneladas.

Embarcaciones menores de 6 toneladas inscriptas, 949.

Ceses de bandera

De buques mayores de 6 toneladas, 19; con un tonelaje neto de 2402.52 toneladas.

De embarcaciones menores de 6 toneladas, 1.

Eliminados por diversas causas

Buques mayores de 6 toneladas, 17; con un tonelaje neto de 1308.52 toneladas.

Embarcaciones menores de 6 toneladas, 25.

Total 36 buques mayores de 6 toneladas eliminados por cese de bandera y otras causas, con un tonelaje neto de 3710.55 toneladas, y 26 embarcaciones menores de seis toneladas.

Modificaciones

Cambio de nombre de buques mayores de 6 toneladas	43
Cambio de nombre de embarcaciones menores de 6 toneladas	72
Colocaciones de motor	73
Cambios de motor	114
Cambios de arboladura	6

Jueces

Oficios recibidos	154
Embargos anotados	75
Embargos levantados	39
Inhibiciones anotadas	9
Inhibiciones levantadas	8
Cambios de dominios anotados por orden judicial . . .	8
Hipotecas anotadas por orden judicial	3
Hipotecas reinscriptas por orden judicial	1

Escribanos de Marina

Certificados de liberación expedidos	236
Ventas comunicadas	173
Hipotecas anotadas	28
Hipotecas levantadas	20
Contratos de arrendamiento anotados	3
Contratos de arrendamiento levantados	2
Inhibiciones voluntarias anotadas	6
Inhibiciones voluntarias levantadas	8
Ventas comunicadas por Subprefecturas	611
Ventas efectuadas por ante la oficina	69
Títulos de propiedad expedidos por la oficina	301

El valor de estas ventas asciende a la suma de 65.295 \$.

Las estampillas inutilizadas según la Ley de Sellos suman \$ 109.55.

Certificados expedidos para pago de patente

De buques nacionales	1498
De buques extranjeros	2392

Privilegios anotados

Postales de buques nacionales	33
Carga de buques nacionales	32
Postales de buques extranjeros	93
Carga de buques extranjeros	251

Expedientes entrados y salidos 4070.

Sellos inutilizados por valor de \$ 7286.30.

Registro del personal.—El total de inscriptos en los registros después de la última inscripción general, asciende a 45.497. De este total se calcula que un 30 % se encuentra en la actualidad embarcado.

En el año se han expedido 3893 libretas de navegación y los siguientes títulos, patentes, etc.:

Personal marineró

Capitanes de ultramar	10
Capitanes de cabotaje	4
Pilotos	15
Pilotines	19
Patrones M. O. P.	26
Patrones Ley 10.606	111
Patrones especial ordenanza de 1906. . .	111
Patrones Circular 55|913	65
Patrones baquianos	10
Prácticos	6
Baquianos	31
Aspirantes a prácticos	59
Aspirantes a baquianos	6
Boteros	24

Personal de máquinas

Maquinistas de 1. ^a	6
Maquinistas de 2. ^a	1
Maquinistas de 3. ^a	6
Ayudantes de máquinas	13
Conductores	51
Caldereteros	40
Conductores a motor de 1. ^a categoría, per- misó especial	18
Conductores a motor de 2. ^a categoría, per- misó especial	56
Conductores a motor de 3. ^a categoría, per- misó especial	358

Varios

Peritos navales	4
Capataces estibadores	63
Serenos	181

La Escuela de Pilotos y Maquinistas Navales ha tomado los siguientes exámenes:

Pilotines, en condiciones ascenso, 13 aprobados de 16 presentados.

Ayudantes de máquinas y maquinistas de 3.^o, se aprobaron los 5 que se presentaron.

Baquianos para el río Paraná, sobre 29 presentados, 26 aprobados.

Baquianos para el río Alto Paraná, sobre 1 presentado, 1 aprobado.

Baquianos para el río Uruguay, sobre 5 presentados, 3 aprobados.

Capitanes de cabotaje, se aprobaron 5 de 7 presentados.

El porcentaje de Oficiales y Capitanes mercantes egresados de la escuela, en los buques de la matrícula nacional, con respecto a los 35 buques de mayor tonelaje, es de un 84 % de los Oficiales y el 50 % de los Capitanes, porcentaje que puede considerarse muy bueno.

Reglamentos, ordenanzas, leyes, convenios y decretos—

El P. E., interesado siempre en la organización y el bienestar del personal de la marina mercante nacional, elevó a V. H. hace dos años un proyecto de ley que desde ya os anuncio será renovado en el presente período parlamentario, porque él tiende a satisfacer una sentida necesidad de orden público y realiza un anhelo de justicia social.

En el mensaje con que el P. E. enviaba a V. H. el mencionado proyecto, se decía:

Como ya antes tuviera oportunidad de expresarlo a V. H., una de sus primeras preocupaciones fué la de propender al fomento de la marina mercante nacional, factor de progreso y de engrandecimiento del país. Fué así que con fecha 16 de Abril de 1923 dictó un decreto nombrando una comisión encargada de preparar un proyecto de Código de la Marina Mercante. Aun cuando obra tan vasta no se halla terminada, ha parecido conveniente desglosar del conjunto en elaboración actual, por razones de pública notoriedad, la parte ya lista y terminada que se refiere al Estatuto legal de los trabajadores y a sus relaciones con los poderes públicos y los armadores. Es la que se acompaña al presente mensaje y a la que seguramente V. H. prestará preferente atención por la importancia decisiva que ella encierra.

