

MEMORIA

PRESENTADA AL

CONGRESO NACIONAL DE 1898

POR EL

MINISTRO DE GUERRA Y MARINA

TENIENTE GENERAL

Don NICOLÁS LEVALLE

TOMO II

DEPARTAMENTO DE MARINA



BUENOS AIRES

Imp. del BOLETIN INDUSTRIAL, Moreno 1073

1898

SEÑORES SENADORES Y DIPUTADOS:

Cumplo con el precepto constitucional de presentaros la Memoria del Departamento de Marina á mi cargo.

En las memorias parciales de las diversas reparaciones dependientes de este Ministerio, que se acompañan, encontrareis los detalles de los trabajos realizados para conseguir el aumento de la Escuadra y la seguridad de sus múltiples servicios.

Siendo uno de los factores principales del éxito de los combates navales la disciplina é instrucción del personal, he dedicado preferente atención al fomento y ensanche de los Establecimientos de educación militar y técnica, siéndome satisfactorio poder manifestaros que en éste período se han duplicado casi todos ellos y colocado en el mejor pié de instrucción.

Las leyes dictadas por el Honorable Congreso relacionadas con la Guardia Nacional y conscriptos, han proporcionado á la Escuadra el complemento de tripulaciones que su aumento hizo indispensable, encontrándose todos los buques con sus dotaciones completas.

El poder marítimo de la Nación ha sido conside-

rablemente reforzado, dotándose á la Escuadra de poderosos buques de combate, de transportes adecuados para los servicios auxiliares, y ha sido provista de material de guerra y toda clase de elementos, que la ponen en condiciones de responder á cualquier exigencia de la defensa nacional.

Me complazco en declararos que para llegar á éstos resultados, he tenido la más decidida y eficaz cooperación de toda el personal y reparticiones de Marina y muy especialmente del Estado Mayor General.

ESCUADRA, MATERIAL Y PERSONAL

Sin contar los buques antiguos ó de poco porte, que hoy, dada la importancia y adelanto que han adquirido las marinas sudamericanas, ya no se pueden tener en cuenta como buques de línea, nuestra Escuadra sólo contaba cuando me hice cargo de éste Ministerio, con seis buques modernos de mar: dos cruceros acorazados: el «Garibaldi» y el «General San Martín», tres cruceros rápidos: el «25 de Mayo», «9 de Julio» y «Buenos Aires»: un crucero torpedero, el «Patria», y una regular división de torpedos compuesta de veintiseis caza-torpederos y torpederos de varias clases; éstos elementos unidos á nuestra antigua escuadra, no formaban un conjunto homogéneo y completo que pudiera operar con seguridades de éxito, ni eran bastante poderosos como para proceder aisladamente; faltaban aún algunas unidades de combate y en absoluto carecíamos de servicios auxiliares.

Esta deficiencia relativa de nuestro material naval, causada por la creación de nuestra Escuadra en muy pocos años, y por la falta de plan meditado que forzosamente existe en las cosas improvisadas, era sensible también en la organización de su personal subalterno y medios de reclutamiento: los buques tenían casi completas sus tripulaciones, pero, no exis-

tiendo una ley fija como la de servicio obligatorio de otros países, que proveyera permanentemente de personal, la renovación de aquellas era insegura y dependiente de muchos factores, siendo el principal la mayor ó menor abundancia de trabajo y las buenas remuneraciones que conseguían.

A pesar, pues, del adelanto prodigioso del país en los últimos años, del progreso real de la marina en su organización general, servicios y material, faltaba aún mucho que hacer para ponerla á la altura que el país necesitaba, y dotándola al mismo tiempo de mayor poder y medios de mantenerse permanentemente organizada.

La tarea se presentaba difícil, porqué, tras varios años de crisis y de paralización comercial, no era prudente en las condiciones normales de vida, gravar al país con nuevos impuestos, para atender á gastos militares; ni era posible tampoco arbitrar recursos en el extranjero para llenar ese objeto.

Pero como el patriotismo de los argentinos jamás ha sido desmentido, el pueblo, con su iniciativa generosa del Empréstito Interno, proporcionó al tesoro recursos que, unidos á los que el Departamento de Hacienda tenía en reserva, permitieron poner la escuadra al nivel que la nación y las circunstancias requerían.

El éxito, ha coronado ésta obra, pues con esos fondos se ha podido hacer algunas adquisiciones de buques y pertrechos, de modo que hoy contamos con la flota más poderosa de Sud-América, completamente tripulada, dotada de material de guerra, combustible y pertrechos suficientes para bastarse á si misma durante un período largo de operaciones.

Una vez que se estuvo en condiciones de hacer algunos gastos, el primer punto que se resolvió fué el aumento inmediato del poder naval de nuestra escuadra. Existía en estudio en el Ministerio varias propuestas de construcciones de buques, hechas por las casas de más nombre de Inglaterra, Francia, Alemania é Italia; pero no fué posible tenerlas en cuenta, porque todas ellas establecían un plazo de diez y ocho meses á dos años, para entregar los buques concluídos.

En esa época, todas las marinas aumentaban sus construcciones; todos los astilleros oficiales y particulares activaban el trabajo, y algunas naciones que, como Estados Unidos preveían conflictos inmediatos, procedieron á la compra de buques hechos ó casi listos, de combate ó aun simplemente auxiliares, pagando siempre buenos precios y primas por sus adquisiciones.

En éstas condiciones, nos hubiera sido muy difícil adquirir los elementos necesarios á no haber tenido ya abierto el mercado italiano, por las compras que habíamos hecho del «Garibaldi» y «General San Martín»; y, á no mediar, á parte de toda idea comercial, los poderosos vínculos de amistad que nos unen á Italia, que ha hecho eliminar todos los obstáculos que se podían oponer, dándonos toda clase de facilidades y garantías.

Se procedía con la rapidez que las circunstancias exigían, aprovechando la estadía en Europa, de inteligentes jefes de la Armada, que examinaron los buques, sus posibles modificaciones y el término en que podían ser entregados, realizando inmediatamente los contratos.

El Estado Mayor General de Marina por intermedio de aquellos jefes, con acierto y actividad dignos de encomio, llevó á buen término éstas operaciones, asegurando para un breve plazo el aumento de la Escuadra con dos poderosos cruceros acorazados de las mismas características generales del «Garibaldi» y «General San Martín», en cuyo reemplazo los hacía construir el Gobierno Italiano en las casas de Ansaldo y Orlando, respectivamente.

Construido posteriormente á nuestro «Garibaldi» y al «Colón», el tercer «Garibaldi», que se hacía en la casa Ansaldo, tenía ya estipuladas en su construcción algunas mejoras que, con otras indicadas por el Estado Mayor al hacer nuestro contrato, le dán superioridad incontestable sobre el tipo original.

El «Pueyrredon», nombre que se le ha dado al pasar á la Marina Argentina, tiene calderas tubulares en vez de las calderas ordinarias, lo que le permite, en 45 minutos tener vapor para poder navegar, mientras que en el «Garibaldi» se emplean ocho horas y en general en los buques ordinarios, se necesita de 6 á 12 horas para la misma operación.

Los cañones extremos de la batería de 152 milímetros pueden hacer fuego en caza ó retirada respectivamente, y toda la artillería lleva el último cierre Armstrong, lo que hace que aun hasta los cañones de 254 m m. puedan considerarse como de tiro rápido; además, éstos últimos tienen aumento en la recámara y son mas reforzados, de manera que se emplea en ellos mayor carga que en los antiguos, obteniendo mayor potencia.

El costo de éste buque es de lbs. 728.000, en cuyo

precio están incluidos los gastos que puedan originarse en las pruebas de toda clases, hasta la recepción del buque.

El otro crucero que construía Orlando, el segundo «Varese», obtenido en análogas condiciones por la cantidad de lbs. 698.000, recibió el nombre de «General Belgrano», habiéndosele hecho á su artillería todas las modificaciones que al «Pueyrredon», y además, se pudo cambiar las seis piezas de 120 mjm. de la cubierta superior, por cuatro de 152 mjm. y dos de 75 mjm., de modo que éste buque lleva como artillería principal dos cañones de 254 mjm., catorce de 152 mjm. y dos de 75 mjm., á demás de la de menor calibre y ametralladoras.

Al mismo tiempo que se dotaba á la Escuadra con éstas dos poderosas unidades de combate, se terminaba el «General San Martín» y la fragata-escuela «Presidente Sarmiento», que aun no se habían incorporado; y se daban órdenes de apresurar el cambio de artillería en el acorazado «Almirante Brown», se enviaron instrucciones al personal que estaba en Europa para que buscara buques apropiados para transportes de la escuadra. Se obtuvieron tres excelentes, el «Ping-Suey» hoy «Guardia Nacional»; cuyas dimensiones principales son las siguientes: eslora 105 metros, manga 12, calado 6, velocidad 13 1/2 nudos, desplazamiento 6700 toneladas, costo libras 30.000.

Los otros dos buques, ex «Cadiz» y «Barcelona» han sido bautizados, al cambiar de bandera, con los nombres de «Pampa» y «Chaco»; pertenecían á la matrícula Española (Señores Pinillo Izquierdo y C^ª) y estaban destinados al servicio de pasajeros y carga-

Sus dimensiones principales son: eslora 119 metros, manga 14, puntal 9.60, desplazamiento total cargado 8.700 toneladas, pudiendo cargar, fuera de carboneras, unas 5.500 toneladas. Construido en Glasgow en 1895, su costo al Gobierno ha sido de 47.000 libras cada uno.

Entre éstos tres trasportes han traído de Europa 15.000 toneladas de carga, entre carbón y municiones, en la época que los fletes son mas subidos, de modo que al incorporarse á la Escuadra han realizado sobre su precio una economía de lbs. 16.000.

Destinados exclusivamente al servicio de una Escuadra en operaciones, pueden llevarle carbón municiones y víveres, suficientes para mantenerse en una costa enemiga sin necesidad de salir del lugar de operaciones.

Mientras se hacían en Europa éstas adquisiciones, nuestros talleres recorrían prolijamente todos los otros buques, y en las Divisiones de Torpedos se revisaron las embarcaciones de esa arma, entrando unas y otras á dique seco, donde limpiaron y pintaron sus fondos.

Actualmente la Escuadra tiene todos los buques completamente listos y un núcleo de buques de mar poderosísimo, homogéneo y practicamente completo, compuesto de los cuatro cruceros acorazados: «Gariibaldi,» «General San Martín,» «General Belgrano» y «Pueyrredon,» con un desplazamiento total de 30.000 toneladas, 20 millas de velocidad y armados con 74 cañones de grueso calibre y 90 de calibre menor, á tiro rápido; cuatro cruceros rápidos: «Buenos Aires.» «9 de Julio,» «25 de Mayo» y «Patria,» con 14.000 toneladas de desplazamiento, 36 cañones de grueso calibre

y 76 menores, todos de tiro rápido, y una división de tres transportes: «Pampa,» «Chaco» y «Guardia Nacional» que pueden llevar 15.000 toneladas de carbón, y pertrechos, quedando una segunda y fuerte Escuadra acorazada como defensa de costas y una buena División de torpedos.

Así, pues, la Escuadra de 1.^a línea, se compondría de ocho buques con 44.000 toneladas de desplazamiento con 276 cañones de tiro rápido, 37 tubos lanza torpedos y pudiendo, en conjunto, desarrollar hasta 20 millas de velocidad, siendo servida por tres transportes dotados de todos los aparatos necesarios para el trasbordo de carbón en la mar y que le llevaría combustible para reponer dos veces el completo de sus carboneras, lo que les permitiría mantenerse en la mar en operaciones durante dos meses dándoles un radio de acción extraordinaria.

El cuadro adjunto muestra la composición actual de la Escuadra de combate, figurando en él los buques auxiliares y menores solamente por el nombre.

ARMADA NACIONAL

CLASE	NOMBRE	COSTO £	ASTILLERO	AÑO	Desplazamiento Toneladas
Crucero	Gaibaldi	710.849	Ansaldo (Génova)	1876	6.840
id.	Gral. San Martín	691.400	Orlando (Livorno)	1897	6.840
id.	Pueyrredon	728.000	Ansaldo (Génova)	1898	6.840
id.	Gral. Belgrano	700.000	Orlando (Livorno)	1898	6.840
Acorazado de reducto	Alte. Brown	190.000	Zamuda (Inglaterra)	1880	4.200
id. de barleta	Libertad	176.000	Laird id.	1811	2.300
id. id.	Independencia	176.000	id. id.	1891	2.300
Monitor	El Plata	94.108	id. id.	1874	1.590
id.	Los Andes	94.108	id. id.	1875	1.590

BUQUES NO

Crucero	Buenos Aires	385.000	Armstrong (Inglat.)	1893	4.700
id.	9 de Julio	293.000	id. id.	1892	3.575
id.	25 de Mayo	260.000	id. id.	1890	3.200
id.	Patagonia	100.000	Est. Técnico (Austria)	1895	1.442
id. Torpedero	Patria	88.000	Laird (Inglaterra)	1891	1.070
id. Escuela	Pte. Sarmiento	143.143	id. id.	1898	2.850
Caza Torpedera	Espora	45.000	id. id.	1890	615
3 id. id. tipo	Entre Rios	cu. 44.139	Jarrow id.	1896	350
2 id. de mar id.	Murature	18.000	Thorneycroft id.	1891	110
6 Torpederas 1ª tipo	Bathurst	» 12.600	Jarrow id.	1890	85
4 id. 1ª id.	Aleria	» 6.000	id. id.	1882	52
10 id. 2ª id.	Nos. 1 al 10	» 3.500	id. id.	1890	16
Transporte	Pampa	47.000	Glasgow id.	1895	8.700
id.	Chaco	47.000	id. id.	1895	8.700
id.	Guardia Nacional	30.000	id. id.	1890	6.700
id.	Santa Cruz	20.000	id. id.		3.230
id.	Villarino	18.000	Laird id.	1879	1.192
id.	1º de Mayo		Kiel (Alemania)		1.050

BUQUES AUXILIARES

«Argentina», «Maipú», «Paraná», «Uruguay», «Azopardo», «Ushuaia»,
4 Avisos, 4 Bombarderas transformadas en Grua y Transportes.

BUQUES ACORAZADOS

Eslora—Metros	Manga—Metros	Calado—Metros	Velocidad Nudos	Fuer de las Máquinas Caballos ind.	Coraza—Milim.	Carboneras Toneladas	Torpedos—Tub.	Tripulación Hombres	ARTILLERIA Calibre en milímetros							
									250	340	210	200	150	120	Pequeño Calibre	Ametralladoras
103	18.20	7.10	20	3.000	150	1.000	4	470	2 A			4 A	10 A	6 A	22	2
103	18.20	7.10	20	13.000	150	1.000	4	500				4 A	10 A	6 A	20	2
100	18.20	7.10	20	13.000	150	1.000	4	470	2 A				10 A	6 A	20	2
100	18.20	7.10	20	13.000	150	1.000	4	500	2 A				14 A		22	2
75	15.24	6.40	14	4.500	228	620	2	450					10	4 A	8	4
70.10	13	4.34	14	3.000	213	356	2	225		2 K			Sch.	4 A	4	4
70.10	13	4.34	14	3.000	203	356	2	225		2 K				4 A	4	4
56.47	15.75	3.05	9	720	178	120		120				2 A			6	6
56.47	15.75	3.05	9	720	178	120		120				2 A			3	4

ACORAZADOS

123.10	13.41	5.70	23	17.000		1.000	5	400			2 A	4 A	6 A	16	8
113.50	16.10	5.60	22	14.500		770	5	400				4 A	8 A	21	
106.67	15	5.41	22	14.000		610	6	350		2 A		4 A	8 A	24	
68.01	10	3.91	13	2.400		260		210	1 A			3 A		10	
76.40	9.15	3.60	20	4.000		260	5	150					2 A	6	7
90.25	13.15	6.10	14	2.000		300	9	325					5 A	8	2
64	7.62	2.74	20	3.500		130	5	120						5	2
57.95	5.95	2.51	26	4.000		80	6							6	
45.92	4.57	1.50	25	1.700		24	3							3	
39.63	4.03	1.83	23	1.100		22	2							2	
30.43	3.72	1.34	18	600		7	3								
18.29	2.78	0.92	17	230		11	1								
118.38	13.10	7.76	14	3.500		712		130							
118.38	13.10	7.76	14	3.500		712		130							
106	12	6	13					100							
98	12.00							100							
58	9			800		110		70							
60	9			600				70							

SIGNIFICADO DE LAS ABREVIATURAS

A. Armstrong — **K.** Krupp
Sch. Schneider

Las huelgas que hubo en Inglaterra en casi todas las minas de carbón, nos trajeron serios inconvenientes á causa de la suspensión del contrato que teníamos con la Compañía Nixon, pero procediendo sin pérdida de tiempo, se pudo comprar en plaza algunas partidas con lo que se formó un depósito suficiente para casos de urgencia y se encargó á la Legación en Lóndres, remitiera el que pudiera obtener inmediatamente, ya fuera Cardiff, New-Castle ó Liverpool, pues éstos dos últimos, aunque de inferior calidad, podían utilizarse en los buques menores, y para el servicio de cocinas, guardándose el que había de Cardiff, como reserva para casos de fuerza mayor.