De la simple lectura del proyecto surgen los propósitos a que tiende y los medios puestos en juego para lograrlo. Comiénzase por la creación de un organismo paritario que, bajo la designación de Junta de Trabajo Marítimo, tendrá a su cargo, con facultades amplias, funciones de consulta, de conciliación y arbitraje, y de tribunal profesional. Cree el P. E. que esta Junta, completamente nueva en el país y más avanzada en sus atribuciones que las similares que en el extranjero existen, constituirá de inmediato un organismo en un todo adecuado a la satisfacción de las exigencias de especialización que el trabajo marítimo requiere. Como medios de acción, se pone a su alcance el de la conciliación y, en caso extremo, el de arbitraje con carácter obligatorio. La circunstancia de tratarse de servicios de orden público e impostergables para la buena marcha de la economía del país, justifican a juicio del P. E. la introducción del principio del arbitraje obligatorio ausente de nuestra legislación positiva. Es de desear, por lo demás, que toda contienda de índole colectiva tenga un juez que la dirima en última instancia, dando la razón a quien tenga de su parte la justicia, y prescindiendo de la fuerza de coerción que a toda huelga o lock-out caracterizan.

Si se introduce en el proyecto en cuestión un organismo nuevo y procedimientos igualmente nuevos, se introduce también una nueva institución a la que el P. E. asigna importancia extrema: el contrato colectivo de trabajo. El articulado de la parte pertinente exterioriza bien a las claras que se ha deseado más que resolver todas las cuestiones de índole esencialmente jurídica que el contrato colectivo plan-

tea, hallar un medio de iniciarlo y fomentarlo, como práctica saludable y como institución llamada a producir en el país los mismos efectos deseables que ha originado en los países donde desde largo tiempo atrás se lo practica. La ausencia de la ley de organizaciones profesionales ha constituido un obstáculo serio en la preparación de esta parte del proyecto, pero el P. E. cree que la forma puramente provisional con que ha salvado tal inconveniente es la única en que podía hacerlo. Esta consideración deberá ser tenida muy en cuenta por V. H. cuando llegue el momento de estudiar alguno de los diversos proyectos sobre organizaciones profesionales pendientes de sanción. El proyecto termina finalmente con la incorporación de un principio por demás equitativo aprobado en la Conferencia de Génova: el de la indemnización por desocupación, en caso de naufragio.

Estudiado en su conjunto, resaltan sus líneas generales. Más que una reglamentación de detalle, se ha buscado una organización capacitada para llegar a ella en forma que satisfaga por igual las recíprocas exigencias de las partes y los intereses de orden nacional que necesariamente van involucrados en todo lo que afecte el tráfico marítimo. Se ha deseado que el libre juego de los representantes del capital y del trabajo, mediante el contrato colectivo, señalen las condiciones en que la locación de servicios ha de prestarse; que ellos busquen y elijan el medio de dirimir sus diferencias y que sólo a falta de todo éxito en la conciliación se imponga el arbitraje como supremo recurso exigido por la naturaleza del servicio de los transportes. Se ha querido, finalmente, substraer a los jueces ordinarios las reclamaciones de orden individual entre armadores y gente de mar, realizando así el deseo de crear una jurisdicción profesional y servida por profesionales, rápida, gratuita y libre de mayores trámites formales.

Resta al P. E. pedir a V. H. una atención de preferencia para que este proyecto que, a su juicio, satisface los propósitos de obtener una paz social fundada en la justicia, que ha inspirado su redacción, traduciendo así el principio de que no hay derechos sin obligaciones ni obligaciones sin derechos.

La Comisión Revisora de Reglamentos y Ordenanzas Marítimas, ha continuado su labor durante el año, y si bien ha terminado la revisión general

de las existentes, antes de ser elevadas a la Superioridad para su aprobación, deben ser revisadas nuevamente, con las observaciones y dictámenes del Asesor Legal de la repartición. No ha de impedir, sin embargo, esto, que a medida de este segundo estudio, se eleven por separado para su aprobación.

En el transcurso del año se ha dado a publicidad los siguientes partes del volumen que contendrá todas las disposiciones que comprenden a “Leyes, reglamentos y ordenanzas marítimas”.

I Parte.—Leyes y decretos (Recopilación).

II Parte.—Reglamento para la Navegación de las Costas. Canales, ríos y puertos de la República.

III Parte (Recopilación). — Reglamento para prevenir colisiones en el mar. Reglamento para el balizamiento de las costas de la República Argentina. Reglamento de Sanidad Marítima.

VI Parte.—Reglamento General de Prácticos.

Falta aprobar y dar a publicidad:

V Parte.—Reglamento del personal de la Marina Mercante Nacional.

de la VI Parte.—Reglamento de Baquianos.

VII Parte.—Registro del personal y de los buques de la Marina Mercante Nacional.

VIII Parte.—Reglamento de tripulaciones y equipo de los buques de matrícula nacional.

IX Parte.—Inspecciones y construcciones de buques.

X Parte.—Contravenciones.

XI Parte.—Ordenanzas. Varios.

Falta recopilar y publicar:

De la III Parte.—Reglamento de Comunicaciones Radiotelegráficas.

De la IV Parte.—Re glamento de puertos.

Ordenanzas.—En el año se han dictado las siguientes:

N.° 1—Enero 19—Sobre líneas de carga.

N.° 2—Febrero 4—Aumentando el número de prácticos en el puerto de Villa Constitución.

N.° 3—Junio 9—Declarando obligatorio el remolque en el puerto de Villa Constitución, para buques de ultramar mayores de 1000 toneladas.

N.° 4—Julio 3—Modificaciones al Reglamento General de Prácticos.

N.° 5—Octubre 11—Salvando un error en el Reglamento General de Prácticos.

N.° 6—Octubre 26—Sobre el turno y despacho de prácticos del Puerto de la Capital.

N.° 7—Diciembre 27—Sobre líneas de carga, substituyendo la N.° 1.

De las ordenanzas arriba citadas, las de mayor importancia y transcendencia han sido las de “Líneas de carga”. No tiene otro origen esta ordenanza que la de una medida de seguridad. La N.° 1, hecha conocer el 19 de Enero, originó por parte de los armadores un reclamo sobre la impracticabilidad de las mismas, por una parte, y los intereses que le afectaban por otra, manifestando que la marcación de la línea de carga máxima, tal cual la proyecta la Ordenanza N.° 1, disminuye la capacidad de carga de las embarcaciones, en forma que lesiona considerablemente sus intereses.

Bien, la autoridad marítima, siempre en el deseo de armonizar ideas *y no perjudicar el cabotaje menor*, pues interpreta que le corresponde fomentarlo, sin perjuicio a las medidas de seguridad que deban tomarse, dispuso una nueva revisión aceptando algunas consideraciones de la parte interesada.

Pero, no obstante las modificaciones introducidas, se insistió que la aplicación de la misma perjudicaba en forma vital los intereses de los armadores. En esta situación se resolvió suspender su aplicación nuevamente y someterla, por segunda vez, a un estudio ante la Comisión de Reglamentos y Ordenanzas Marítimas, previo el informe que se solicitó a los delegados, representantes de los siguientes armadores de cabotaje:

Centro de Cabotaje de Rosario de Santa Fe.

Centro Patronal de Empresas Areneras.

Centro de Cabotaje Argentino.

Centro de Lancharos del Puerto de la Capital.

La comisión citada se expidió con fecha Diciembre 7 próximo pasado:

Ordenanza sobre líneas de carga máxima

Artículo 1.º—Todos los buques de la marina mercante nacional mayores de cincuenta toneladas de arqueo total dedicados a la navegación marítima, llevarán en ambas bandas y en la sección maestra, las líneas de carga máxima.—Franco Bordo—determinadas de acuerdo con las reglas y planillas edl Lloyd Register y Bureau Veritas. Las marcas podrán ser determinadas por una de las sociedades mencionadas, en cuyo caso deberán ser sometidas a la aprobación de esta Prefectura General.— Art. 2.º—Todas las embarcaciones mayores de cincuenta toneladas de arqueo total, dedica-

das a la navegación de los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay y parte exterior del puerto de la Capital Federal, llevarán en ambas bandas y en la sección maestra, las líneas de carga máxima—Franco Bordo—que la oficina técnica correspondiente de la Prefectura General les determine de acuerdo con las siguientes reglas: Para embarcaciones de flecha de curvatura de bao y arrufo normales, se tomará 0.09 m. de obra muerta, por cada metro puntal de bodega. Si el arrufo y la flecha fuesen mayores o menores que los normales, el Franco Bordo será disminuído o aumentado en un quinto del exceso o defecto de la flecha y en un décimo del exceso o defecto del arrufo. *a)* El puntal de la bodega se medirá a la altura de la cuaderna maestra en el plano longitudinal y desde el piso o plan de la bodega hasta la cara interna de la cubierta, y a esta medida se le restará la flecha del curvatura del bao. *b)* Se considera que una embarcación tiene una flecha normal cuando ésta es igual a $1/50$ de la manga *c)* Se considera arrufo normal cuando es igual a 0.25 metros. *d)* El arrufo medio se determinará cuando las distancias verticales hasta el agua desde la intersección de la cubierta con la toda y con el codaste y restando de la semi suma de esas distancia, la de la cubierta al agua en su intersección con el casco de la sección maestra.

Art. 3.º—Quedan exceptuados de dar cumplimiento a lo determinado en los artículos 1.º y 2.º: *a)* Las embarcaciones dedicadas exclusivamente a la pesca; *b)* Las embarcaciones de deportes; *c)* Los remolcadores y embarcaciones de salvatajes; *d)* Embarcaciones para el servicio de prácticos; *e)* Las dragas y chatas con compuertas; *f)* Las embarcaciones destinadas única y exclusivamente al transporte de arena. —

Art. 4.º—A las embarcaciones destinadas al servicio de los puertos, no se les fijará línea de carga máxima; pero si por cualquier circunstancia debieran salir fuera de aquéllos, previamente sus amarradores o propietarios solicitarán la determinación del Franco Bordo. — Art. 5.º—Las marcas que deben llevar a ambas bandas las embarcaciones indicadas en el artículo 2.º, son las siguientes: Una circunferencia de 200 mm. de diámetro exterior cruzada por una línea horizontal cuya borde superior pase por su centro y de 300 mm. de largo, la cual indicará la línea de carga máxima. La circunferencia así como la línea horizontal, tendrán 255 mm. de ancho. Dichas marcas serán hechas a punzón o grabadas e irán pintadas de un color que haga contraste con el del costado y el Franco Bordo por ellas fijado, así como las me-

didadas que hayan intervenido para calcularlo serán anotadas en el libro “Rol de la tripulación” y legalizados con la firma del jefe de la oficina que los haya determinado. — Art. 6.º — El propietario o armador será directamente responsable de que las marcas sean conservadas bien visibles y de que no sean alteradas. — Art. 7.º — No se despachará certificado de navegabilidad ni de máquinas, a las embarcaciones que no lleven las marcas referidas. — Art. 8.º — La autoridad marítima de cada puerto, impedirá la salida de las embarcaciones sobre cargadas, hasta tanto no desembarquen el exceso de carga y además serán pasibles de la multa indicada en el artículo 9.º. — Art. 9.º — Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ordenanza, serán multadas con cien pesos moneda nacional. — Art. 10.º — Para las embarcaciones dedicadas a la navegación fluvial, la presente Ordenanza entrará a regir desde el 1.º de Agosto de 1927, y para las dedicadas a la navegación marítima, desde la fecha de su publicación. — Art. 11.º — Quedan derogadas todas las disposiciones relativas a las líneas e carga dadas con anterioridad a la presente Ordenanza. — Firmado: E. P. Marixe (Capitán de Fragata, perito naval); Santiago S. Baibiene, Raúl Sommerville, B. Villegas Basavilbaso, J. Z. Caminos.