Asegurada así la cantidad necesaria para un primer momento, fué más fácil hacer nuevos contratos que nos dejaron á cubierto de todo evento, y una vez cumplidos éstos y entregado el carbón, tenemos desembarcado en los depósitos fiscales de La Plata, Dársena Sud, Dique N.º 4 y Rosario, unas 75.000 toneladas de carbón, sin contar con 13.000 embarcadas en los transportes: «Guardia Nacional», «Pampa» y «Chaco», y el que tienen los buques en sus carboneras.

En éste carbón, hay unas 25.000 toneladas de la Compañía Nixon, de las minas Ocean Merthyr, y otros clasificados como los de mejor calidad; unas 50.000

toneladas de minas menos reputadas, pero siempre de muy buena clase, y 13.000 de carbón inferior de Liverpool y New Castle que se utiliza en los buques menores.

Actualmente se está recibiendo por contrato últimamente realizado, 25.000 toneladas de Cardiff de primera clase, y como las huelgas han terminado, ha entrado en vigencia nuevamente el contrato por 60.000 toneladas que habíamos celebrado con la Compañía Nixon, por intermedio de nuestra Legación en Londres

Si se tiene en cuenta que durante todo el año 97, en el servicio ordinario de navegación y de maniobras de la Escuadra se consumieron al rededor de 30.000 toneladas de carbón, se vé que estamos ampliamente provistos.

El carbón está distribuido en cuatro depósitos: uno en el Dique N.º 4 y otro en la Dársena Sud, en terrenos fiscales; el 3.º en La Plata, en terreno cedido provisoriamente por la Provincia y el 4.º en el Rosario, en los depósitos del Gas, debiéndose habilitar en pocos dias más otro depósito en las Obras del Puerto Militar. Para el transporte del carbón y su fácil entrega á los buques, especialmente á los grandes cruceros acorazados, se han construido chatas especiales, cómodas y de gran capacidad, cuyos planos fueron confeccionados por el Estado Mayor de Marina.

De acuerdo con los pedidos hechos por el Estado Mayor General de Marina, se envió á Europa una Comisión de Jefes para comprar en las casas productoras, poniéndolas en competencia, pólvoras, municiones, cañones y ciertos artículos navales, como luces

y fuegos para señales, banderas, cartas marinas modernas, instrumentos de navegación, artículos de sanidad, etc., etc., cuya adquisición directa ofrecía positivas ventajas.

Todo éste material contratado en Europa, representaba un volúmen considerable á almacenar, y como en los depósitos existentes no sería posible hacerlo, fué necesario proceder á su arreglo y ensanche; se dió, pues, mayor amplitud y se construyeron nuevos polvorines en Martín García y Zárate se hizo un depósito en el Apostadero de La Plata; se arregló convenientemente la fragata «Golfo Nuevo» para depósito flotante de pólvoras, se construyeron chatas adecuadas al manejo y transporte de los explosivos.

ESCUELAS

La Escuela Naval continúa funcionando en el antiguo edificio de Palermo, no habiéndose aun podido dotarla de edificio propio, pues ha sido necesario emplear todos los recursos disponibles en reforzar el poder militar de la Nación.

En los últimos años, se siguió en la Escuela un plan de estudios abreviado, con objeto de tener mayor número de Oficiales para el servicio de la Escuadra, pero como la instrucción con que egresaban los Guardia Marinas no era completa, se ha vuelto otra vez á normalizar los cursos, alternando la instrucción teórica con la práctica, de modo que el caudal de conocimientos que obtengan aquellos sea completo.

Para obviar el inconveniente de la falta de ofi-

ciales, que el incremento de la Escuadra trae aparejado, se ha aumentado el número de becas hasta ciento cincuenta, lo que permitirá un egreso regular de alumnos de cada año, arreglado á las necesidades de los buques.

Al edificio se le han hecho algunas mejoras que permiten mantener en él la Escuela durante algún tiempo mas, y se le ha dotado de instrumentos, aparatos de señales, etc., de que carecía.

La Escuela de Maquinistas que funcionaba en Inglaterra, ha sido reorganizada sobre mejores bases, contando actualmente con 33 alumnos, convenientemente dirigidos.

Seleccionados los alumnos entre los Ayudantes de Máquina de la Escuadra y los Aprendices Mecánicos de los Talleres Nacionales por un concurso severo, el plantel actual lleva excelente preparación de talleres é instrucción militar, lo que garante el aprovechamiento de los estudios y la disciplina de la institución, prometiendo resultados prácticos halagüenos, con la formación de competentes oficiales mecánicos para el servicio de la Escuadra.

A la Escuela de Aprendices anexa á los Talleres de Marina del Tigre, se le ha dado un considerable desarrollo, aumentándola hasta 300 aprendices, que reciben instrucción teórica al mismo tiempo que trabajan en el Taller como operarios.

De éstos, anualmente se sacarán por concurso los que deban ir á Inglaterra para llenar las vacantes de los que vayan terminando sus estudios. Es satisfactorio poder decir, que en los principales talleres de Inglaterra, donde aquellos han ingresado, sus Directores han manifestado complacencia, por la buena

preparación que han llevado los jóvenes Aprendices Argentinos.

Además de la preparación de alumnos para la Escuela de Maquinistas, la Escuela de Aprendices de los Talleres tiene otra misión importantísima, cual es la de formar ayudantes de máquina y maestranza completamente instruida para los buques de la escuadra, que actualmente se ven obligados á tomarlos de talleres particulares, cuyos hombres, aunque sean competentes y hábiles, carecen de educación militar.

Análoga á esta Escuela, funciona en la Dirección de Torpedos en el Tigre, la de Mecánicos Torpedistas, cuyo objeto, como el nombre lo indica, es preparar mecánicos hábiles para el manejo de ésta clase de armas, que día á día hace progresos, exigiendo una preparación especial en el Personal afectado á su servicio. Sus resultados prácticos se sienten ya en la Escuadra, por la perfección á que se ha llegado en los lanzamientos de torpedos, sin haberse producido el menor accidente ni averías.

La Escuela de artillería funciona en el crucero «Patagonia» con éxito completo; el personal que egresa tiene buena preparación y toda la práctica necesaria, siendo público el hecho, por haberlo proclamado así un grupo de distinguidos hombres públicos que al pasar un día en el buque, pudieron ver los ejercicios que ejecutaban.—La disciplina es ejemplar, siendo únicamente de sentir que el local no fuera más ámplio para poder aumentar el número de los aprendices artilleros.

Como complemento de ésta escuela, existe una de grumetes donde reciben instrucción elemental, militar y marinera, 400 menores, á quienes sus padres ó tutores han colocado allí. Con la base de instrucción que

reciben, al cabo de cierto tiempo, según su desarrollo y preparación, pasan como marineros de 2.^a á los buques de la Escuadra, ó á las diversas escuelas de aprendices y artillería.

Actualmente se arregla el antiguo vapor «Tiempo» con el objeto de instalar una 2.^a Escuela con mejores condiciones de local y amplitud que la que existe en el Ponton «La Paz.»

El problema del reclutamiento de tripulación para la Escuadra que en años anteriores se presentaba sin solución práctica y fácil, ha sido resuelto éste año en su parte principal, por las leyes de la movilización dictadas por el H. Congreso que han conferido al Poder Ejecutivo facultades discrecionales para retener en servicio los conscriptos.

Ha contribuido también eficazmente á llegar á ese resultado, el interés que por la Marina se ha despertado en el pueblo, proporcionando el concurso espontáneo de muchos jóvenes que ingresan voluntariamente al servicio.

Esto por una parte, y la actividad desplegada por el Estado Mayor General y el personal dirigente de la Armada, han permitido enviar á Europa en el transporte «Santa Cruz» 758 hombres para tripular el «General San Martín» y «Presidente Sarmiento» y posteriormente hacer otras remesas por buques mercantes para completar con aquellos las dotaciones del «Pueyrredon» y «General Belgrano». Este número de hombres instruidos y disciplinados que se ha sacado de los buques en pocos meses, sin inconvenientes ni entorpecimientos en el servicio, es una prueba elocuente del estado de [organización á que nuestra Armada ha llegado.

La instrucción del personal se ha realizado en los fondeaderos habituales de la Escuadra, en los buques aislados ó en movimiento y por las divisiones navegando en conjunto.

En todas las circunstancias los buques hicieron ejercicios de tiro al blanco desde el preliminar de fusil, hasta el tiro con cargas de combate, en la mar, de día y de noche, con los buques en movimiento y con todos los servicios funcionando á la vez como en caso efectivo de guerra.

Los resultados han sido satisfactorios porque á la vez que se ha dado instrucción al personal, éste ha podido adquirir el convencimiento de la bondad y precisión del material que se le ha confiado.

Durante los meses de Mayo, Junio, Julio y Agosto, se han hecho en la Escuadra, en ejercicios de tiro al blanco, 95.576 disparos con tubo económico y 3.673 con piezas de varios calibres.

Actualmente figuran en servicio activo de la Armada, el personal que más abajo se detalla y que como puede notarse es insuficiente y desproporcionado, necesitándose aumentar las gerarquías de oficiales subalternos, superiores y generales.

1	Contralmirante
3	Comodoros
10	Capitanes de Navío
62	Capitanes de Fragata
43	Tenientes de Navío
85	Tenientes de Fragata
21	Alferez de Navío
39	„ „ Fragata
58	Guardia Marinas
<hr/>	
322	

El personal subalterno embarcado, es el que se expresa á continuación:

Contramaestres	83
Cabos de mar	230
Marineros	1.564
Condestables	42
Cabos de Cañon	177
Marineros artilleros	295
Torpedistas	150
Ayudantes Electricistas	52
Guarda banderas	20
Timoneles	162
Maestros de Armas	45
Ayudantes de Máquina	141
Cabos foguistas	290
Foguistas y Carboneros	1.112
Carpinteros	96
Herreros	35
Buzos y Armeros	24
Enfermeros	52
Escribientes	82
Maestros de Víveres y Mayor- domos	113
Dispenseros y Mozos de Cá- mara	201
Cocineros	112
Sastres, zapateros y peluqueros	36
Músicos	133
Aprendices	782
Conscriptos	801
Batallón Infantería de Marina	334
	<hr/>
	7.164

TALLERES

La reparación que acaba de hacerse á todos los buques de la Escuadra ha puesto en evidencia una vez más los inconvenientes de nuestros Talleres navales del Tigre por su inadecuada situación á gran distancia del punto donde se realizan las refacciones, lo que retarda las obras, aumentando notablemente su costo.

Aunque el H. C. asignó fondos en la ley de Presupuesto vigente con el objeto de traerlos al Puerto de la Capital, su traslación ha sido imposible, á causa de la escasez de fondos del tesoro para atender á ciertas obras, que no fueran de urgencia capital.

Y como en la industria privada hubiera resultado mayores gastos, ha sido necesario improvisar talleres provisorios en cada obra, y hacer viajar constantemente cierto número de operarios, y todo su personal técnico y dirigente para poder atender á las múltiples tareas que el apronte de la Escuadra exigía.

La Dirección Militar que se les ha dado ultimamente, separando la Dirección técnica y administrativa civil, ha dado excelentes resultados, y mayor facilidad de acción, por la representación que le dá á su Director la gerarquía militar, para sus relaciones con los Jefes de buques y reparticiones.

Bajo ésta administración se ha mejorado notablemente la fiscalización de las obras introduciendo cambios en la organización interna que redundan en bien de la economía y buen servicio.

La escuela de aprendices mecánicos que funciona en estos Talleres reorganizada y aumentada hasta 300 becas es otra de las dependencias de los Talleres que mas beneficentemente ha sentido el cambio de Dirección.

INTENDENCIA

La Intendencia de la Armada como podreis ver en los anexos correspondientes, ha hecho durante todo el año próximo pasado la provisión regular y general de los buques y reparticiones de marina. Ha atendido igualmente al pago del personal de la escuadra, al recibo y entrega de combustible y á la compra en general de artículos navales.

Siendo recién el segundo año de su funcionamiento y habiendo tenido que atender con los recursos normales gastos mucho mayores que los previstos, por la incorporación de nuevos buques, y el aumento del personal, su marcha no ha sido fácil; pero una vez que mejore la provisión de fondos y que la escuadra entre en el periodo, de que la ha sacado el movimiento extraordinario del personal, y el estado anormal del país en su militarización, es de esperarse que se encontrará en poco tiempo funcionando con toda regularidad.

Será necesario, sin embargo, para que esa reparación dé mejores resultados, limitar sus funciones á la adquisición de vestuario y racionamiento, administración de fondos y pago de sueldos; dejando á la sección Arsenales, todo lo que se refiere á Material Naval, propiamente dicho, que por su naturaleza

y carácter técnico requiere preparación especial en las personas que la dirigen.

El servicio de lanchaje, que actualmente se contrata con particulares, será dentro de poco mejorado con la construcción de embarcaciones adecuadas, lo que reportará al Erario economía de consideración.

El servicio de navegación á las costas del Sud, que tuvo algunas interrupciones á causa de haberse enviado el transporte «Santa Cruz» á Europa con tripulaciones para los buques en construcción, á vuelta á regularizarse, haciéndose actualmente viajes mensuales con éste buque y los transportes «1° de Mayo» y «Villarino».

Son positivos los beneficios que éstos viajes hacen á las lejanas poblaciones de la Patagonia, que sin éste recurso se verían privadas de comunicación con ésta Capital y sin medios de exportar los productos de sus industrias ya bastante desarrolladas.

PREFECTURA GENERAL DE PUERTOS

La Prefectura Marítima y Sub-Prefecturas de su dependencia encargadas de la Policía Marítima de los rios y puertos de la República, han llenado debidamente su misión, no obstante los escasos elementos con que actualmente cuenta para ello; sin embargo, ha ejercido una eficaz vigilancia sobre las inmensas costas de nuestros rios interiores, así como sobre las islas, garantiendo la seguridad personal y los intereses de sus habitantes.

El movimiento de entradas y salidas de buques de Ultramar y Cabotaje á los Puertos de la Nación, arro-

jan un total de 82,365 buques con 18.615.840 toneladas de Registro y 990.042 hombres de tripulación.

El número de pasajeros entrados y salidos de diversas procedencias ascendió á 594.670 de los que 63.389 entraron á esta Capital

Se ha reglamentado debidamente, pues, era una necesidad sentida desde tiempo atrás, el trasporte de maderas en los ríos por medio de balsas ó jangadas, estableciendo reglas para su construcción y disponiendo la forma y modo en que deben navegar, á fin de evitar los frecuentes siniestros que ocasionaban por la manera inadecuada é inconveniente en que ántes lo hacian.

También, se aprobó un proyecto de Reglamento de «Maquinistas Mercantes», confeccionado por la Prefectura General con lo cual se mejorará notablemente ese servicio en los buques á vapor.

PUERTO MILITAR

El proyecto general de las obras del Puerto Militar comprendía, además de las necesarias á una estación naval completa, con Arsenal, diques de carena, dársenas, faros, defensas fijas, etc., las de un conjunto de defensa general de nuestras costas, con sus apostaderos y medios de comunicación y aprovisionamiento.

Este proyecto constaba de tres partes: 1° la de las obras urgentes, entre las que en primera línea figuraba el dique de carena en Bahía Blanca y las obras conexas y de defensa, y en 2° lugar, dos series de obras necesarias y complementarias, combinadas para

asegurar todos los servicios de la Escuadra en nuestras costas y su defensa militar.

Aprobadas en general las obras por la Ley 3450 y autorizados los gastos necesarios, se hicieron los proyectos definitivos, cuya ejecución está confiada á la empresa Dirks, Dates y van Hatten, que por sus precios y tiempo de terminación de las obras, ofreció ventajas sobre las otras propuestas presentadas.

Antes de entregar á los contratistas la ejecución de las obras y por circunstancias especiales que son del dominio público, fué necesario hacer algunas construcciones por la Dirección de las Obras, que respondieran á la defensa militar del puerto, y otras para asegurar alojamientos, dar medios de comunicación al local elegido y facilitar el acceso por mar.

Se construyó pues, un muelle en Punta Sin Nombre que llega hasta la profundidad de 8 piés en alta marea, con objeto de poder desembarcar el material para la construcción de las baterías, con lo que se pudo empezar la construcción de las mas inmediatas á este paraje; se hizo otro pequeño muelle en Punta Alta, con 7 piés de profundidad en marea llena, y un tercer muelle aislado, en 18 piés de profundidad, para el servicio de aguas potables de la escuadra.

En el terreno se delinearon todas las obras, se hicieron pozos y galerías de toma de agua, instalando un gran tanque, una bomba á vapor, y cañerías de agua, tanto para las obras mismas, como en los muelles, para el servicio de los buques.