Dictámenes.—La Asesoría Letrada de la repartición, en el transcurso del año ha producido 654 dictámenes; entre los de mayor importancia figuran los siguientes:

N.º 2872.—Sumario.—El retiro definitivo de un título profesional que otorga la Prefectura General Marítima—de Capitán, Patrón, Práctico, Baquiano o Maquinista—o la suspensión en su ejercicio, resultado de acuerdo con las ordenanzas o reglamentos respectivos, no pueden ser revocados o dejado sin efecto por la justicia federal, sino en el único caso de entablarse el recurso contencioso-administrativo, pero nunca como recurso de apelación de resoluciones de carácter administrativo.

N.º 2822.—Sumario.—Debe ser prohibida la inscripción de yachts en el Yacht Club Argentino sin haber llegado a puerto argentino, pues esa inscripción da derecho al uso de la bandera nacional de guerra, resultando en la práctica estar mandados, dichos yachts, por capitanes no argentinos.

N.º 2823.—Sumario.—La substanciación de las causas por contrabando o defraudación aduanera, corresponde exclusivamente a la autoridad aduanera. La autoridad marítima en tales casos no debe instruir sumarios.

N.º 2895.—Sumario.—El artículo 96 del Reglamento General de Prácticos, se refiere exclusivamente en los casos en que el buque no ha dejado su amarradero o ancladero, es decir, cuando la actividad profesional de práctico no ha comenzado a ejercerse, pero no obstante está al servicio del buque.

N.º 2508.—Sumario.—La Subprefectura de Concordia no tiene obligación de proceder a la destrucción del abrojo grande que invadió la margen derecha del río Uruguay, por corresponder esa obligación a la autoridad provincial o municipal.

N.º 2516.—Sumario.—Las tarifas de remolque del puerto de Santa Fe, necesitan para su validez, ser comunicadas y aprobadas por el Poder Ejecutivo Nacional. El Gobierno Nacional tiene facultades para exigir de las empresas concesionarias de puertos nacionales, la presentación de sus tarifas a efectos de su aprobación.

N.º 2731.—Sumario.—La Ley 11.288, en su artículo 5.º no es aplicable a los guinches instalados en el puerto de Santa Fe, por ser éste un bien del dominio privado de esa provincia.

Movimiento portuario, concurrencia de buques y movimiento total en los puertos de la República. Entradas y salidas—

Resumen general.—El aumento de tonelaje y el número de buques que lo ha movido, viene aumentando año tras año.

A 66.687.644.44 toneladas, con 124.524 buques alcanza el movimiento total en los distintos puertos de la República. Esta cifra acusa un aumento de 2.077.163.93 toneladas sobre el año 1925.

Descompuesta la suma total arriba indicada corresponde:

Ultramar, 12.509 buques con	36.120.845.85 tonel.
Cabotaje, 109.825 buques con	29.302.159.90 ”
Fluviales ribereños, 2190 buques con.	1.264.638.69 ”

Estas cantidades parciales con relación a las del año 1925, arrojan las diferencias siguientes:

Ultramar, una disminución de	296.355.05 tonel.
Cabotaje, un aumento de	2.351.978.12 ”
F. ribereños, un aumento de	21.540.96 ”

Ultramar 12.509 buques con 36.120.845.85 toneladas.

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

6.037 vapores entrados con	17.979.966.78 tonel.
6.008 vapores salidos con	18.058.760.97 ”
268 veleros entrados con	49.501.31 ”
196 veleros salidos con	32.616.79 ”

Estos buques han operado como sigue:

Puerto de la Capital—

2.963 vapores entrados con	9.227.096.91 tonel.
2.954 vapores salidos con	9.327.065.80 ”
222 veleros entrados con	33.884.38 ”
151 veleros salidos con	17.039.33 ”

Puertos de la costa Sud—

583 vapores entrados con	1.214.501.86 tonel.
518 vapores salidos con	1.232.624.76 ”
37 veleros entrados con	2.146.93 ”
36 veleros salidos con	2.107.46 ”

Puertos de los ríos—

2.491 vapores entrados con	7.538.368.01 tonel.
2.456 vapores salidos con	7.499.070.41 ”
9 veleros entrados con	13.470.— ”
9 veleros salidos con	13.470.— ”

Las cantidades precedentemente detalladas re-

presentan el movimiento total de buques de ultramar entrados y salidos, cargados y en lastre.

De las cifras precedentemente expuestas, resulta que, durante el año 1926, han entrado por los distintos puertos de la República 6315 buques de ultramar (vapores y veleros), con 18.029.468.09 toneladas, y han salido 6204 buques (vapores y veleros), con 18.091.377.76 toneladas, de las cuales corresponden a:

Buques cargados—

4.557 vapores entrados con	14.057.400.10 tonel.
4.836 vapores salidos con	14.859.909.81 ”
204 veleros entrados con	45.963.53 ”
124 veleros salidos con	18.661.01 ”

Buques en lastre—

1.480 vapores entrados con	3.922.566.68 tonel.
1.172 vapores salidos con	3.198.851.16 ”
64 veleros entrados con	3.537.78 ”
72 veleros salidos con	3.947.78 ”
Cabotaje 109.825 buques con	29.302.159.90 ”

En el movimiento total de los buques nacionales que en 1926 han efectuado el comercio de cabotaje se ha producido un *aumento* de 2.351.978.02 toneladas.

El total de tonelaje de cabotaje está descompuesto en:

34.589 vapores entrados con	11.872.838.51 tonel.
34.296 vapores salidos con	11.850.105.11 ”
20.583 veleros entrados con	2.797.438.91 ”
20.357 veleros salidos con	2.781.777.37 ”

Movimientos por puertos—

Planilla demostrativa del movimiento habido en los puertos de la República durante el año 1926, con cifras comparativas correspondientes al año 1925:

Zonas fluviales

<i>Alvear</i> —127 buques con	4.469.00	tonel.
Movimiento habido en 1925	5.568.99	''
Diminución	1.099.99	''
<i>Ajó</i> —134 buques con	3.354.30	''
Movimiento habido en 1925	2.648.38	''
Diminución	705.91	''
<i>Bajada Grande</i> —256 buques con	36.438.22	''
Movimiento habido en 1925	83.884.94	''
Diminución	47.446.72	''
<i>Bermejo</i> —1980 buques con	615.227.05	''
Movimiento habido en 1925	553.475.63	''
Aumento	61.801.42	''
<i>Barranqueras</i> —3800 buques con	811.851.26	''
Movimiento habido en 1925	695.565.90	''
Aumento	116.285.36	''
<i>Bella Vista</i> —1368 buques con	619.833.14	''
Movimiento habido en 1925	583.866.34	''
Aumento	35.966.80	''
<i>Bouvier</i> —344 buques con	213.028.51	''
Movimiento habido en 1925	215.921.60	''
Diminución	2.893.09	''
<i>Baradero</i> —774 buques con	42.408.70	''
Movimiento habido en 1925	34.786.23	''
Aumento	7.622.47	''

<i>Campana</i> —4534 buques con	1.813.541.02	”
Movimiento habido en 1925	1.498.821.24	”
	<hr/>	
Aumento	314.719.78	”
<i>Corrientes</i> —6150 buques con	868.338.33	”
Movimiento habido en 1925	878.329.48	”
	<hr/>	
Diminución	9.991.15	”
<i>Colón</i> —1885 buques con	1.223.648.94	”
Movimiento habido en 1925	1.223.156.71	”
	<hr/>	
Aumento	492.23	”
<i>Concordia</i> —1383 buques con	948.336.88	”
Movimiento habido en 1925	970.578.83	”
	<hr/>	
Diminución	22.241.95	”
<i>C. del Uruguay</i> —1581 buques con	827.026.00	”
Movimiento habido en 1925	1.165.002.00	”
	<hr/>	
Diminución	337.976.00	”
<i>Curtiembre</i> —1705 buques con	630.112.87	”
Movimiento habido en 1925	275.276.77	”
	<hr/>	
Aumento	354.836.10	”
<i>Diamante</i> —2756 buques con	1.149.131.64	”
Movimiento habido en 1925	1.226.887.79	”
	<hr/>	
Diminución	77.756.15	”
<i>Empedrado</i> —913 buques con	569.394.32	”
Movimiento habido en 1925	524.738.08	”
	<hr/>	
Aumento	44.656.24	”
<i>Esquina</i> —1845 buques con	726.524.16	”
Movimiento habido en 1925	583.369.02	”
	<hr/>	
Aumento	143.155.14	”
<i>Formosa</i> —1374 buques con	686.120.09	”
Movimiento habido en 1925	596.948.01	”
	<hr/>	
Aumento	89.172.08	”

Goya —1661 buques con	698.204.52	”
Movimiento habido en 1925	594.951.68	”
	<hr/>	
Aumento	103.252.84	”
Gualeguay —637 buques con	60.276.05	”
Movimiento habido en 1925	35.362.64	”
	<hr/>	
Aumento	24.913.41	”
Gualeguaychú —1475 buques con	201.109.49	”
Movimiento habido en 1925.	201.109.49	”
	<hr/>	
Aumento	20.578.70	”
Hernandarias —2050 buques con	571.393.56	”
Movimiento habido en 1925.	382.365.25	”
	<hr/>	
Aumento	189.028.31	”
Ibicuy —541 buques con	389.536.84	”
Movimiento habido en 1925.	342.557.51	”
	<hr/>	
Aumento	46.979.33	”
Ituzaingó —552 buques con	67.277.26	”
Movimiento habido en 1925.	58.261.06	”
	<hr/>	
Aumento	9.016.20	”
Itatí —1001 buques con	69.856.30	”
Movimiento habido en 1925.	59.419.38	”
	<hr/>	
Aumento	10.436.92	”
Ita Ibate —497 buques con	62.945.16	”
Movimiento habido en 1925.	63.370.65	”
	<hr/>	
Diminución	425.49	”
La Plata —3885 buques con	4.253.910.48	”
Movimiento habido en 1925.	4.102.804.—	”
	<hr/>	
Lavalle —1112 buques con	593.017.47	”
Movimiento habido en 1925.	548.935.78	”
	<hr/>	
Aumento	44.081.69	”