Se construyeron galpones para depósitos de materiales y para alojamiento, se hicieron plantaciones

de árboles, que á la vez de darle al puerto mejor vista, contribuirán á la higiene y mejora del clima.

Al mismo tiempo que se instalaban telégrafos y teléfonos, se construía el ferro-carril estratégico de Punta Alta á las baterías, y la empresa del ferro-carril del Sud construía un ramal de sus líneas generales, hasta Punta Alta sin garantía ni prima de ninguna clase.

En el anexo correspondiente encontraréis, además del detalle de las operaciones que acabo de enumerar, las explicaciones de las bases del proyecto general y de las obras contratadas en Puerto Belgrano, que quedan bajo la dirección y vigilancia del señor Ingeniero Luigi, cuya competencia, celo y actividad han sido plenamente constatadas.

MEMORIA

DEL

ESTADO MAYOR GENERAL DE MARINA

Buenos Aires, Agosto 20 de 1898.

*A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina Teniente General
Don Nicolas Levalle.*

Al hacerme cargo del puesto de Jefe del Estado Mayor General, con que fui honrado por el Superior Gobierno, me he dedicado desde el primer día y sin pérdida de tiempo, á completar la obra de mis antecesores.

Es indudable que la Marina de Guerra, en estos últimos años ha progresado rápidamente, pero debe reconocerse que es mucha la tarea que aún falta, para que ésta quede definitivamente organizada sobre una base técnica y administrativa que corresponda al poder de nuestras fuerzas navales.

Fué objeto de mi preferencia la organización del Estado Mayor General.

Apesar de las mejoras realizadas por la anterior administración, pude observar que el mecanismo de los distintos servicios navales á cargo de esta Repartición estaba muy centralizado, en poder de la autoridad dirigente, faltando, por consiguiente, la justa repartición del trabajo que facilita la buena administración.

Con el primer sistema, varios servicios no se hallaban debidamente atendidos, lo que traía, por consecuencia, la falta de datos ó informes en los casos ocurrentes, y por otra parte, la aglomeración de todos los asuntos administrativos, en una sola mano, hacía lento y dificultoso el estudio de cada uno de ellos.

Se inició por estas razones, la descentralización de los distintos servicios, y desde el primer momento propuse á V. E. reformar la División Personal, crear la Dirección del Material y separar la Dirección Técnica de Torpedos, de la Militar, creando la Jefatura Militar de los Apostaderos de Torpederos y Defensas

fijas, dando á cada uno de sus Jefes cierta autonomía en la órbita de sus funciones y atribuciones.

Esta descentralización ha dado el mejor resultado, y hoy el Estado Mayor forma un conjunto de opiniones técnicas, constituido por las distintas secciones que actúan en sus diferentes especialidades.

Es tan grande y vasta la labor del Jefe del Estado Mayor General, que solamente éste sistema de organización le permite dedicarse á la grave tarea de la dirección y alto comando de la Armada.

Organizado así el Estado Mayor, como repartición inicial para el estudio meditado de los distintos servicios navales, dediqué atención preferente á la movilidad de los buques y á la instrucción del personal.

Las últimas maniobras, cuyo éxito V. E. ha podido constatar, son el resultado de esta primera parte de la labor. El parte detallado de las mismas, lo elevo á V. E. por separado como anexo á la presente, habiéndolo demorado hasta ahora para estudiar detenidamente los partes elevados por los Jefes de las dos Divisiones Navales y sacar el provecho que de aquellas ha obtenido nuestra Marina.

Después del regreso de los buques de las maniobras, me ocupé de la conservación del material, y todos los buques, uno tras otro, con excepción del GARIBALDI, entraron en el dique de carena. Además, mi preocupación constante ha sido y es la formación del personal idóneo, y en este sentido solicité y obtuve la nueva distribución del comando de los buques y dotación de oficiales, la salida de varios buques en cruceros de instrucción, la creación de una 2^a. Escuela de Grumetes y de un Depósito de Marineros, con capacidad para 600 hombres, cuyas obras de instalación en el ponton VANGUARDIA, adelantan tan rápidamente que en el corriente mes estarán terminadas.

Dióse organización administrativa al movimiento del Personal Subalterno y se va efectuando la recopilación de todas las fojas de servicio del personal de jefes, oficiales y asimilados de la Armada, como lo ha sido la organización administrativa del movimiento del personal subalterno.

Sin tener en cuenta las delicadas tareas de éste último tiempo, en la preparación de los buques y elementos de guerra necesarios para la Defensa Nacional, hé aquí resumida á grandes

rasgos, la labor de éste Estado Mayor General, desde Julio del año próximo pasado hasta la fecha.

En la memoria detallada que acompaño á la presente, podrá V. E. ver el movimiento general habido en la Armada y sus dependencias, la labor de las varias Direcciones del Estado Mayor General, el celo y cooperaci6n prestados por cada uno y la totalidad de sus miembros, en su organizaci6n, progreso y disciplina, que los hace dignos de la consideraci6n y aplauso de sus superiores, como justo premio á sus servicios.

Nuevas adquisiciones

Al finalizar el año próximo pasado éste Estado Mayor General, tuvo el honor de hacer presente á V. E. en cumplimiento de sus altos deberes, la imperiosa necesidad de aumentar la flota, reforzando su poder en relaci6n con los intereses marítimos del país y con el propósito de equilibrar sensiblemente su poder con el de las demás marinas sud-americanas, proponiendo al electo el programa al cual debían subordinarse esas adquisiciones, á su juicio.

Para reforzar la Divisi6n de combate, se indicaba buques de superior ó por lo menos de igual poder al GENERAL SAN MARTIN ó GARIBALDI.

Las medidas y disposiciones tomadas sucesivamente con este objeto, V. E. las conoce en todos sus detalles como también las negociaciones para adquirir los nuevos buques que se construían en los Astilleros Italianos é introducir convenientes reformas en su armamento, todo lo cual se llevó á feliz y rápido término.

Dichos buques son los Cruceros-Acorazados PUYRED6N y GENERAL BELGRANO, contruidos respectivamente en los astilleros de (Gío Ansaldo), de Génova y Fratelli Orlando, de Livorno, el primero de los cuales viene ya en viaje hacia el Río de la Plata, debiendo incorporarse en breve á la Escuadra, y el segundo cuyo adelanto en su construcci6n me permite asegurar que estará pronto para mediados de Setiembre.

El estado de adelanto de la construcci6n de estos dos Acorazados, no ha permitido reformarlos en igual forma que al GENERAL SAN MARTIN, con lo cual se hubiera aumentado considerablemente su poder ofensivo.

Sin embargo, al PUYRED6N se le han introducido reformas de

detalle que lo colocan en mejores condiciones que su gemelo el GARIBALDI.

Al BELGRANO, cuya construcción no estaba tan adelantada como el anterior, fué posible modificarle en algo su artillería, cambiándole sus 6 cañones de 12 centímetros tiro rápido, por cuatro de 0.15 y 2 de 0.75 Nordenfolt. Vendrá, pues, dotado con dos cañones Armstrómg de 0.25, y 14 de 0.15 T. R.

Los tubos lanza-torpedos del BELGRANO, son también de igual modelo que los del SAN MARTÍN, y superiores á los del GARIBALDI.

Son, pues, cuatro los cruceros-acorazados salidos de Astilleros Italianos que se han incorporado á la Armada Nacional en el corto período de dos años, representando la fuerza naval más poderosa de las escuadras sud-americanas. El poder de la unidad táctica que ellos forman en conjunto, constituye un aumento en la suma de las fuerzas parciales por sus especiales cualidades y por la homogeneidad del tipo.

Aumentado así el número de buques de combate necesarios para la Defensa Nacional, se hacía indispensable dotar á ésta fuerza de los elementos complementarios que aseguraran sus operaciones en caso de un conflicto exterior, y en vista de esto, éste Estado Mayor General solicitó también de V. E. se adquirieran tres grandes transportes que pudieran acompañar á las Escuadras que naveguen á lo largo de las extensas costas argentinas á defender, para proveerlas de carbón y otras materias de consumo, supliendo así la falta de depósitos adecuados en las mismas.

Resuelta la adquisición de estos transportes por el Superior Gobierno, de conformidad con el proyecto apuntado, las negociaciones llevadas á cabo por éste Estado Mayor General para la compra de los transportes PING-SUEY, BARCELONA y CADIZ, tuvieron también feliz término y en condiciones ventajosas para el Estado. El primero de estos transportes con el nombre de GUARDIA NACIONAL, ha londeado en aguas de la Nación, el segundo está ya en viaje con el nombre de PAMPA, y el tercero con el de CHACO, se encuentra en Inglaterra completando el embarque de carbón, artículos navales, etc. que se le ha ordenado traer, y en breves días emprenderá también viaje hacia nuestras aguas.

Estos transportes, que recibirán artillería adecuada, son buques nuevos de primera clase, y por su capacidad y condiciones en general responden ampliamente al objeto á que se les destina.

En tiempo de paz, servirán para transportar al país carbón, artículos diversos y pertrechos navales, adquiridos á bajos precios en el extranjero, lo cual representará ventajas económicas de indiscutible importancia y servirán además para escuela práctica constante del personal de la Armada convenientemente renovado, estableciendo viajes regulares y periódicos. Con ellos se subsanarán las dificultades con que se tropezó en las últimas maniobras para proveer de carbón á los buques, á causa de la falta de medios de transporte con que se contaba entonces.

La fragata-escuela SARMIENTO, ha emprendido viaje debiendo encontrarse en aguas argentinas al finalizar el corriente mes.

El transporte RIO SANTA CRUZ ha fondeado ya en el puerto de la Capital, con cargamento de carbón y otros materiales para la Armada.

Las comisiones en el extranjero han quedado reducidas á la que vigila la construcción del BELGRANO, en Livorno, á la del armamento en Lóndres, á la de material sanitario, en París y á la de la reconstrucción del Caza-torpedero SANTA FE, también en Lóndres, siendo el personal que compone todas ellas, cinco Jefes, tres Oficiales, un Cirujano, seis Maquinistas y Electricistas y un Contador, el mínimun del personal que puedan tener, dada la importancia de las comisiones que se les ha confiado y la estricta vigilancia que es necesario mantener sobre los diversos materiales en construcción.

El alistamiento del Crucero PUYRREDON efectuado en especiales condiciones y circunstancias, es digno de hacerse notar por la diligencia y rapidez con que fué llevado á cabo.

Del mismo modo las diversas Comisiones en Europa, para la adquisición, inspección é incorporación á debido tiempo, de los buques y materiales contratados en Inglaterra é Italia, se han desempeñado con celo y laboriosidad, habiendo también navegado nuestros buques convenientemente sin demora alguna en las fechas prelijadas para sus arribos á determinados puertos, en el desempeño de sus cometidos ordenados por este Estado Mayor.

Me complazco, con este motivo, en recomendar á la consideración del Superior Gobierno, á los señores Jefes que han presidido esas importantes Comisiones y á los señores Oficiales á sus órdenes.

De conformidad con lo ordenado verbalmente por V. E., éste Estado Mayor General, elevó oportunamente á ese Ministerio un Memorandum de las necesidades mas apremiantes de la Armada, para colocar á esta en situación de poder hacer frente á cualquier eventualidad en un plazo breve.

En la confección de las especificaciones detalladas de este Memorandum, que fué aprobado por la Superioridad, determiné tomaran parte las distintas secciones técnicas en que se halla dividida esta Repartición y el material indicado ha sido adquirido en su totalidad y empieza á llegar al país.

Una vez terminado en breve, el recibo de todas las municiones, repuesto de artillería, artículos navales, material de electricidad, de máquinas, torpedos, sanidad, etc., etc., que se ha adquirido, la Escuadra, con la actual existencia de carbón y materias grasas que se ha recibido, quedará pertrechada y provista para bastante tiempo, y el país sin necesidad inmediata de recurrir al extranjero, y en condiciones ventajosas con su Escuadra, para la protección de sus puertos y defensa de sus costas desde el Río de la Plata hasta el Cabo de Hornos, contra cualquier ataque exterior.

Debo hacer constar, Señor Ministro, que gran parte del resultado obtenido, se debe á la resolución adoptada por el Superior Gobierno, de confiar exclusivamente al personal de la Marina, la contratación directa de todo el material, con lo cual se ha abreviado tiempo y se han conseguido mejoras indiscutibles.

Conservación y entretenimiento de los buques

Han entrado á dique de carena, para efectuar la limpieza de sus fondos y las reparaciones eventuales necesarias, la casi totalidad de los buques de la Armada, exceptuándose solo entre los de línea, el Crucero-Acorazado GARIBALDI. Esta operación se ha hecho, permaneciendo los buques en el dique durante el menor tiempo posible, con el fin de no perjudicar los intereses del Fisco. Los únicos buques que no han sido recorridos ni reparados, son los faros flotantes, y esto por falta de buque con que reemplazar uno de ellos con este objeto, y poder hacerlo con los otros sucesivamente.

El estado de conservación y entretenimiento de la flota de guerra, no deja nada que desear, pues tanto los cascos como las

máquinas y calderas y el armamento en general han sido, como se demuestra en esta Memoria, objetos de continuas recorridas, composturas é inspecciones que aseguran su buen funcionamiento en cualquier servicio á que se la destine. Y una vez que se habilite el dique seco en Bahía Blanca y puedan ser carenados en él buques del desplazamiento del «Garibaldi», la marina nacional no tendrá que acudir á los puertos extranjeros, hallando en los propios todos los elementos necesarios para su mejor conservación en tiempo de paz y reparaciones de averías en el de guerra, lo que no solo redundará en provecho económico del país, sino también asegurará su poder naval en todo tiempo.

Debo hacer constar que los Talleres de Marina, actuando en las reparaciones que se han efectuado con actividad recomendable, han prestado un eficaz concurso á éste Estado Mayor, para el alistamiento de todo el material.

Personal

a) CUERPO GENERAL DE LA ARMADA

DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL

Al dar comienzo á la actual administración, una parte de los oficiales se encontraban sin destino y otros con puestos que no se armonizaban con la situación normal del oficial de marina que debe ser la de embarcado.

Sin pérdida de tiempo, se trató de normalizar esta situación y la casi totalidad del Cuerpo General de la Armada fué distribuido en los varios buques, ajustándose ésta distribución al criterio de llenar las dotaciones con el mayor número de oficiales.

Como consecuencia de esta medida, en la actualidad solo se encuentra en tierra un limitado número de Jefes y Oficiales en los cargos permanentes del Estado Mayor y el personal indispensable para las comisiones de la Justicia Militar.

ASCENSOS

Las últimas propuestas de ascensos, como algunas que se produjeron en la administración anterior, fueron sometidas á un cri-

terio muy diverso del que hasta entonces se había seguido. Era indispensable suprimir de una vez la practica antigua de comprender en los cuadros de ascensos á todos los que contaban en el Escalafón Naval con el mínimun de tiempo señalado por la ley para poder ser promovidos, sin distinción de méritos, servicios y aptitudes.

Así, las nuevas propuestas fueron confeccionadas, sometiéndolas al crisol de los conceptos privados y la consulta de un Consejo de Jefes Superiores reunidos con este objeto.

En lo sucesivo los cuadros de ascensos, de acuerdo con la reglamentación que tiene á estudio la Dirección General del Personal, se confeccionarán teniendo en cuenta los informes semestrales de los Jefes inmediatos.

La Superioridad tendrá así elemento de juicio para producir ascensos ajustados al verdadero espíritu de justicia y á las disposiciones de la ley de la materia.

Apesar del número algo reducido de Oficiales con que cuenta actualmente nuestra Escuadra, y considerándose necesario hacer efectuar un viaje de aplicación á nuestros jóvenes oficiales y guardia-marinas, aprovechando para ello el que los buques en que estaban embarcados debían entrar á recorrida y reparaciones después de las maniobras; se destinaron 38 de ellos á la Fragata-Escuela SARMIENTO que estará en breve de regreso en nuestras aguas.

Habiéndo quedado sin electo el viaje de instrucción que éste buque debía de efectuar recorriendo varios puertos de Inglaterra, Francia, Bélgica y España, efectuándo sus cruceros á la vela; dispuse que los Guardias Marinas que en él se hallaban embarcados, fueran distribuidos en los buques recientemente adquiridos, para formar parte de sus dotaciones respectivas, habiéndo quedado solamente 12 de los últimamente egresados de la Escuela, embarcados en la SARMIENTO.

b) Cuerpos Auxiliares

PROYECTO DE LEY ORGANICA

La organización de los Cuerpos Auxiliares está comprendida en el proyecto de Ley que ha sido presentado oportunamente para ser elevado al Honorable Congreso de la Nación, y en el

cual se establece su asimilación, la precedencia entre ellos y las prerogativas que les corresponden por su asimilación.

Concedida la sanción de este Proyecto, se eliminarán los innumerables inconvenientes que en la actualidad se producen con perjuicio del servicio, por no existir reglas determinadas que fijen de una manera invariable como debe ser interpretado el estado militar de los Cuerpos Auxiliares.

Queda bien entendido que se solicita la asimilación solamente para el personal que haya observado excelente conducta, pueda prestar buenos servicios, y tenga antigüedad suficiente en el servicio y grado.

CUERPO DE MAQUINISTAS

El Cuerpo de Maquinistas se encuentra casi completo, faltando solo llenar algunas vacantes.

Existe un ochenta por ciento de argentinos naturales y los restantes son ciudadanos naturalizados.

Esto se ha conseguido en estos últimos meses, á fuerza de dedicación y empeño en la elección del personal idóneo, habiendo rendido exámen riguroso ciento cincuenta candidatos.

Se han creado las categorías subalternas de Mecánicos 1^{os}, 2^{os} y 3^{os}, equivalentes en gerarquía á las de Contra-maestres 1^{os}, 2^{os}, y 3^{os}, lo que hará disminuir el número de Oficiales Maquinistas, colocando los servicios del personal en condiciones semejantes á las de las Armadas europeas.

CUERPO DE ELECTRICISTAS

También se ha seleccionado éste Cuerpo que se encuentra completo, formado por personal idóneo, aun cuando su número sea reducido para atender á las crecientes necesidades de la Armada.

CUERPO DE SANIDAD

Las disposiciones adoptadas han contribuido á mejorar la composición y á reorganizar disciplinariamente este Cuerpo que presta hoy sus servicios profesionales en la forma militar que le corresponde.

ARTILLERIA DE COSTAS

Existía solo un pequeño plantel del Personal de Artillería de Costas sin cohesión alguna, sin elementos de instrucción, y por

consiguiente, sin la preparación necesaria para el desempeño del cometido que su nombre claramente indica. V. E. dispuso la creación del Batallón Artillería de Costas sobre la base del personal existente, habiéndose ya dado principio á la formación de este Cuerpo, remontando su efectivo al número de 400 plazas.

Los Jefes y Oficiales nombrados, reúnen todas las condiciones para preparar en breve un personal idóneo en el manejo de la Artillería que debe guarnecer las fortificaciones para la defensa fija de las costas del Atlántico y Río de la Plata.

Personal del Cuerpo General de la Armada y Cuerpos

Auxiliares

CUERPO GENERAL DE LA ARMADA

Contra-Almirante	1	
Comodoros.....	3	
Capitanes de Navío.....	10	
Capitanes de Fragata.....	62	
Tenientes de Navío.....	43	
Tenientes de Fragata.....	85	
Alferez de Navío.....	21	
Alferez de Fragata.....	39	
Guardias Marinas.....	58	322
		<hr/>

CUERPO DE SANIDAD

Cirujanos de Escuadra.....	2	
Idem División.....	3	
Idem de 1 ^{ra} Clase.....	9	
Idem de 2 ^{da} Clase.....	19	
Idóneos de Farmacia.....	25	58
		<hr/>

CUERPO DE MAQUINISTAS

Inspector Central.....	1	
Sub-Inspector.....	1	
Maquinistas Principales.....	8	
Id. de 1 ^{ra} Clase.....	30	
Id. de 2 ^{da} Clase.....	52	
Id. de 3 ^{ra} Clase.....	87	179
		<hr/>

CUERPO DE MECÁNICOS TORPEDISTAS

Jefe Mecánico Torpedista.....				1	
Mecánico Torpedista de 1 ^{ra} Clase.....				1	
Id. Id. 2 ^{da} Clase.....				1	
Id. Id. 3 ^{ra} Clase.....				4	7
					<hr/> <hr/>

CUERPO DE CONTADORES

Contadores de 1 ^{ra} Clase.....				15	
Id. de 2 ^{da} Clase.....				15	
Id. de 3 ^{ra} Clase.....				9	
Auxiliares de Contador.....				14	53
					<hr/> <hr/>

CUERPO DE ELECTRICISTAS

Sub-Inspector.....				1	
Electricista de 1 ^{ra} Clase.....				3	
Id. de 2 ^{da} Clase.....				5	
Id. de 3 ^{ra} Clase.....				5	14
					<hr/> <hr/>

CUERPO DE PRÁCTICOS

Práctico Mayor.....				1	
Id. Patrones.....				2	
Prácticos.....				6	9
					<hr/> <hr/>

CUERPO CASTRENSE

Capellanes.....				4	4
					<hr/> <hr/>

BATALLÓN INFANTERÍA DE MARINA

Teniente Coronel.....				1	
Mayor.....				1	
Capitanes.....				6	
Tenientes 1 ^{os}				2	
Id. 2 ^{os}				2	
Alferez.....				4	16
					<hr/> <hr/>

BATALLÓN ARTILLERÍA DE COSTAS

Teniente Coronel.....				1	
Mayor.....				1	
Capitanes.....				6	
Tenientes 1 ^{os}				2	
Id. 2 ^{os}				2	
Alferez.....				4	16
					<hr/> <hr/>

c) Personal subalterno

CUERPO DE MARINERIA

TRIPULACIÓN PARA LOS BUQUES EN EUROPA

Por primera vez salieron con destino á Europa, embarcados en un transporte nacional el «RIO SANTA CRUZ», los completos de las tripulaciones para dos buques de primera clase, el Acorazado «GENERAL SAN MARTIN» y Fragata «PRESIDENTE SARMIENTO», cuyo total ascendió á setecientos cincuenta y ocho hombres, en su totalidad argentinos, y con servicios prestados en los buques de la Armada entre cuyas tripulaciones se eligieron.

Este hecho que, es justo reconocer, representa un esfuerzo muy honroso para todas las reparticiones de éste Estado Mayor General y Estados Mayores de los buques que han intervenido en su ejecución; ha requerido mucha labor y una dedicación especial á fin de seleccionar el elemento joven, robusto é idóneo que era necesario, y la designación de éste personal se hizo teniendo en cuenta la conducta y disciplina de los elejidos, como un estímulo para las tripulaciones.

El «SAN MARTIN» y la «SARMIENTO» recibieron el completo de sus dotaciones en sus distintas categorías, con elementos formados en el país, dando así muestra al extranjero del rápido progreso de nuestra Marina de Guerra.

Posteriormente, la adquisición del Crucero-Acorazado «PUEYRREDON» y la de los transportes, motivó cambios en el personal de la Fragata y el envío oportuno de mas personal nacional para tripular el Crucero.

Del mismo modo se encuentra en la fecha en viaje el personal necesario para el «GENERAL BELGRANO», seleccionado igualmente entre el elemento argentino.

Este resultado tan satisfactorio en el serio problema del Personal para la Armada, ha sido favorecido actualmente por el entusiasmo que se desarrolla en el pueblo para entrar al servicio de la Marina, y así se ha observado en esta época cierta facilidad para completar sus cuadros, no sólo con antiguos marineros que han servido en ella, sino también por jóvenes voluntarios que desean seguir la carrera.

Por otra parte, los 801 concriptos de la clase de 20 años que ac-

tualmente sirven abordo de los buques, constituyeron un importante refuerzo de personal.

La diferencia de condiciones favorables en que se encuentra ahora la Armada para tripular sus buques con respecto á las dificultades con que anteriormente se tropezaba, demuestra palpablemente que el porvenir de la Marina se asegura cada día, pudiéndose contar con buen personal subalterno sin el cual es imposible la conservación y el rendimiento útil de los poderosos elementos que la componen.

REGLAMENTACIÓN DE LOS ASCENSOS

Se ha reglamentado la forma de los ascensos del Personal Subalterno, disponiendo que ellos se produzcan previo un exámen de competencia ante los Consejos de Ascensos de los buques, que expedirán en cada caso el certificado correspondiente, solicitando al mismo tiempo su aprobación.

LIBRETAS DE MARINEROS

Fué aprobado por la Superioridad el formulario de la Libreta del Marinero, presentado oportunamente por la Dirección General del Personal.

Comprende esta libreta todas las constancias administrativas y militares de cada individuo del Cuerpo de Marinería, y con ella se normalizará la parte administrativa del Personal Subalterno proporcionándole al mismo tiempo una constancia legal de sus servicios, que afianzará los derechos individuales de cada uno.

PATENTES

Están ya impresas todas las libretas que se entregarán á los Cabos y Oficiales de mar que rindan las pruebas de competencia necesarias para optar al empleo, y á aquellos que se presentarán á exámen con el propósito de revalidar sus títulos.

Clasificado el personal en esta forma, los patentados podrán hacer constar su idoneidad con un documento extendido en forma.

RECLUTAMIENTO

Apesar del rápido aumento de nuestra Escuadra, el personal necesario de marineros de 2ª clase, se consigue con bastante facilidad por medio del enrolamiento voluntario.

Este Estado Mayor General ha reglamentado la forma como deben proceder los Sub-Prefectos para dar de alta á los ciudadanos ó menores debidamente autorizados, que se presenten y reunan las condiciones exigidas.

Este sistema de reclutamiento, se está ensayando con resultados satisfactorios : es económico, porque suprime la cuota de enganche y los gastos de las comisiones para el mismo.

Los puntos de alistamiento se han limitado, por el momento, á los puertos fluviales de mayor importancia : Corrientes, Paraná, Santa Fé, San Nicolás, Rosario, Concordia y Concepción del Uruguay.

También se han enviado buques á recorrer los principales puertos de los ríos para enrojar gente, pero el éxito estaría lejos de responder á los gastos ocasionados, si los buques no sirvieran á la vez de Escuela de Aplicación para los Grumetes.

Con el fin de evitar los inconvenientes que se han venido notando en la práctica respecto á la estabilidad en la Armada del personal subalterno, se han confeccionado nuevos formularios de contratos en que se salvan las objeciones legales que se hacían á los que hasta ahora estaban en vigencia, á cuyo efecto, este Estado Mayor General ha consultado á los Señores Jueces de 1^a Instancia en lo referente á los menores de 19 años.

DEPÓSITO DE MARINEROS

Dada la urgente necesidad de tener un punto de concentración para las altas destinadas á las remontas de las tripulaciones de los buques, la Superioridad decretó, votando los fondos indispensables, transformar la barca pontón VANGUARDIA, en depósito permanente de Marineros, de acuerdo con lo propuesto por éste Estado Mayor General, y según el proyecto de la Dirección General del Personal.

Las nuevas instalaciones permitirán alojar cómodamente 600 hombres, de los cuales la mayor parte serán destinados á la remonta de marineros, y la otra parte para las Escuelas de Timoneles y Timoneles Señaleros, Maestros de armas, Escribientes y Músicos.

Además, siendo éste Depósito el punto de concentración de todo el movimiento del personal, tendrá á su cargo el reconocimiento médico, firma de los contratos, equipo, anotaciones en las libretas, etc., de todos los individuos que se den de alta, con lo cual

se uniformará y facilitará de una vez esta parte del servicio tan importante, de manera que dichos individuos irán directamente á ocupar el número del rol que les corresponde abordo, como se hace en la mayor parte de las Escuadras Europeas.

Cuadro demostrativo del Personal Subalterno existente el día de la fecha, en los Buques y Reparticiones de la Armada.

EMPLEOS		PRESENTES
MARINEROS		
Contramaestres	1 ^{os}	1
Id.	2 ^{os}	3
Id.	3 ^{os}	3
Id.	de 1 ^{ra}	19
Id.	de 2 ^{da}	57
Cabos de Mar	de 1 ^{ra}	69
Id.	de 2 ^{da}	161
Marineros	de 1 ^{ra}	714
Id.	de 2 ^{da}	850
ARTILLEROS		
Condestables	1 ^{os}	1
Id.	2 ^{os}	2
Id.	3 ^{os}	1
Id.	de 1 ^{ra}	12
Id.	de 2 ^{da}	26
Cabos de Cañon	de 1 ^{ra}	44
Id.	de 2 ^{da}	133
Marineros Artilleros.....	.....	295
TORPEDISTAS		
Condestables Torpedistas	.....	9
Cabos	Id.....	34
Marineros	Id.....	106
ELECTRICISTAS		
Ayudant. Electricistas....	de 1 ^{ra}	15
Id.	Id. de 2 ^{da}	37

TIMONELES

Guarda-banderas	.....	2 ^{os}	1
Id.	.....	3 ^{os}	6
Id.	.....	de 1 ^{ra}	6
Id.	.....	de 2 ^{da}	7
Cabos Timoneles	.....	de 1 ^{ra}	12
Id.	Id.	de 2 ^{da}	71
Marineros	Id.	.....	79

MAESTROS DE ARMAS

Maestro de Armas	.....	3 ^{os}	5
Id.	Id.	de 1 ^{ra}	15
Id.	Id.	de 2 ^{da}	25

MÁQUINAS

Ayudante de Máquinas	de 1 ^{ra}	46
Id	Id..... de 2 ^{da}	95
Cabos Foguistas	de 1 ^{ra}	153
Id.	Id. de 2 ^{da}	137
Foguistas	.....	590
Carboneros	.....	522

MAESTRANZA

Carpinteros	..... de 1 ^{ra}	31
Id.	..... de 2 ^{da}	19
Ayudantes Carpinteros..	.....	46
Herreros	..... de 1 ^{ra}	25
Id.	..... de 2 ^{da}	10
Buzos	.....	5
Armeros	..... de 1 ^{ra}	14
Id.	..... de 2 ^{da}	5

ENFERMEROS

Cabos Enfermeros	..... de 1 ^{ra}	16
Id.	Id. de 2 ^a	36

AGREGADOS

Escribientes	..... de 1 ^{ra}	25
Id.	..... de 2 ^{da}	34
Id.	..... de 3 ^{ra}	23

Maestros de Víveres....	de 1 ^{ra}	19
Id. Id.	de 2 ^{da}	33
Mayordomos	de 1 ^{ra}	28
Id.	de 2 ^{da}	33
Dispenseros		35
Mozos de Cámara		166
Cocineros	de 1 ^{ra}	28
Id.	de 2 ^{da}	29
Id. Equip.	de 1 ^{ra}	20
Id. Id.	de 2 ^{da}	35
Sastres		16
Zapateros		2
Peluqueros		18

Músicos

Sargentos Músicos.....		6
Cabos Id.		12
Músicos		54
Sargentos de Banda lisa		1
Cabos Id. Id.		5
Cornetas		33
Tambores		22

APRENDICES

Grumetes		281
Artilleros		71
Torpedistas		250
Mecánicos		180
Conscriptos		801
Batallón Infantería de Marina.....		334
Id. Artillería de Costas		324
TOTAL.....		7517

INSTRUCCION

a) ESCUELAS

ESCUELA NAVAL

La Escuela Naval ha experimentado últimamente importantes reformas y las mejoras introducidas en ella han contribuido, á la par de las nuevas adquisiciones navales, á despertar mayor vocación y aumentar el número de aspirantes á la carrera de mar, como lo prueba el hecho de que en el último exámen de ingreso, para un reducido número de becas, se presentaron más de ochenta candidatos.

Los alumnos egresados de los primeros años del curso se embarcaron en los tres buques que formaron este año la División de Instrucción, efectuando en ellos una provechosa campaña.

Los aspirantes, hicieron el servicio de gavieros, ejercicios de señales, de botes á remo y á vela, efectuaron desembarcos y todos aquellos servicios que constituyen la enseñaúza práctica y marinera de los distintos ramos de la profesión.

El nuevo reglamento de la Escuela, elimina del programa de estudios lo superfluo, limitando la enseñanza al caudal de conocimientos que debe tener el verdadero oficial de marina, con lo que se conseguirá en un tiempo relativamente corto, un mayor número de oficiales.

ESCUELA DE ARTILLERIA

La Escuela de Artillería que funciona abordo del Crucero PATAGONIA, ha sido también reorganizada bajo la base de la anterior que, á juicio de éste Estado Mayor General, no daba los resultados esperados. La Dirección de esa Escuela formuló un Nuevo Reglamento Orgánico que con pequeñas modificaciones es el que ha sido aprobado por V. E.

El número de los alumnos que puede tener esa Escuela por las condiciones del buque en que funciona, no excede de 100, número reducido para proveer de artilleros á la Escuadra, si se tiene en cuenta el rápido desarrollo que ésta ha experimentado en estos últimos años.

Para salvar estos inconvenientes, éste Estado Mayor General, se preocupa de formar artilleros prácticos, es decir, buenos apun- tadores que por su poca preparación teórica no podrán pasar

de esa categoría, quedándo entonces los cabos formados en la Escuela del PATAGONIA en condiciones de ascender con el tiempo para llenar las plazas de condestables, para lo cual egresarán de la misma, con una preparación teórica-práctica bastante completa.

En estas condiciones, han salido 13 alumnos en el mes corriente, 30 saldrán en Setiembre y otros 30 en Diciembre del presente año.

Las vacantes que se produzcan después de cada exámen, serán inmediatamente llenadas con marineros de la Escuadra que llenen las condiciones exigidas por Reglamento.

Independientemente del ejercicio diario de tiro reducido que hacen todos los buques en sus respectivos fondeaderos, se saca de cada uno de ellos los mejores marineros en esos ejercicios y se les embarca en el Crucero PATRIA, Acorazado EL PLATA y Corbeta PARANA, para que hagan ejercicio de tiro efectivo con el buque en movimiento durante los cruceros que efectúan con frecuencia en las aguas del Río de la Plata.