<i>La Paz</i> —2850 buques con	904.049.31	''
Movimiento habido en 1925.	768.728.90	''
	<hr/>	
Aumento	135.320.41	''
<i>Las Palmas</i> —1201 buques con	560.141.06	''
Movimiento habido en 1925.	518.246.34	''
	<hr/>	
Aumento	41.894.72	''
<i>Mal Abrigo</i> —896 buques con	262.865.34	''
Movimiento habido en 1925.	184.452.24	''
	<hr/>	
Aumento	78.413.10	''
<i>Puerto Aguirre</i> —692 buques con	94.296.26	''
Movimiento habido en 1925.	57.635.52	''
	<hr/>	
Aumento	36.660.74	''
<i>Paraná</i> —6559 buques con	788.544.00	''
Movimiento habido en 1925.	796.750.—	''
	<hr/>	
Diminución	8.206.—	''
<i>Posadas</i> —1903 buques con	126.352.35	''
Movimiento habido en 1925.	111.547.33	''
	<hr/>	
Aumento	14.805.02	''
<i>Pilcomayo</i> —674 buques con	514.847.12	''
Movimiento habido en 1925.	483.243.93	''
	<hr/>	
Aumento	31.603.19	''
<i>Paso de la Patria</i> —1401 buques con	77.751.03	''
Movimiento habido en 1925.	59.612.90	''
	<hr/>	
Aumento	18.138.13	''
<i>Pueblo Brugo</i> —1534 buques con	488.744.56	''
Movimiento habido en 1925.	284.888.24	''
	<hr/>	
Aumento	203.856.32	''
<i>Paso de los Libres</i> —515 buques con	29.932.00	''
Movimiento habido en 1925.	20.821.84	''
	<hr/>	
Aumento	9.110.16	''

<i>Ramallo</i> —140 buques con	95.303.04	”
Movimiento habido en 1925.	91.009.06	”
	<hr/>	
Aumento	4.293.98	”
<i>Rosario</i> —7865 buques con	7.224.678.14	”
Movimiento habido en 1925.	7.466.177.53	”
	<hr/>	
Diminución	241.499.39	”
<i>Reconquista</i> —1339 buques con	79.463.04	”
Movimiento habido en 1925.	41.171.44	”
	<hr/>	
Aumento	38.291.60	”
<i>San Fernando</i> —4535 buques con	143.675.43	”
Movimiento habido en 1925.	126.712.28	”
	<hr/>	
Aumento	16.963.15	”
<i>San Nicolás</i> —928 buques con	1.233.929.56	”
Movimiento habido en 1925.	877.644.18	”
	<hr/>	
Aumento	356.285.38	”
<i>Santa Fe</i> —5795 buques con	1.938.007.26	”
Movimiento habido en 1925.	2.008.064.73	”
	<hr/>	
Diminución	70.057.47	”
<i>San Pedro</i> —398 buques con	183.204.47	”
Movimiento habido en 1925.	135.300.83	”
	<hr/>	
Aumento	47.903.64	”
<i>Santo Tomé</i> —94 buques con	3.708.00	”
Movimiento habido en 1925.	7.554.—	”
	<hr/>	
Diminución	3.846.—	”
<i>Tigre</i> —428 buques con	38.955.07	”
Movimiento habido en 1925.	26.652.18	”
	<hr/>	
Aumento	12.302.89	”
<i>Villa Constitución</i> —619 buques con	923.226.55	”
Movimiento habido en 1925.	1.176.882.30	”
	<hr/>	
Diminución	253.655.65	”

<i>Victoria</i> —615 buques con	45.613.05	”
Movimiento habido en 1925.	27.613.94	”
	<hr/>	
Aumento	17.999.11	”
<i>Villa Urquiza</i> —1076 buques con	138.973.50	”
Movimiento habido en 1925.	149.568.80	”
	<hr/>	
Diminución	10.595.30	”
<i>Zárate</i> —2712 buques con	1.351.124.60	”
Movimiento habido en 1925.	1.498.481.68	”
	<hr/>	
Diminución	147.357.28	”

Zonas marítimas

<i>Bahía Blanca</i> —1002 buques con	2.083.064.32	”
Movimiento habido en 1925.	1.529.801.35	”
	<hr/>	
Aumento	553.262.97	”
<i>Comodoro Rivadavia</i> —616 buques con	1.453.532.69	”
Movimiento habido en 1925.	1.265.988.49	”
	<hr/>	
Aumento	187.544.20	”
<i>Deceado</i> —228 buques con	390.384.90	”
Movimiento habido en 1925.	403.155.42	”
	<hr/>	
Diminución	12.770.52	”
<i>Mar del Plata</i> —336 buques con	126.994.40	”
Movimiento habido en 1925.	191.087.40	”
	<hr/>	
Diminución	64.093.—	”
<i>Madryn</i> —296 buques con	503.991.52	”
Movimiento habido en 1925.	513.568.02	”
	<hr/>	
Diminución	9.576.50	”
<i>Patagones</i> —51 buques con	22.702.72	”
Movimiento habido en 1925.	21.237.28	”
	<hr/>	
Aumento	1.465.44	”