Por este medio se consigue evitar el desperdicio de la munición y se completa la instrucción del numeroso personal de apuntadores, para lo cual se les permuta entre los tres buques.

Ultimamente, ampliando dicha instrucción, se ha puesto el Crucero 9 DE JULIO para el ejercicio de las dotaciones de los buques fondeados en Punta Piedras, y el Crucero 25 DE MAYO para los de la Rada Exterior.

ESCUELA DE APRENDICES MECÁNICOS TORPEDISTAS Y ELECTRICISTAS

Ha sido puesto en práctica el Nuevo Reglamento Orgánico y Plan de Estudios de la Escuela, confeccionado por la Dirección General de Torpedos, previas algunas alteraciones.

Por lo demás, ésta Escuela ha funcionado sin interrupción y cuenta en la actualidad con 100 alumnos, 60 mecánicos de las dos categorías y 40 cabos-torpedistas. En ella pasa constantemente á recibir instrucción, el personal torpedista de la Armada.

Los aprendices hacen semanalmente ejercicios de lanzamientos de torpedos, y además de los estudios teóricos y de taller, practican en arreglos de instalaciones eléctricas, en minas submarinas y voladuras de cascos.

ESCUELAS DE GRUMETES

La Dirección General del Personal tiene en preparación la reglamentación orgánica definitiva de las Escuelas de Grumetes.

La Escuela de Grumetes N° 1, funciona con éxito en el Pontón LA PAZ, que fué debidamente preparado al efecto.

Actualmente cuenta con unos 300 grumetes, los que en breve serán aumentados al número de 400 que asigna la ley de Presupuesto.

De la Escuela han salido el año próximo pasado, 400 grumetes que se incorporaron á las dotaciones que fueron á Europa y en los primeros meses de este año, otro contingente que se ha incorporado á la dotación de los demás buques.

Se han reglamentado los contratos de los grumetes á fin de evitar los pedidos de baja injustificados, estableciendo en el mismo contrato la cláusula que obliga á reembolsar los gastos de manutención é instrucción en los casos ocurrentes.

La Escuela de Grumetes N° 2, se instalará brevemente á bordo del ex-vapor TIEMPO, una vez terminadas las instalaciones que con tal motivo se le practican.

La Fragata GOLFO NUEVO que se encontraba en Bahía Blanca, fué trasladada á este puerto y en breve se comenzará á prepararla para Depósito de pólvoras y explosivos.

Se ha resuelto suprimir la Escuela de Grumetes de Martín García, formada con menores de las cárceles correccionales, en vista del mal resultado obtenido.

b) GUARDIA NACIONAL DE MARINA

Fué aprobado y puesto en práctica en la actual movilización de la Guardia Nacional de Marina, el plan confeccionado para concentrar en cuarenta y cinco horas en el Puerto de la Capital, todos los conscriptos de la clase de 1877, pudiendo emplearse al mismo tiempo para cualquier número de fuerzas á concentrarse.

El embarque de los conscriptos de marina á bordo de nuestros buques de combate y su incorporación á la tripulación de los mismos (lo que se ha efectuado por primera vez en el país); los ejercicios reglamentarios que con método progresivo se llevan á cabo con éxito por la categoría activa en aquellas localidades determinadas por la Superioridad; y el aumento considerable en el número de enrolados, factores que autorizan á considerar la Guardia Nacional de Marina como una institución de utilísima aplicación

y que constituye la reserva del personal de nuestra marina de guerra.

El número de enrolados se descompone así :

ACTIVA : Capital Federal 1304 — Litoral 3579 — Territorios 253
— Total 5136.

RESERVA : Capital Federal 270 — Litoral 680 — Territorios 31
— Total 980.

TERRITORIAL : Capital Federal 210 — Litoral 682 — Territorios
— 30 — Total 924.

Total de las tres categorías 7041.

Con el propósito de salvar ciertas dificultades que provienen de la ley común al Ejército y Armada, éste Estado Mayor elevó al Ministerio un proyecto de modificaciones á la ley 3318.

Estado Mayor General de Marina

ORGANIZACION DEL SERVICIO MILITAR

Con el objeto de organizar el servicio militar, se han dictado todas las disposiciones en Órdenes Generales, reglamentando las varias clases que comprenden, de acuerdo con la índole, con lo que se ha establecido un criterio uniforme, asegurando el fiel cumplimiento de las disposiciones dictadas.

Todo el movimiento del personal de la Armada se comunica diariamente en la Orden del Día, constituyendo ésta la comunicación general é individual de las disposiciones que contiene, lo que asegura su cumplimiento tan pronto como es recibida.

Con este criterio, todo el movimiento se opera y se efectúa simultáneamente, evitándose así el trabajo dispendioso de las comunicaciones escritas para cada caso.

ORGANIZACIÓN DE LAS VARIAS DIRECCIONES

Los varios servicios han sido distribuidos, reorganizándose las Divisiones que existían anteriormente en Direcciones y Direcciones Generales, siendo éstas : la Dirección General del Personal, Dirección General de Torpedos y Defensas Fijas, Dirección del Material, Dirección de Artillería, Inspección de Máquinas é Inspección de Electricidad, Dirección de Hidrografía, Faros y Valizas, Inspección de Sanidad é Inspección de Faros. El número de éstas Direcciones, podría quizás reducirse, formando varias secciones

de la División Material con las de Artillería, Torpedos y Máquinas, pero éste Estado Mayor General estima que por ahora ésta medida no sería acertada porque ocasiona demoras en el despacho de los expedientes.

Dirección General del Personal

SU ORGANIZACION

La nueva organización que se ha dado á ésta repartición concentra en ella el estudio de todos los reglamentos, la inspección y vigilancia del estado del personal subalterno, la toma de razón del movimiento, las Fojas de Servicios, de Retiros y, en general el estudio de todos los asuntos que se refieren al Personal de la Armada.

Una sección especial tiene á su cargo la Estadística y confecciona mensualmente los cuadros demostrativos del Personal en servicio.

Se ha presentado y ha sido aprobado el Anuario de la Marina de Guerra, 1899, que comprende los destinos de todo el Personal de la Armada y el Escalafón de todos los Cuerpos, estableciendo la antigüedad y sus antecedentes.

FOJAS DE SERVICIO

Se han reglamentado los servicios militares del Personal, calificándolos y estableciendo reglas seguras para el cómputo, de acuerdo con las leyes y disposiciones vigentes.

En breve estará pronto un registro en que quedarán anotadas las situaciones de revista de todo el Personal de la Armada, extractadas de las listas existentes en el Archivo General de Administración de la Intendencia de la Armada y Prefectura General de Puertos desde 1863 á 1897 inclusive, siendo este trabajo laborioso el que proporcionará los datos principales para la confección de las Fojas de Servicio.

Reglamentados los servicios y con todos los datos que proporciona el registro mencionado, y los que suministren las Fojas de Servicio individuales, ya entregadas en su mayor parte, se confeccionará por la Dirección General del Personal las libretas personales cuyo modelo está pronto para ser impreso.

EXPEDIENTE DE RETIRO

Sesenta y un expedientes sobre retiro han sido tramitados, sin ninguna observación por la Contaduría General, estando al día ésta parte del servicio.

JUSTICIA MILITAR Y DISCIPLINA

De acuerdo con el Reglamento Orgánico de éste Estado Mayor General, la Fiscalía Permanente fué agregada como Tercera División, á la Dirección General del Personal.

Con esto se ha uniformado ésta parte del servicio, tanto para la comunicación de las órdenes referentes á justicia militar, como para su pronto é inmediato cumplimiento; estableciéndose así una vigilancia continua sobre los procesos que se inician, á fin de evitar en las actuaciones demoras injustificadas.

REGLAMENTOS

La Dirección General del Personal ha intervenido, en el estudio de todos los proyectos de reglamento para las Escuelas de Artillería, torpedos y grumetes, con el objeto de unificar en lo posible, el sistema de enseñanza en todas las Escuelas del Personal Subalterno.

PROYECTOS DE LEY

Se ha formulado y elevado el Proyecto del Presupuesto de Gastos del Estado Mayor General de Marina y sus dependencias para el año de 1899, con el estudio detenido de la materia y sus fundamentos.

Hay además en elaboración los Proyectos de Leyes Orgánicas de los varios Cuerpos de la Armada, del Cuerpo de Marinería y del Depósito de Marineros, y su correspondiente reglamentación, con el fin de ser presentadas al Honorable Congreso de la Nación.

DETALL

Esta repartición ha sido reglamentada y puesta á cargo de un Jefe titular con atribuciones definidas, teniendo actualmente á su cargo el servicio de la fuerza de guardia y el de correspondencia, que funciona con toda regularidad.

DIRECCIÓN DE ARTILLERÍA

MATERIAL DE ARTILLERÍA

La variedad de los sistemas y calibres del material instalado en los buques, hacía necesario un compendio de todos los datos referentes á artillería, pólvora, proyectiles, espoletas, santa-bárbaras, etc.

Para llenar éste vacío y con el objeto de que los Oficiales á cargo de la artillería de los buques, tuviesen á la vista los datos ilustrativos que necesitan para el desempeño eficaz de su cometido, proporcionando á la vez á los artilleros la enseñanza que les es necesaria; la Dirección de Artillería ha confeccionado un Memorial que compendia todos estos datos. Este trabajo ha sido efectuado con todo esmero y proligidad, encontrándose ya pronto para ser impreso y puesto en vigencia, debidamente aprobado. Este trabajo considerado de utilidad para la Armada, será el origen de futuras publicaciones periódicas, indispensables para poder poseer los datos más importantes de las piezas que hay en servicio en la Escuadra.

TRABAJOS REALIZADOS

Se han producido numerosos informes relativos á la inspección practicada en la artillería, polvoras y municiones de la Armada.

Se ha llevado al día la cuenta de las existencias y consumos de municiones en los buques, lo mismo que en el Parque de Artillería de Marina y en los Polvorines de Martín García.

Se proveyó un laboratorio de pólvora destinado á clasificar éstas y á determinar el estado de conservación, etc., de los explosivos de la Armada. La Superioridad ha resuelto comprar en Europa la maquinaria necesaria para establecer éste laboratorio.

Se están preparando las planillas demostrativas de las existencias totales de las cargas de combate y de ejercicios, de los proyectiles, espoletas, estopines, cargas internas para granadas, máquinas de calibrar, etc., etc., y se ha reducido la planilla de los mismos materiales de guerra que es necesario adquirir en Europa para poder dotar nuestros buques con provisiones en caso de guerra. Estas dotaciones están calculadas para un tiempo relativamente largo; de ésta manera nuestros buques no ten-

drán necesidad de paralizar sus operaciones eventuales. Estos materiales también han sido encargados á Europa

Se han efectuado las inspecciones ordenadas á la artillería de los buques que forman las Divisiones de nuestra Escuadra, como también se ha hecho una recorrida general de la Artillería de grueso calibre de los Acorazados INDEPENDENCIA y LIBERTAD.

En vista del informe favorable expedido por la Comisión encargada de examinar los estopines combinados mecánico-eléctricos ideados por el Teniente de Fragata Galíndez, se solicitó la fabricación de 200 de ellos para probarlos en el servicio corriente, á bordo de uno de los buques de la Armada.

Se han hecho experiencias balísticas en el Parque de Zárate, comparando la pólvora Pebble para carga de ejercicio, de los cañones de tiro rápido de 12 centímetros del GARIBALDI y la que existe en el citado Parque, comprobándose que ésta última es idéntica á la anterior en sus propiedades balísticas y que puede emplearse para carga de ejercicio en todos los cañones del mismo calibre de tiro rápido.

A fin de disponer de almacenes apropiados para depositar los explosivos en condiciones convenientes para su buena conservación, se solicitó por éste Estado Mayor y fueron aprobados por la Superioridad, los planos de un Polvorin en Martín García, cuya construcción dará principio á la mayor brevedad la Sección de Ingenieros del Estado Mayor del Ejército. Todas las referencias relativas á esta obra, han sido expuestas á ese Ministerio en oportunidad.

También están en estudio los planos y la ubicación de un nuevo Polvorin, un galpón para almacenar material, otro para secar pólvoras y el establecimiento de una pared de cerco en el Parque de Zárate, á cuyo efecto se expropiará la zona de terreno lindero necesaria.

Se ha trasportado la artillería Armstrong de grueso y mediano-calibre que se encontraba depositada en la Boca del Riachuelo, al Parque de Artillería de Marina, y también los gruesos cañones de 26 toneladas que se hallaban en los Talleres del Tigre fueron trasladados al mismo Parque.

Se trasladó del Arsenal de Guerra al Parque de Artillería de Marina, una grúa portátil de 30 toneladas, destinada á suspender los cañones de costa.

Se ha preparado en el Parque de Artillería de Zárate el material

para las instalaciones de las plataformas de los cañones Krupp de 24 centímetros, de costa, las que se encuentran listas para ser remitidas á Puerto Belgrano.

Se repararon los techados de los galpones del Parque de Artillería de Marina y se está terminando la refacción y reconstrucción del piso y estantería del Polvorin N° 4.

Los trabajos efectuados durante este período en el Parque de Artillería de Marina, son numerosos; ellos consisten en haber atendido la limpieza y conservación de todo el material de artillería, municiones, ametralladoras y fusiles; preparar toda la munición para reponer los consumos de los buques de la Escuadra, recalibrar los cartuchos para la artillería de tiro rápido; recorrer el armamento que se envía en depósito á los buques de la Escuadra y que se encuentran en mal estado; efectuar remociones de pólvoras, reconstruir cargas, etc., etc.

En breve se dará comienzo á los trabajos de ampliación para depósito de los materiales que llegan de Europa.

Dirección general de torpedos y defensas fijas

SU NUEVA ORGANIZACIÓN

Anteriormente á la presente administración, existía una Dirección General de Torpedos, que además de tener á su cargo el servicio técnico, tenía también el militar de los Apostaderos existentes.

Este doble servicio, impedía ocuparse detenidamente de los innumerables detalles que á cada uno de ellos correspondía y era necesario subsanar éste impedimento; habiéndose obtenido esto, con la organización actual que establece una Dirección General de Torpedos y Defensas Fijas anexa al Estado Mayor General y encargada de la parte técnica del servicio y una Dirección Militar de Apostaderos y Defensas Fijas; teniendo ésta última á su cargo la vigilancia y conservación del material y hacer dar cumplimiento á las órdenes del servicio militar; organización con la cual se podrá exigir que cada una de las dos Divisiones desempeñen debidamente su cometido.

TRABAJOS REALIZADOS

El material en general de la División de Torpedos y en particular su escuadrilla de torpederas bastante numerosa, han exigido

como siempre, una labor constante para el mantenimiento y conservación de sus cascos, máquinas y armamentos, á todo lo que ha habido que prestar una atención especial por la conocida delicadeza de los detalles, mucho más cuando han estado en continuo movimiento, ya desempeñando comisiones de servicio ordinario ó especial y urgente relacionado con el servicio de la Escuadra, ya para instrucción práctica del personal. Inclúyense en ésto: el servicio de vigilancia en el río Uruguay, que prestaron ocho torpederas durante la revolución Oriental y la Escuadrilla de cuatro torpederas y Destroyers que acompañaron á S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina en la inspección de la Escuadra en San Borombon.

Todas las torpederas han entrado periódicamente á los diques para el recorrido de sus cascos empleándose, según los casos, los diques secos, el dique flotante de la División á los varaderos del Apostadero del Tigre. — Al dique flotante se le colocó también endique seco para recorrer sus fondos.

Durante éste periodo llegaron los tres últimos Destroyers adquiridos en Inglaterra, y como el viaje es relativamente penoso, para este tipo de embarcaciones, se le sometió á un recorrido general y reparaciones de algunos desperfectos sufridos en aquel, especialmente en el casco, las averías sufridas por el conrietes que eran de alguna consideración, después de lo cual se sometieron á las pruebas de recibo, aceptándosele por haberse obtenido muy buenos resultados.

En la práctica del servicio de éstas embarcaciones se notaron algunos defectos en las envueltas de los condensadores, y en vista de ello se exigió y obtuvo de la casa constructora la provisión de nuevas envueltas, habiéndose reparado, sin embargo, las primeras para no interrumpir el servicio de las embarcaciones.

Las torpederas antiguas del año 1880, han recibido y están recibiendo algunas reformas de importancia haciéndolas aptas para usar los torpedos modernos y extender su radio de acción dándole mayor capacidad de carboneras. Estas y las del tipo de 1890 han recibido reparaciones en sus calderas, y la reconstrucción del Destroyer SANTA FE, que encalló á principios del año 1897, en la Colonia, está ya encomendada.

Se han recibido todos los torpedos adquiridos en la fábrica de Whitehead, en Fiume, y á los diez últimos se les aplicó un aparato de dirección recientemente inventado y que asegura á ésta arma mayor eficacia.