<i>Quequén</i> —338 buques con	106.656.35	”
Movimiento habido en 1925.	97.599.86	”
	<hr/>	
Aumento	9.056.49	”
<i>Río Gallegos</i> —354 buques con	378.349.28	”
Movimiento habido en 1925.	406.713.70	”
	<hr/>	
Diminución	28.364.42	”
<i>Río Grande</i> —100 buques con	65.309.99	”
Movimiento habido en 1925.	45.567.68	”
	<hr/>	
Aumento	19.742.31	”
<i>San Antonio O.</i> —169 buques con	75.630.04	”
Movimiento habido en 1925.	108.334.07	”
	<hr/>	
Diminución	32.704.03	”
<i>Santa Cruz</i> —229 buques con	380.279.04	”
Movimiento habido en 1925.	400.172.—	”
	<hr/>	
Diminución	19.893.04	”
<i>San Julián</i> —231 buques con	369.261.00	”
Movimiento habido en 1925.	385.690.59	”
	<hr/>	
Diminución	16.429.59	”
<i>Ushuaia</i> —285 buques con	54.707.03	”
Movimiento habido en 1925.	49.043.63	”
	<hr/>	
Aumento	5.663.40	”
<i>San Blas</i> —2 buques con.	60.38	”
<i>Pto. de la Capital</i> —29.197 buques con	24.672.974.38	”
Movimiento habido en 1925.	24.786.376.94	”
	<hr/>	
Diminución	113.402.56	”

Movimiento de Pasajeros en la Republica durante el año 1926

ENTRADOS		SALIDOS			TOTAL		
Pasajeros de ultramar							
1. ^a	2. ^a	3. ^a	total	1. ^a	2. ^a	3. ^a	total
22.056	11.561	128.304	161.921	17.804	9.355	52.768	79.927
Pasajeros de cabotaje exterior							
117.821	4.743	186.082	308.646	117.652	3.857	179.995	301.504
Pasajeros de cabotaje interior							
204.133	188.943	252.769	645.845	189.802	173.219	237.488	600.509
Suma total general						2.098.352	

MOVIMIENTO DE PRACTICOS EN LA ZONA DE PILOTAJE DE LA REPUBLICA

ZONAS	Número de prácticos por Zona	Número de pile- tajes efectuados	Importe total de los pilotajes \$ o/s.	Promedio anual que corresponde por práctico \$ o/s.
Puertos de la Capital	53	7.963	211.193.88	3.984.—
Río de la Plata	66	3.797	388.255.09	5.882.—
Río Paraná	77	3.216	412.403.31	5.355.—
Río Uruguay	5	226	27.518.01	5.503.—
Santa Fe y Colastiné	6	636	17.834.43	2.972.—
Bahía Blanca (externos)	11	706	77.818.92	7.074.—
Bahía Blanca (internos)	10	957	44.903.72	4.489.76
La Plata	12	1.552	37.379.80	3.515.—
Rosario	15	3.227	58.950.04	3.930.—
San Nicolás	3	253	12.448.87	4.149.—
Villa Constitución	3	456	15.119.99	5.039.—
Zárate	2	79	4.012.20	2.006.—
Campana	2	117	7.919.74	3.959.—
C. del Uruguay	2	104	2.259.64	1.129.—
Ibicuy	1	94	1.854.44	1.854.44
Ramallo	1	22	2.842.12	2.842.12
	269	23.405	1.322.714.20	

ARMADA NACIONAL

BUQUES DE GUERRA EN EL AÑO 1916

BUQUES DE GUERRA EN EL AÑO 1926

NOMBRE Y CLASE DEL BUQUE	ASTILLERO	Año de su incorporación	Costo primitivo en \$	Desplazamiento Tons.	Poder de máquinas H P	Velocidad en las pruebas millas	BUQUES DE GUERRA EN EL AÑO 1926					OBSERVACIONES
							NOMBRE Y CLASE DEL BUQUE	Años en servicio	Desplazamiento Tons.	Poder de máquinas H P	Velocidad actual en millas	
Acorazado «Rivadavia».....	Fore River	1914	2.214.000	27.940	35.100	22.5	Acorazado «Rivadavia».....	11	27.940	35.100	22.5	En servicio
» «Moreno».....	N. Y. Shipb	1915	»	»	»	»	» «Moreno».....	10	»	»	»	» »
Crucero Acorazado «San Martín».	Orlando	1898	668.200	6.840	13.000	20	Crucero Acorazado «San Martín».	27	6.840	13.000	17	En reparaciones
» » «Belgrano»...	»	»	696.700	»	»	»	» » «G. Belgrano»	»	»	»	»	» »
» » «Pueyrredón».	Armstrong	»	782.000	»	»	»	» » «Pueyrredón».	»	»	»	—	En reparación total -Fuera de servicio
» » «Garibaldi»..	»	1897	752.000	»	»	»	» » «Garibaldi» ..	28	»	»	16	En servicio
Crucero «Buenos Aires».....	Armstrong	1895	383.000	4.780	17.000	23	Crucero «Buenos Aires».....	30	4.780	17.000	21.5	» »
» «9 de Julio».....	»	1892	293.000	3.540	14.350	22.7	» «9 de Julio»	33	3.540	14.300	19	Fuera de servicio. Si no se repara debe radiarse
Guardacostas «Libertad».....	Laird	1892	176.000	2.300	3.000	14.2	Guardacostas «Libertad».....	33	2.300	3.000	10	En servicio
» «Independencia»...	»	1893	»	»	»	»	» «Independencia»....	32	»	»	10	» »
» «Brown».....	Samuda	1880	270.000	4.200	4.500	14	» «Alm. Brown».....	45	4.200	4.500	9	Buque escuela - Sin valor militar
Cañonero de Río «Rosario».....	Armstrong	1909	81.445	1.055	1.600	15	Cañonero de Río «Rosario».....	16	1.055	1.600	13	En servicio
» «Paraná».....	»	»	»	»	»	»	» «Paraná»	»	»	»	13	» »
Monitor «El Plata».....	Laird	1874	85.600	1.535	750	9	—	—	—	—	—	Radiado
» «Los Andes».....	»	1875	»	»	»	»	—	—	—	—	—	Radiado
Crucero Torpedero «Patria».....	»	1893	87.000	1.070	4.500	20.5	—	—	—	—	—	Radiado
Cazatorpedero «Espora».....	»	1890	45.000	706	3.250	18	—	—	—	—	—	Radiado (no existe)
Explorador «Catamarca».....	Germania	1912	124.360	950	28.000	34	Explorador «Catamarca».....	13	950	28.000	30	En reparación general -Fuera de servicio
» «Córdoba».....	Schichau	»	»	»	»	»	» «Córdoba»	»	»	»	30	» » » » » »
» «Jujuy».....	Germania	»	»	»	»	»	» «Jujuy»	»	»	»	30	En servicio
» «La Plata».....	Schichau	»	»	»	»	»	» «La Plata».....	»	»	»	30	» »
Destroyer «Entre Ríos».....	Sarrow	1896	35.570	340	4.000	26	Destroyer «Entre Ríos».....	29	340	4.000	22	» »
» «Corrientes».....	»	»	»	»	»	»	» «Corrientes».....	»	»	»	22	» »
» «Misiones»	»	»	»	»	»	»	» «Misiones»	»	»	»	22	» »
Torpedero «Murature».....	Bhorwcraft	1891	18.000	110	1.700	24	—	—	—	—	—	Radiado
» «Comodoro Py».....	»	»	»	»	»	»	—	—	—	—	—	»
» «Buchardo».....	Yarrow	1890	12.600	85	1.100	23	—	—	—	—	—	»
» «King».....	»	»	»	»	»	»	—	—	—	—	—	»
» «Jorge».....	»	»	»	»	»	»	—	—	—	—	—	»
» «Thome»	»	»	»	»	»	»	—	—	—	—	—	»
» «Pinedo».....	»	»	»	»	»	»	—	—	—	—	—	»
» «Bathuret».....	»	»	»	»	»	»	—	—	—	—	—	»
Buque Escuela «Sarmiento».....	Laird	1898	105.000	2.850	2.025	12	Buque Escuela «P. Sarmiento»...	27	2.850	2.025	9	Desvalorizado aun en servicio
» » «Patagonia».....	Trieste	1885	100.000	1.530	2.400	14	—	—	—	—	—	Convertido en Transporte
Buque Hidrógrafo «Uruguay»....	Laird	1874	32.000	550	475	10	—	—	—	—	—	Radiado