Con éste material se han efectuado ejercicios semanales de lanzamientos para la práctica del personal de torpedistas y la enseñanza de Aprendices, cuya instrucción ha sido una de las preocupaciones constantes de éste Estado Mayor. Con éste fin y para su conservación, se han desarmado y recorrido todos los torpedos de los distintos modelos existentes en el país y todos están á la fecha en condiciones de servicio.

Perteneciente al material de la defensa fija, el vapor remolcador FULTON sufrió reparaciones de algunas averías de poca consideración que sufrió durante el viaje de venida de Inglaterra y se le colocó en dique seco, siendo después recibido. Se hicieron armar las chatas para depósito del cable eléctrico, estiviéndose éste en sus estanques; también se montó la chata depósito de minas y en los muelles del Apostadero de La Plata se instalaron tres grúas de diversas potencias y una línea de tramway portátil pertenecientes al mismo material, para el transporte de minas y torpedos.

También se han ejecutado en ambos Apostaderos varios trabajos para buques de la Escuadra, como ser: el recorrido de máquinas y calderas del MAIPÚ, al que se le sacaron los tubos lanza-torpedos, el arreglo de los dinamos de varios buques, aparte de la reparación de el de todas las torpederas y la instalación de luz eléctrica en las del tipo BUCHARDO, que no la tenían. También los tubos lanza-torpedos del 25 DE MAYO recibieron reparaciones.

En los Talleres del Apostadero del Tigre, se construyó una mina mecánica, para defensas rápidas de pasajes ó puertos, habiendo los experimentos hechos con ella dado buenos resultados.

Se imprimió y repartió en la Escuadra: un tratado práctico para el manejo de torpedos hasta el modelo 1890, un manual práctico para el manejo del aparato de dirección Obry aplicado á los últimos torpedos, y están en preparación un tratado sobre el material de defensa fija, un manual sobre el torpedo Whitehead para los Aprendices de la Escuela de torpedos y el plán de estudio definitivo de ésta.

Con el personal de la División y el material de la defensa fija se destruirán varios cascos de buques naufragados, que obstruyen la libre navegación de los ríos.

El aumento relativamente considerable del material de la División, trajo consigo la necesidad de aumentar el personal y dar mayor extensión á los edificios de los Apostaderos y ésto se ha hecho, habiéndose en La Plata terminado ya varios galpones, ins-

talado máquinas para talleres y terminado su muelle y terraplen. Además, están en vías de construirse: un galpón para depósito de defensa fija, un galpón para alojamiento de marinería y un pequeño polvorín para depósito de los explosivos que es necesario tener á mano para experiencias y otros usos de práctica.

El apostadero del Tigre recibió adelantos y mejoras en sus construcciones, tanto en los depósitos de materiales y talleres, como en los alojamientos del personal.

Se han confeccionado proyectos de defensa fija y móvil con el material de torpedos. Se ha confeccionado é impreso un manual descriptivo del material de defensa fija.

Finalmente, para la mejor conservación del algodón pólvora, adquirido para cargas de torpedos y minas, se construirá un polvorín *ad hoc* en la Isla de Martín García, alejando al mismo tiempo el temor que tiene la vecindad á todo lo que es explosivo, aunque se trate del mas estable y seguro, como lo es el adoptado para los usos de la División de Torpedos.

Escuadrilla de Torpederas

Se movilizó una escuadrilla de evoluciones compuesta de cuatro torpederas con lo que se ensayó un programa adaptado á operaciones de guerra durante un período de 25 días.

El tiempo de la movilización se dividió en la parte de Instrucción propiamente dicha y en evoluciones en conjunto y por separado las unidades.

La organización de la Escuadrilla se asimiló en un todo á la actual de nuestras Divisiones Navales.

Se han efectuado lanzamientos de torpedos en todos los casos posibles y determinando diagramas de inmersión é inclinación.

Se ha hecho tiro al blanco con todos los cañones de las torpederas, obteniéndose satisfactorios resultados.

Se ha estudiado la movilidad de una torpedera en malas y buenas condiciones de mar y tiempo.

Se han reglamentado los varios simulacros á bordo de las torpederas y los ejercicios de lanzamientos de torpedos.

Se han practicado todos los sistemas de señalación, y se ha podido constatar nuevamente su eficacia para el uso de torpederas.

Se ha realizado un estudio preciso sobre compensación de compases, asunto de capital importancia para una torpedera.

Se han hecho ejercicios de rastreo de minas.

Se ha determinado los radios de giro y evolución de las torpederas como así mismo sus ángulos de timón.

Se ha practicado las diferentes órdenes de formación, evolucionando de día y noche y en campo estrecho para forjar la pericia marinera de los Oficiales.

Se han determinado las velocidades y consumo de las torpederas y tomado numerosos diagramas de máquinas y resbalamiento de las mismas.

Se ha practicado en la apreciación de la distancia de lanzamiento de día y de noche.

Se ha practicado simulacro de remolque á toda y media fuerza.

Se han realizado simulacros de bloqueo (defensa y ataque).

Se han practicado concentraciones nocturnas en puntos lejanos de costa y reconocimientos varios, tratándose de asimilar una operación de guerra.

Se han realizado simulacros de ataque y defensa nocturnos á una Escuadra fondeada y en movimiento.

Se ha practicado ejercicio de vigilancia á una Escuadra enemiga que prepara un ataque á un puerto, imitándose también la comunicación de novedades á supuestas bases de operaciones.

Se han localizado reconocimientos y levantamientos rápidos de radas y puertos.

Por primera vez en el país, se han ensayado las palomas mensajeras por agua, habiéndose obtenido un éxito completo.

Los simulacros de defensa y ataque se han realizado en la parte del estuario de presunto ataque, en caso de un conflicto armado.

Se ha podido comprobar la bondad de nuestro personal de máquinas, por que después de 25 días de movimiento continuo y con frecuentes malos tiempos, el material no ha sufrido la más mínima alteración, detalle elocuente toda vez que se tenga en cuenta que nuestro material de máquinas representa la última palabra en materia de mecánica moderna.

Se han establecido puertos de refugio para torpederas y realizado un completo valizamiento de Punta Rasa y adyacencias, completándose la carta de la Bahía de San Borombon.

El Estado Mayor se complace en consignar el éxito de todas estas operaciones realizadas por la Escuadrilla de Torpederas, recomendando á la consideración Superior al Jefe de ella y á los Oficiales á sus órdenes.

Dirección del material

En la Administración anterior no existía esta Oficina y se consideró indispensable crearla.

Ella fue organizada con el objeto de atender ésta parte del servicio por el momento, como oficina técnica, teniendo á su cargo las inspecciones, los proyectos del presupuesto para reparaciones y en general, todo lo referente al material que está sujeto á reparaciones ordinarias ó eventuales.

Esta Dirección, tiene además á su cargo la confección de los planos á efectuarse y el archivo de los planos de construcción de los buques.

Actualmente procede á sacar copia de los planos existentes y á confeccionar los que faltan, para formar el archivo general de los mismos en la oficina, y los de los principales buques de la Armada, también para uso de la Escuela Naval Militar.

En breve tiempo y con los elementos que son necesarios para desempeñar debidamente su cometido, ésta Dirección llenará el vacío que se hacía sentir entre los varios servicios navales cuyo conjunto debe formar el Estado Mayor General.

Desde su creación ha efectuado inspecciones á bordo de todos los buques de la Armada, con el fin de llevar á cabo en cada uno de ellos, distintas reparaciones en su casco, algunas de las cuales se encuentran aún en curso de ejecución en los Talleres de Marina.

Se ha efectuado un estudio general comparativo sobre catorce diferentes clases de pintura sub-marina, presentadas por seis agentes comerciales, lo cual ha servido para fijar el criterio económico de esta Oficina en esta materia.

Se ha corregido y verificado los cálculos de estabilidad y de construcción de un proyecto de chata playera para desembarque de cañones; se ha formulado también un proyecto de pontón para depósito de explosivos, y se estudiaron los planos para las lanchas carboneras que están en construcción.

Háse presentado un proyecto de investigación de los establecimientos mecánicos y navales particulares con la mira de determinar el grado de apoyo que la Armada puede esperar de los mismos.

Se ha hecho el estudio y presentado los planos de las disposiciones de ventreras para uso de los diques de carena del puerto de la Capital.

Aparte de los trabajos de instalación de la sala de dibujo con que cuenta esta Oficina, se ha dado despacho á gran número de expedientes presentados y relacionados con el estado de conservación y reparaciones del material en general.

Inspección de electricidad

TRABAJOS REALIZADOS

Las instalaciones eléctricas han sido inspeccionadas continuamente para asegurar su funcionamiento, habiéndose efectuado todas las reparaciones necesarias con este objeto.

La conservación de estas instalaciones, requiere una labor constante para las reparaciones y cambios en el material, y ese trabajo, casi imposible de detallar, constituye sin duda alguna, la principal ocupación de los electricistas, demandando una dedicación continua en esta Oficina, sobre todo en algunos buques como el 25 DE MAYO y el ESPORA, donde las maquinarias son inadecuadas é insuficientes para el servicio continuo á que están sometidas. En el primero de ellos, se han arreglado los motores y los dinamos varias veces durante el año, y en el segundo, una vez en la Estación Central de Torpedos del Tigre, y otra en el Apostadero de la Plata, á fin de poder dejarlos en estado de servicio.

Todas éstas reparaciones y mejoras, se han llevado á cabo siempre, con los electricistas y el personal mecánico y con los materiales que las reparticiones mencionadas han facilitado; y por lo tanto, con muy pequeñas erogaciones.

Se instaló el alumbrado eléctrico con materiales viejos en el Ariete MAIPÚ, igualmente en el buque-escuela LA PAZ. Se terminó la instalación del Crucero PATAGONIA con la colocación del grupo dinamo-motor que se adquirió en Europa y se colocaron ventiladores eléctricos en los principales buques de la Armada.

Una cuestión á la que ha dado la Inspección la importancia que merece, ha sido la formación de un buen personal técnico, convenida como está, que solamente con una buena dirección se podrá obtener los resultados que se tuvo en vista al emplear la electricidad en los buques de la Armada, y que solo con un personal idóneo los materiales podrán conservarse convenientemente y dar el máximo de utilidad y rendimiento.

PROYECTOS

Entre los que últimamente se han presentado, figura el de la instalación eléctrica en el Parque de Artillería de Zárate y el de la construcción de un Taller de Electricidad para la Armada.

Estos proyectos han sido confeccionados y elevados á la Superioridad con las correspondientes nóminas de materiales, pliegos de condiciones que deben reunir, presupuestos, croquis, etc.

El primer proyecto se llevará á cabo casi completamente con material que hay en la Intendencia de Marina, adecuado para instalaciones en tierra no siéndolo para el servicio abordo.

Los útiles para el Taller han sido encargados á Europa, así como el material especial necesario para el servicio de los buques, habiéndose enviado muestras de todo este material á objeto de facilitar las compras.

TELÉGRAFOS

Otra materia, á cuyo estudio se ha prestado mucha atención por su importancia para las evoluciones de la Escuadra y Defensa de las Costas, es la de las líneas telegráficas, cuyos beneficios ya se ha podido palpar con la de Puerto Belgrano.

Actualmente se licita por la Intendencia de la Armada, los materiales para cinco nuevas líneas telegráficas, cuya construcción se ha ordenado y las cuales unirán los faros fijos de las costas, desde el Río de la Plata hasta Necochea con esta Capital.

A más de estas líneas, están las telefónicas. En el año próximo pasado se ha construido una línea telegráfica que une el Apostadero de La Plata con esta Capital, y actualmente se construye una red telefónica en Puerto Belgrano que llegará hasta la ciudad de Bahía Blanca.

UNIFORMIDAD DE LOS MATERIALES

Una de las dificultades más serias con que se ha tropezado para llegar á éste desideratum, es la falta de materiales necesarios y adecuados en el país.

Por estas razones, la Inspección ha buscado los medios mas prácticos y seguros de formar un Cuerpo de Electricistas aptos por sus conocimientos teóricos y los no menos apreciables que procura la experiencia. Ha creído que el medio no era otro que el establecimiento de una Escuela de Aprendices Electricistas en algunos de

los Apostaderos de Torpedos. Escuela que estuviera organizada bajo un reglamento seriamente estudiado y en la que los Aprendices hicieran sus estudios sometidos á un programa. Con este fin ésta Inspección elevó un proyecto de Reglamento para la misma y un Programa para los estudios. Esta Escuela debía establecerse en la Estación Central de Torpedos del Tigre, habiéndose hecho el presupuesto y los croquis para la edificación del taller donde debía funcionar y solicitado también los materiales necesarios para dicho objeto.

Hay que tener en cuenta la remuneración que se asigna á los electricistas, pues en éste, más que en otro Cuerpo, las compañías particulares hacen una gran competencia respecto á los electricistas idóneos, quienes hallando más ventajosas las proposiciones de éstas, abandonan el servicio de la Armada.

El aumento y extensión de las instalaciones, ya sea por meras construcciones, ó por la adquisición de nuevos buques de guerra, provoca una demanda creciente de electricistas que no se ha previsto en el presupuesto vigente, por ésta razón, sería necesario aumentar el personal en la forma que en su debido tiempo se propondrá.

Los trabajos efectuados han sido importantes, aunque haya todavía mucho que hacer, para que el servicio eléctrico de la Armada, funcione con la regularidad y economía posibles.

Inspección General

MAQUINAS Y BUQUES DE LA ARMADA

Debido al aumento del número de buques de la Armada, el movimiento y trabajo de la Inspección General de Máquinas, ha sido este año mayor que en los años anteriores.

El trabajo más importante fué la continua y constante inspección de las máquinas principales y auxiliares de todos los buques de la Armada, inclusive los transportes y buques menores, y los trabajos y reparaciones electuadas en los buques 1º DE MAYO, MAIPÚ, RESGUARDO, LA ARGENTINA y RÚPBLICA, bajo la dirección y con el personal de máquina de los mismos.

Se recorrieron las máquinas y calderas de todos los buques mayores de combate, proveyéndolas de lo necesario para las largas navegaciones que debían hacer, y su aprovechamiento fué

tal que durante las mismas, las máquinas funcionaron perfectamente y sin el menor percance.

Se han recorrido también las máquinas de los DESTROYERS y Torpederos y hecho componer y cambiar los estays de las calderas de éstos últimos con personal del Apostadero de La Plata.

Se han confeccionado dos proyectos referentes á la creación de Oficiales y sub-Oficiales maquinistas, y se redactaron las instrucciones que deben observarse en las máquinas de los buques en desarme que fueron aprobadas por la Superioridad.

El resultado de los exámenes que se verifican mensualmente para la admisión de maquinistas de la Armada, ante la Comisión que preside la Inspección de Máquinas, en general, ha sido satisfactorio.

De los Maquinistas aceptados, 11 provienen de los buques mercantes y 19 de la Escuela de Aprendices y Maquinistas que funciona en Inglaterra.

El personal de Maquinistas de la Armada, comprende actualmente el siguiente número :

	INSPECTOR	SUB-INSPECTOR	MAQUINISTA PRINCIPAL	1 ^{er} 2 ^{do} 3 ^{ro} MAQUINISTAS		
Según presupuesto . .	1	1	8	30	60	90
Existentes	1	1	8	25	55	87
Faltan	0	0	0	5	5	3

Oficina Central de Hidrografía

Durante el año transcurrido, ésta Repartición no ha podido abordar trabajos hidrográficos de importancia real, debido á que las circunstancias del momento, ajenas á las miras de la Superioridad, han hecho imposible la previsión á la misma de todos los elementos, tanto en material como en personal que habría necesitado.

A fin de subsanar en lo sucesivo las deficiencias notadas en la dotación de los instrumentos de navegación abordo de los buques, ha confeccionado un proyecto de instrucciones para las nuevas adquisiciones que se hagan en Europa.

Contraída por esta razón á los trabajos de Oficina, ha emprendido, sin embargo, los siguientes :

Ha dictado una Carta de la embocadura del Río Negro y en oportunidad emprenderá la de Bahía Blanca, interrumpida por falta de personal y elementos necesarios.

Atendió al estudio de los cronómetros de la Escuadra, con una existencia en observación, término medio de 30 cronómetros, habiéndose entregado durante dicho tiempo 66 de estos instrumentos.

En cuanto á instrumentos de otra clase, han sido recorridos todos los existentes en los buques; reemplazando los que se encontraban inútiles por otros, parte del depósito de la Oficina y parte comprados en plaza, unitormándose en lo posible la existencia de éstos por medio de tipos reglamentarios, para lo cual la oficina solicitó un pequeño Stock de los más necesarios, habiéndose recibido y estando en uso algunos de ellos.

Igualmente se ha formalizado el cargo de Oficial de Derrota, para lo cual es de todo punto indispensable que ésta Oficina tenga intervención directa en toda provisión del cargo respectivo, ya sea ésta por conducto de la Intendencia de Marina ó por compra directa, asegurando así á la vez que la exactitud del cargo, la bondad del objeto para el uso que se designe.