INDICE

PREAMBULO	Pág.	3
ESTADO MAYOR GENERAL	”	9
Actividades de la Escuadra	”	9
División de Instrucción	”	10
Grupo de Exploradores	”	12
Grupo de Rastreadores y Minadores	”	13
Buque Escuela “Garibaldi”	”	14
Buque Escuela “Almirante Brown”	”	15
Viaje de instrucción del Buque Escuela “Presidente Sarmiento”	”	15
División de Instrucción para los Aspirantes de la Escuela Naval	”	16
Crucero “Buenos Aires”	”	17
Otros buques	”	18
SERVICIO AERONAUTICO NAVAL	”	21
Personal	”	22
Material	”	23
Escuelas	”	24
Estaciones Aeronavales	”	25
Gabinete Psicofisiológico	”	25
Estación Aeronaval de Puerto Belgrano	”	26
Estación Aeronaval de Punta Indio	”	26
Relevamientos aerofotográficos	”	28
SERVICIO DE COMUNICACIONES NAVALES	”	29
Instalaciones	”	30
Servicio público	”	32
Recaudación	”	33
Aficionados y broadcasting	”	35
SERVICIO HIDROGRAFICO	”	37
Actividades generales	”	39
Trabajos hidrográficos	”	43
Publicaciones náuticas	”	45
Observatorio naval	”	49
Instrumentos	”	51

Nuevos faros	Pág.	52
Balizamientos	"	53
Trabajos de balizamiento proyectados	"	54
Ampliaciones y reparaciones	"	56
Taller de faros	"	57
Buque Hidrógrafo "Patria"	"	59
Balizador "Alférez Mackinlay"	"	61
DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL	"	69
Conscripción	"	69
Escuelas	"	70
Justicia	"	83
Sanidad	"	84
Alquileres de casas para oficinas de la Dirección General del Personal	"	88
DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL	"	91
Base Naval de Puerto Belgrano	"	91
Base Naval del Río de la Plata	"	94
Arsenal Naval Buenos Aires	"	95
Arsenal de Artillería de Marina	"	96
Ingeniería naval	"	102
Máquinas y calderas	"	104
Electricidad	"	106
Ingeniería civil	"	107
Reparaciones generales	"	112
BASES NAVALES	"	119
Base Naval de Puerto Belgrano	"	119
Base Naval del Río de la Plata	"	130
Arsenal Naval Buenos Aires	"	138
Arsenal de Artillería de Marina, Zárate.	"	164
Isla Martín García	"	167
DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA	"	171
Contaduría	"	173
Balance General de saldos al 31 de Diciembre de 1926, entre 176 y	"	177
Balance General al 31 de Diciembre de 1926, entre 176 y	"	177
Contralor	"	177
Inspección	"	179
Compras	"	179
Suministros	"	180

Transportes	Pág.	182
Expedición	"	185
Laboratorios	"	186
PREFECTURA GENERAL MARITIMA	"	189
Material.	"	197
Policía	"	202
Cabotaje y marina mercante nacional.—		
Medidas protectoras y de fomento.—		
Convenios, leyes y reglamentos	"	206
Reglamentos, ordenanzas, leyes, convenios		
y decretos	"	219
Movimiento portuario, concurrencia de		
buques y movimiento total en los puer-		
tos de la República.—Entradas y sa-		
lidas	"	227
Movimientos de puertos	"	230