Igualmente se ha reglamentado los libros de « Guardia En Puerto » y de « Bitácora », habiéndose aprobado por éste Estado Mayor los modelos respectivos, los que actualmente se encuentran en uso en los buques de la Escuadra, como también desde el primero del año 1897 los « Nuevos Diarios de [Navegación] », los « Registros de Compases » y « Diarios de Cronómetros », con lo que quedan reglamentados todos los Libros del Oficial de Derrota.

De cartas se encuentran los buques bien provistos, poseyendo las más modernas en la parte que puedan necesitar. Cuenta además la Oficina con una regular existencia para atender en cualquier momento, como se ha hecho durante todo el año próximo pasado, los pedidos que se formulen.

Igualmente se ha provisto, á los buques que lo han solicitado, derroteros modernos, á la vez que, por medio de Avisos á los Navegantes, que esta Oficina publica, se facilita la corrección de los antiguos.

Durante todo el año se ha estado en comunicación continua con las Oficinas Hidrográficas de Chile, Brasil, Italia, Estados Unidos y Alemania, de donde se reciben los avisos á los navegantes

que esta Oficina también publica. Este trabajo se recarga muchísimo por las dificultades de traducción al castellano de idiomas tan diferentes, haciéndose necesario un traductor con tal objeto.

Además, todos los avisos deben ser previamente rectificadas en las cartas respectivas para evitar errores en lo posible, como también después de ser publicados en el *Boletín Oficial* y en los expresados Avisos á los navegantes, que esta Oficina entrega á los buques por trimestre.

En el corriente año, es posible que pueda darse comienzo á la publicación del *Anuario Hidrográfico*, sirviéndole de base la publicación que antes se hacía trimestral, de avisos á los navegantes, y que este año se hace mensualmente.

Esta Oficina ha corrido igualmente con la corrección y publicación del Nuevo Reglamento para prevenir colisiones en el mar, propuesto por el Gobierno de S. M. Británica y que estaba en vigencia en la Marina Nacional desde el primero de Enero de 1896.

Se han catalogado y clasificado las cartas existentes en la Oficina, efectuándose la corrección de los derroteros de acuerdo con los avisos recibidos. Se ha terminado la reducción del plano del Río Negro, el que está ya impreso; se ha sacado varias copias de los planos de Puerto Belgrano, Mar del Plata, Río de la Plata, Paraná de las Palmas, como también una copia de la derrota sobre la costa, del viaje de la corbeta LA ARGENTINA (1890-91), y planos anexos.

Se ha dispuesto la compilación de todos los datos necesarios para la preparación de un derrotero propio de las costas de la América del Sud y sus puertos, destinado al uso exclusivo de nuestra Marina, tomando para ello, como base, los derroteros existentes, á cuyos datos se agregarán debidamente todos los informes dados por las Oficinas Hidrográficas de las Repúblicas de Sud América y los trabajos efectuados por nuestros buques y Comisiones nombradas al efecto en nuestra costa sud.

Se ha presentado los planos para Sala meridiana en el nuevo local que debe ocupar en la Dársena Norte, habiéndose efectuado dos proyectos, uno final y otro económico.

Igualmente se tiene preparado los planos para instalaciones de instrumentos meteorológicos, sala de cronómetros, biblioteca y demás instalaciones del nuevo edificio.

La nueva ubicación que ha de darse á la Oficina de Hidrografía, en el local que los señores Madero é hijo han donado en la

Dársena Norte, con una cantidad crecida de nuevas instalaciones, obligará sin duda alguna á reforzar el personal con que cuenta actualmente aquella.

Inspección General

CUERPO DE SANIDAD DE LA ARMADA.

El estado sanitario de los buques y reparticiones de la Armada es satisfactorio, habiendo disminuido este año los casos de morbosidad y mortalidad.

Durante el año transcurrido, el Cuerpo de Sanidad ha electudo todas las mejoras en el servicio médico de los buques y reparticiones de la Armada, ciñéndose estrictamente á las disposiciones reglamentarias y sin separarse en los gastos de la partida que la Ley de presupuesto le asigna.

Los Cirujanos actuales por su competencia y práctica constituyen un Cuerpo capaz de llenar sus delicadas funciones abordo, tanto en tiempo de paz como en el de guerra. Las vacantes que se han ido produciendo por renuncia ó separación de sus miembros, han sido cubiertas en el acto, con ventaja para el servicio, llenando al hacerlo, todos los requisitos reglamentarios.

El actual servicio se mejorará sensiblemente con la provisión de elementos para desinfectar, operar heridos y combatir enfermedades epidémicas, lo que en breve se obtendrá con las adquisiciones de material sanitario ordenadas por V. E. á solicitud de éste Estado Mayor, entre las cuales figuran las camillas y demás elementos portátiles para hospitales de sangre, necesarios para el transporte de heridos á bordo, transporte y curación de heridos en tierra, cuyos servicios no son actualmente completos, como consta á V. E.

Un acto que debo mencionar porque acusa la preparación científica de los Cirujanos de la Armada, es el realizado á fines del año próximo pasado, por iniciativa de la Inspección del ramo.

Me refiero al Concurso científico celebrado con el objeto de estimular el estudio de algunos puntos importantísimos en la Medicina Militar y cuyo programa era el siguiente:

I. — Racionamiento á modelo de las tripulaciones de nuestros buques, de acuerdo con nuestros productos y los hábitos de nuestros connacionales.

II. — Desinfección completa de un Crucero de compartimentos

múltiples atacada por epidemia de fiebre tifoidea. Desinfectantes, Aparatos, Procedimiento más eficaz.

III.— Disposición del Personal Sanitario para el combate local — de la primera cura y de operaciones, desinfección del instrumental y personal. — Conducción de heridos. — El mejor material.

Los trabajos presentados, algunos muy voluminosos, están á estudio del Jurado nombrado al efecto, y tan pronto como se expida me haré un deber en elevar á V. E. el dictámen correspondiente. Al autor del trabajo que obtenga la mayoría de votos del Jurado, le será adjudicado una medalla de oro, como premio de estímulo para ésta clase de estudios tan sérios cuán provechosos al Cuerpo de Sanidad.

Para organizar debidamente el Cuerpo de Cabos Enfermeros, anexo al Cuerpo de Sanidad, la Inspección del ramo formuló un programa de admisión por concurso, que acaba de ser puesto en vigencia y el cual dará, á no ducarlo, buenos resultados en la práctica.

Para exigir esta prueba de competencia, se ha tenido en cuenta la escasa preparación que demuestran, en general, los enfermeros de la Armada, y la falta de una Escuela que los prepare debidamente para el mejor desempeño de sus funciones.

Dependiendo de la Inspección de Sanidad en lo profesional, funcionan en tierra: una « Comisión de Reconocimientos Médicos y Enfermería de la Escuela de Grumetes », además, una Enfermería en los siguientes establecimientos :

Talleres de Marina.

Apostadero de La Plata.

Arsenal de Zárate.

Escuela Naval.

Batallón de Artillería de Costas.

Háse proyectado instalar una sala especial para la Marina en el Hospital Militar.

Convendría que las Enfermerías del Apostadero de La Plata y de los Talleres de Marina, fueran transformadas en pequeños hospitales con todos los elementos necesarios, para cuyo objeto sería preciso construir en cada uno de ellos, una sala para aislar los elementos de desinfección correspondientes, en previsión de una enfermedad epidémica en las tripulaciones de la Escuadra.

Si el establecimiento de estos pequeños hospitales es muy importante para atender á los enfermos, tanto en caso de epidemia co-

mo en el de guerra, no lo es menos la construcción de un Hospital anexo al puerto militar, que se construye en Puerto Belgrano, por los importantes servicios que está destinado á prestar al numeroso personal de ese Apostadero y de las tripulaciones de los principales buques de la Armada.

Faros, Semáforos y Aparatos Opticos

Los faros de la República funcionan sin contratiempo alguno apesar de ser insuficientes los elementos de que se dispone. Esta circunstancia, que sólo apunto á título de repetición, pues es ya conocida por la Superioridad, sufrirá sin duda alguna, una modificación radical, cuando dando forma á los proyectos que están en preparación, dote la Superioridad á los faros de todos los elementos que son necesarios para que mejore la buena marcha y funcionamiento de ellos.

La importancia de los elementos con que ha de dotarse á la repartición, puede encuadrarse dentro de estos dos puntas capitales : Intercomunicación telegráfica entre esta Capital y todos los faros fijos y flotantes; comunicación por agua, por medio de un buque que permita establecer un servicio regular, haciendo inspecciones periódicas y efectuando el aprovisionamiento de enseres, víveres, etc., que necesitan, sin que se produzcan las irregularidades que muchas veces han ocurrido trayendo sérios perjuicios al personal.

La instalación proyectada de una línea telegráfica hasta Santa Cruz, vendría en este caso á facilitar la tarea, pues con muy poco costo se podrían establecer ramales que unieran los faros con la línea principal.

En cuanto al servicio por agua, que apunto, podría él llenarse, habilitando un Aviso de los que reúnen condiciones para el mar, y que poseyendo un aprovisionamiento de carbón muy reducido, no ocasionaría erogaciones gravosas para el erario.

La instalación de semáforos á lo largo de la costa Sud, es otro punto de importancia al cual se contrajo desde el principio la atención de éste Estado Mayor General, habiendo sido ya solicitados y acordados los fondos necesarios. Estos semáforos serán de dos clases : unos ordinarios y otros, los más importantes, dotados de aparatos ópticos cuya instalación y servicio están en estudio desde el mes de Marzo próximo pasado.

La provisión de botes de salvataje á todos los faros de la costa del Atlántico, representa también una mejora, cuya sanción se impone inmediatamente si no se quiere tenerlos despojados de un elemento que casi caracteriza la misión de ellos y que consiste en prestar ayuda al navegante marcándole el escollo y dándole auxilio en el desgraciado caso de un naufragio.

Se solicitó y obtuvo la reparación del Cabo San Antonio, obra que fué encomendada al Departamento Nacional de Ingenieros y llevada á cabo por él.

Varias otras reparaciones, como el rascado y pintura de todos los faros fijos, han quedado terminadas.

En el faro establecido á la entrada del Río Negro, se han subsanado los inconvenientes que presentaba el aparato de iluminación, sustituyendo el aceite de colza por kerosene y dando por consiguiente á la luz más fuerza é intensidad. La mejora que ésta reforma ha producido, la comentan favorablemente todos los que navegan por aquel sitio.

Para completar la utilidad que el faro de la Isla de los Estados presenta á los navegantes, se impondría el establecimiento de un elemento análogo en la más grande de las Islas de Año Nuevo, con luz giratoria y visible á 22 millas de distancia, creyendo innecesario entrar á hacer consideraciones sobre los beneficios que él prestaría á la humanidad y al comercio en parajes tan desolados y sembrados de peligros.

Para fomentar la navegación en el Alto Uruguay, sustrayendo nuestros buques de cabotaje, á los derechos de faros que pagan á las autoridades brasileras, convendría habilitar inmediatamente las farolas de Santo Tomé, Alvear y Paso de los Libres, empleando para ello una pequeña suma.

La farola de la isla de Martín García, se encuentra ya librada al servicio público con el buen resultado que era de esperarse, dado su nuevo edificio, pues el antiguo, además de ser inadecuado, era impropio de una plaza militar.

En cuanto al personal de los faros, la modificación introducida en el Artículo 17 del Reglamento de la Inspección, ha permitido seleccionarlo escrupulosamente, dotando al Cuerpo de individuos idóneos y que, sometidos á las garantías que concede el estado militar, tienen asegurado su porvenir.

Escuadrilla del Río Negro

Esta escuadrilla tiene su misión no solamente en el valle del Río Negro, sino que también en Río Limay y parte del territorio del Neuquen, contribuyendo con su acción, al desenvolvimiento más rápido de aquellas regiones y á la mejor atención de los servicios de transporte para las fuerzas militares que guarnecen la frontera de los Andes, coadyuvando y completando los beneficios que ha de reportar al país la construcción del ferrocarril de Bahía Blanca al Neuquen.

Los elementos en muy mal estado, que por disposición de la Superioridad, se recibieron bajo prolijo inventario á fines de 1895, han ido poniéndose en estado de poder prestar servicio con la mayor diligencia posible, pero por causa de diverso orden, aun cuan- independientes del comando de la Escuadrilla, recién en 1897 pudieron navegar los dos únicos vapores con que aquella cuenta.

Restituido el mando militar de la Escuadrilla por resolución Ministerial de 15 de Junio de 1897, aquella quedó dependiendo directamente de la Sección Transportes de la Intendencia, y con el personal subalterno fuera del régimen militar, lo que ha motivado un continuo movimiento en ese personal, llegando hasta el caso de contar escasamente con el número de marineros más indispensable para tripular uno solo de los vapores.

En Setiembre de 1897, una Comisión nombrada por éste Estado Mayor de Marina, y presidida por el señor Capitán de Fragata don Guillermo Mac-Carthy, inspeccionó prolijamente todo lo que constituye la Escuadrilla del Río Negro, en lo que se refiere al Río y á sus condiciones de navegabilidad, efectuando al efecto en el vapor « Río Negro », un viaje entre los Tres Cerros y San Javier, hasta un poco más arriba del Paso de la Vuelta de Alejandrino Crespo.

La Comisión Inspectorá levantó un prolijo inventario de todas las existencias y se dió cuenta de todas las necesidades á llenar, elevando un informe cuyo contenido es ya conocido por V. E. por haberlo elevado en oportunidad.

Actualmente el material flotante de la Escuadrilla, se reduce á:
El vapor « LIMAY » 110 toneladas de desplazamiento.

Id. « RÍO NEGRO » 57 id. id.

Ponton « TRIUNFO ».

Chatas, números 1, 2 y 3.

Los dos vapores sufrieron algunas reparaciones con el personal de operarios asignado por el Presupuesto vigente, agregándose á

éste otro accidental para terminarlas más pronto y en seguida entraron á prestar servicios.

Ha sido instalado de la manera más conveniente y con los elementos de la Escuadrilla el taller mecánico, y ha sido construido el varadero.

El « RÍO NEGRO » ha efectuado durante el año 1897, cinco viajes hasta Roca, á pesar del estado de extraordinaria bajante del río; dos de esos viajes redondos los efectuó en doce días cada uno, conduciendo tanto á la ida como á la vuelta, pasajeros y carga; un viaje hasta Chichinal y dos hasta Caitacó y Conesa Sud.

El « LIMAY » fué votado al agua así que estuvo listo su casco. En Octubre se efectuaron dos pruebas con este buque, dando buen resultado y el 12 de Noviembre del mismo año, efectuó un viaje hasta Roca, conduciendo carga y 250 pasajeros, en su mayor parte pertenecientes al Ejército. Al regreso hasta Patagones, trajo 70 pasajeros y 30.000 kilos de frutos del país.

En Diciembre, ese vapor solamente alcanzó hasta la travesía de Chichinal, no permitiéndole el estado del río llegar hasta más arriba.

No obstante las tarifas reducidas de pasajeros y de carga fijadas por la Intendencia de la Armada, el importe, tanto oficial como privado, de lo que han conducido los vapores LIMAY y RÍO NEGRO llega aproximadamente á un total de 30.000 \$ $\frac{m}{n}$, de cuya suma la mayor parte es oficial.

Importa para el erario una economía en los fletes y en los pasajes que se acerca á 50.000 \$ $\frac{m}{n}$, más ó menos.

Los vapores que hasta ahora han efectuado la navegación del Río Negro han tropezado con dificultades, que han llegado hasta hacer dudar de la posibilidad de una navegación permanente; pero felizmente el arte de la construcción naval, tan adelantada en la actualidad, ha encontrado el tipo de vapores especiales para efectuar la navegación de ríos análogos al que nos ocupa, con toda regularidad.

Las condiciones que los vapores de la Escuadrilla deben reunir para efectuar la navegación del Río Negro, han sido estudiados por éste Estado Mayor y de acuerdo con éstos estudios se han pedido á Europa planos y presupuestos, tomando por base el tipo de vapores que el Gobierno Inglés ha hecho construir para la navegación del Nilo.

El vapor « RÍO NEGRO », fué armado en 1880 y el « LIMAY » en

1885, por lo que bastará tener en cuenta el lapso de tiempo transcurrido desde entonces hasta ahora, para que se comprenda fácilmente la necesidad de renovar con vapores modernos de doble hélice, los ya anticuados de ruedas laterales, sujetos á continuas averías en el Río Negro.

En el corriente año, ambos vapores han sido puestos á disposición de la División de los Andes, transportando tropa y carga entre Choele-Choel y Roca, habiendo el « LIMAY » conducido en un solo viaje el Regimiento 7º de Caballería, desde Roca hasta el Campamento de Choele-Choel.

CONCLUSIÓN

Al terminar, señor Ministro, me es satisfactorio consignar que la Escuadra se encuentra lista á hacerse á la mar, teniendo su personal completo los Acorazados, Cruceros, Transportes y Torpederos de mar.

Exmo. Señor

MARTIN RIVADAVIA.

INSTRUCCIONES
DADAS POR EL
Estado Mayor General
DE
MARINA

Instrucciones

para las maniobras de la Primera División

La división navegará unida hasta fuera del Placer de Punta Piedras, donde el Jefe antes de dar libertad de maniobra, dará las órdenes necesarias á fin de que el día quinto, á las 10 horas a. m. los buques se reúnan nuevamente frente al paso del Río Negro y que en el intervalo, cada uno separadamente, haya hecho las operaciones siguientes :

1. — Escrupulosa compensación de los compases, consignando todos los datos que puedan ser de interés para su estudio.

2. — Diámetros tácticos á velocidad de 10 y 12 millas (observaciones á ambas bandas) en las proximidades de Punta Piedras, en aguas de poca profundidad.

3. — Igual observación que en el párrafo anterior en profundidad mayor de 25 brazas.

El Jefe destacará al ESPORA inmediatamente de llegar á Punta Piedras; éste buque lleva órdenes especiales.

Una vez en frente del Faro de Río Negro, embarcarán los víveres frescos que les entregará el ESPORA.

El mismo día á la tarde, zarpará la División, dirigiéndose el BUENOS AIRES y ESPORA al Puerto de San Antonio, el 9 DE JULIO á San José, fondeando el día sexto por la mañana en el ángulo S. O. del Golfo y el 25 DE MAYO en Golfo Nuevo.

Durante la noche del día sexto, éste último buque se situará convenientemente para comunicarse por señales con el 9 DE JULIO haciendo uso de los proyectores.

El BUENOS AIRES una vez en la Boca del San Antonio, al día sexto, enviará el ESPORA á hacer un reconocimiento en su interior y terminada esta operación, se dirigirán ambos á Puerto Madryn donde se encontrarán reunidos los cuatro buques el día séptimo.

Durante la estadía en Puerto Madryn se harán ejercicios de bo-

tes, señales, lanzamiento de torpedos en diferentes condiciones, tiro al blanco con tubo económico.—Refrescarán víveres y se proveerán del carbón necesario á llenar las carboneras.

Se harán además desembarcos parciales, haciendo en tierra ejercicios de tiro al blanco con fusil.

El día diez y siete zarparán los tres Cruceros; dejando al ESPORA, navegarán reunidos hasta Isla Raza 10 millas al Este de ella, donde se separarán, dirigiéndose: el BUENOS AIRES á Bahía Mazarredo, el 9 DE JULIO á Bahía Langara y el 23 DE MAYO á Tilly.

Fondeará cada uno en estos puntos, zarpando con el tiempo necesario para llegar á la hora de cita (que antes de separarse dará el Jefe de la División); éste punto de reunión, será 10 millas al Este de la Isla Pengüin, al 21 días.

Navegarán reunidos hasta Bahía San Sebastián en donde fondearán en los sitios que el Jefe estime conveniente, dado el estado del tiempo.

Al enfrentar Santa Cruz, se despachará hacia el Puerto uno de los Cruceros á tomar noticias y víveres frescos para los tres buques, los que llevará en seguida á San Sebastián.

Esta navegación se hará relevando durante el día los puntos notables de la costa y abriéndose durante la noche á una distancia prudencial de 30 millas.

Zarpará de San Sebastián con el tiempo necesario para tomar el fondeadero de Puerto Madryn el día 27.

Durante todas las navegaciones en Escuadra, sin afectar el tiempo señalado para la llegada á los Puertos indicados, se harán evoluciones tácticas practicándose las diversas señales.

En Puerto Madryn quedarán hasta el día 38.

Durante la estadía se hará el consumo estrictamente necesario á las necesidades de los buques, recomendando la mayor economía.

Los buques se proveerán de carbón y refrescarán víveres, haciéndose con toda la frecuencia posible ejercicios de lanzamiento de torpedos, botes, tiro al blanco con tubo económico y señales.

Se hará, además, un desembarco general, tirando al blanco con cañón en tierra.

Se hará un ejercicio de tiro al blanco con cañón, con buque en movimiento y blanco fijo, cada buque separadamente, ciñéndose para el consumo de municiones á la planilla que se adjunta.

El día 38, los buques se harán á la mar, con objeto de evitar un desembarco que otra Escuadra que se supone enemiga, pretende llevar á cabo en el tramo de costa comprendida entre los paralelos 40, 41 S. y 43 de latitud Sud.

Estas operaciones durarán hasta el día 41 á medio día y para ello se tendrán en cuenta las instrucciones que se dan en pliego por separado.

Las hostilidades empiezan, pues, el día 38 (20 de Noviembre) á medio día y terminan el 41 á medio día.

El ESPORA irá á Patagones á recibir órdenes y la División se encontrará reunida en Puerto Madryn el día 42 á la espera de órdenes.

En navegación de buques aislados, la velocidad será la marcha económica de cada buque, y en navegación de División ó grupos, la marcha económica de la División ó grupo.

El día primero de las maniobras, es el día 14 de Octubre de 1897.

Los señores Comandantes tratarán de que su estadía en los Puertos para los cuales no se les dan instrucciones especiales, sea lo más provechosa para todo el personal.

Buenos Aires, Octubre, 14 de 1897.

MARTÍN RIVADAVIA.

PRIMERA DIVISIÓN

El consumo de municiones será de acuerdo con la planilla siguiente :

NÚMERO DE DISPAROS PARA CADA PIEZA

BUQUES	21 c./m.	20 c./m.	15 c./m.	12 c./m.	Menores de 12 c.	AMETRALLADORAS
«Buenos Aires»	—	2	2	4	8	25 Maxim.
«9 de Julio»..	—	—	1	4	8	—
«25 de Mayo»..	2	—	—	4	8	—
«Espora».....	—	—	—	—	8	20 por caño

En el ejercicio de cañón á que hacen referencia las instrucciones, se consumirá solo la mitad de ésta dotación. — La otra mitad se consumirá en el segundo ejercicio que oportunamente se ordenará.

Todos los cañones que tienen segunda carga la usarán exclusivamente.

En general se tratará de que tiren con preferencia aquellos cañones que hayan tirado menor número de veces.

En los calibres de 20 centímetros para arriba, se usarán siempre granadas de hierro lastrada y con tapin ó proyectil Pelliser.

En los cañones de pequeño calibre se usarán granadas de fundición, sin descargarla ni quitarle la espoleta; sin embargo, se autoriza á los señores Comandantes que hagan dos ó tres disparos con Shrapnel para mostrar sus efectos contra blancos adecuados.

Algunos disparos deberán hacerse en caza y retirada extremas, con cañón de pequeño calibre, á fin de habituar á los cabos en la puntería con notables cambios de distancias, estos ejercicios se harán á una velocidad no menor de 12 millas.

Entre los ejercicios de fusil sobre el cañón, se harán algunos durante los zafarranchos de combate, de noche, iluminando los blancos con los proyectores; entre éstos ejercicios debe haber algunos con buque en movimiento.

El valor de los tiros se apreciará por medio de la regla T. no

quedando excluido el uso de otros métodos de apreciación que se ensayen con resultado.

Al tratarse de **Tubo económico** debe entenderse que solo se usará propiamente éste sistema en aquellos cañones que no tengan instalaciones para fijar el fusil Mauser fuera del ánima.

Buenos Aires, Octubre 13 de 1897.

MARTIN RIVADAVIA.

Instrucciones

para las maniobras de la Segunda División

La División dejará á Puerto Belgrano el día diez y siete de Octubre y una vez fuera de la barra se destinará el tiempo necesario para hacer las siguientes operaciones:

1. — Escrupulosa compensación de los compases, consignándose todos los datos que puedan ser de interés para su estudio.

2. — Diámetros tácticos á la velocidad de 10 y 12 millas (observaciones de ambas bandas y en poco fondo).

3. — Iguales observaciones que el anterior, en aguas hondas (más de 25 brazas).

Una vez terminadas éstas operaciones, la División se dirigirá al Sud, haciendo recalada en los siguientes puntos notables de la costa: Punta Delgada, Cabos dos Bahías, Isla Pengüin y Cabo San Francisco de Paula. — En éste último punto la División se separará en dos grupos, compuestos: el primero del **GARIBALDI** y **PATRIA**, y el segundo del **LIBERTAD** é **INDEPENDENCIA**. — El segundo grupo entrará al Río Santa Cruz, dando fondo en el londeadero de Punta Kiel, donde permanecerá hasta el día 24 de Octubre.

El **GARIBALDI**, acompañado del **PATRIA**, seguirá al Sud, tomando el primero el londeadero de San Sebastián.

Al estar en el paralelo del río Gallegos, destacará el **PATRIA** que entrará al puerto, hará viveres frescos para ambos buques y se in-

corporará al buque insignia en San Sebastián. — Aquí permanecerán hasta el día 24 de Octubre á la madrugada, hora en que zarparán, regresando al Norte y después de dejar cabo Virgenes, se aproximarán á la costa y bajándola á diez millas de distancia, tomarán el fondeadero de Punta Kiel (Río Santa Cruz) el día 25 de Octubre, en 9 á 10 brazas de agua en bajamar.

El **LIBERTAD** é **INDEPENDENCIA** dejarán su fondeadero de Santa Cruz el día 24, navegando en conserva á lo largo de la costa hacia el Norte; reconocerán la roca Bellaco, si el tiempo y la hora lo permiten y al encontrarse al Nord-Este del Cabo Tres Puntas, próximamente á quince millas, se separarán: el primero se dirigirá á Bahía Mazarredo y el segundo á Tilly, ambos fondearán en estos respectivos puntos el tiempo necesario para prepararse nuevamente en el fondeadero Norte de la Isla Toba, á una hora que habrán fijado al separarse. — Permanecerán un día en Toba, zarpando y pasando entre las islas Arce y Raza se dirigirán al Norte, separándose en el sitio oportuno para tomar el **LIBERTAD** el Puerto de Santa Elena y el **INDEPENDENCIA** el de Caleta Raza; ambos permanecerán fondeados el tiempo necesario para incorporarse al **GARIBALDI** frente á la boca del Río Chubut, el día 31 de Octubre á las 9 horas a. m.

El **GARIBALDI** y el **PATRIA** dejarán su fondeadero de Punta Kiel, dirigiéndose al Norte y destacándose el **PATRIA** en el paralelo de Puerto Deseado.

El **GARIBALDI** hará una recorrida de la Costa Sud-Oeste del Golfo San Jorge, fondeando en la Rada Tilly el tiempo conveniente para encontrarse frente á la boca del Río Chubut el día 31 de Octubre á las 9 horas a. m., donde se le incorporará el resto de la División.

El **PATRIA** fondeará en el Río Deseado, dejará después éste puerto con rumbo al Norte, recorrerá los fondeaderos de Toba, Santa Elena, Caleta Raza, debiendo detenerse en ellos el tiempo que crea conveniente para encontrarse con los demás buques de la División frente al Río Chubut, el día 31 de Octubre á las 9 horas a. m.

Una vez la División reunida hará rumbo á Golfo Nuevo dando fondo en Puerto Mandry el mismo día 31 á la tarde.

Durante la estadía en éste Puerto se harán ejercicios de bote y señales, lanzamiento de torpedos, tiro al blanco con tubo económico y desembarcos parciales, haciendo ejercicios en tierra de tiro al blanco con fusil.

Refrescarán víveres y llenarán sus carboneras con el carbón que tendrá el Transporte RIO SANTA CRUZ, con destino á la Escuadra. Permanecerán en éste fondeadero hasta el 9 de Noviembre.

El día 9 á la madrugada, dejarán Puerto Mandry con rumbo al Norte, destacándose el PATRIA al Río Negro para dar por telégrafo al Faro, sin entrar, las novedades que tuviera y recibir las órdenes del Estado Mayor General. La División seguirá á fondear á 10 millas del Pontón Faro de Bahía Blanca y una vez incorporado el PATRIA entrará al Puerto Belgrano el día 11 de Noviembre.

Se hará con toda la frecuencia posible durante todo el tiempo que permanezcan en Puerto Belgrano ejercicios de lanzamiento de torpedos, botes, tiro al blanco con cañón en tierra. Cada buque hará separadamente un ejercicio de tiro de cañón con buque en movimiento y blanco fijo, ciñéndose en los consumos de municiones á las planillas que se dan por separado.

El día 19 de Noviembre, los buques se harán á la mar con objeto de efectuar un desembarco que otra Escuadra que se supone enemiga trata de impedir, en el tramo de costa comprendido entre los paralelos 40 y 43 de latitud Sur.

Estas operaciones durarán hasta el día 23 de Noviembre á medio día y para ello se tendrá en cuenta las instrucciones que se den en pliego por separado.

Las hostilidades empiezan el día 20 de Noviembre á mediodía y terminan el día 23 de Noviembre á medio día.

Terminadas éstas operaciones, la División fondeará en Puerto Belgrano, donde quedará á la espera de órdenes.

En navegación de buques aislados, la velocidad será la marcha económica del buque y en navegación en División ó grupo, la velocidad será la marcha económica de la División ó grupo.

Los señores Comandantes tratarán de que su estadía en los puertos para los cuales no se dan instrucciones especiales, sea lo más provechosa posible para todo el personal.

Buenos Aires, Octubre 13 de 1897.

M. RIVADAVIA.

SEGUNDA DIVISIÓN

El consumo de municiones se hará de acuerdo con la planilla siguiente :

Número de disparos por cada pieza.

BUQUES	25 c/m.	15 c/m.	12 c/m.	Menores de 12 c.	AMETRALLADORAS
«Garibaldi».....	2	1	3	8	—
«Libertad».....	—	—	4	8	20 por caño
«Independencia»....	—	—	4	8	20 por caño
•Pátria».....	—	—	4	8	20 por caño

En los ejercicios de cañón á que hacen referencia las instrucciones, se consumirá solo la mitad de esta dotación. La otra mitad se consumirá en el segundo ejercicio, que oportunamente se ordenará.

Todos los cañones que tienen segunda carga la usarán exclusivamente : con cada cañón del GARIBALDI, uno de los dos tiros que se le asignan, será hecho con carga de combate, de 29 kilos de pólvora Cordita, empleando el alza que tienen actualmente, aunque los tambores estén graduados para 30 kilos. En general, se tratará de que tiren con preferencia aquellos cañones que hayan tirado menos.

En los cañones de 12 c/m. para arriba, se usará siempre granada de hierro lastrada y con tapin Pelliser. En los cañones de pequeño calibre se usará granada de fundición, sin descargarla ni quitarle la espoleta ; sin embargo, se autoriza á los Señores Comandantes que hagan dos ó tres disparos con Shrapnel, para mostrar sus efectos contra blancos adecuados.

Algunos disparos deberán hacerse en caza y retirada extrema, con cañón de pequeño calibre, á fin de que los cabos se habitúen

á la puntería con notables cambios de distancias; estos ejercicios se harán á una velocidad no menor de 12 millas.

Entre los ejercicios de fusil sobre el cañón se harán algunos durante los zafarranchos de combate, de noche, iluminando los blancos con los proyectores; entre estos ejercicios debe haber alguno con buque en movimiento.

El valor de los tiros se apreciará por medio de la regla T., no quedando excluido el uso de otros métodos de apreciación que se ensayen con resultado.

Al tratarse de «tubo económico», debe entenderse que solo se usará propiamente este sistema en aquellos cañones que no tengan instalaciones para fijar el fusil Mauser fuera del ánima.

Buenos Aires, Octubre 13 de 1897.

MARTÍN RIVADAVIA.

Reglas a seguirse para el simulacro de desembarco en la Costa con una Escuadra, habiendo otra Escuadra que trata de atacarla.

La Segunda División tratará de desembarcar en el tramo de costa que en las instrucciones se precisa, 120 hombres armados á Mauser con dos piezas de 0.075 m/m. y su dotación correspondiente de gente y municiones, ó sea un total de 160 hombres escluyendo las clases.

La tropa estará provista de toda la munición reglamentaria para estos casos y víveres para tres días.

Se considerará que la operación ha sido llevada á cabo con buen éxito si ésta División consigue acercarse á la costa, efectuar el desembarco y embarcar nuevamente la gente despues de haber permanecido ésta en tierra durante una hora, y en fin, hacerse á la mar sin que se hayan acercado fuerzas superiores enemigas á una distancia entre 5.000 y 2.000 metros.

Se aplicará á los buques los coeficientes siguientes :

« Buenos Aires »	— 30	—	« Garibaldi »	— 52
« 9 de Julio »	— 21	—	« Independencia »	— 11
« 25 de Mayo »	— 21	—	« Libertad »	— 11
« Espora »	— 4	—	« Patria »	— 1

Las velocidades serán las que se puedan conseguir con tiraje natural. Se recomienda especial cuidado de que éstas operaciones se acerquen en lo posible á lo real.

Las dos Divisiones podrán fraccionarse en la forma que sus jefes lo estimen más conveniente á la realización de sus objetivos respectivos.

Un buque se considera capturado cuando haya permanecido en presencia de fuerzas enemigas superiores á una distancia mayor de 2.000 metros y menor de 5.000 metros, durante noventa minutos para el GANIBALDI, 40 para los Cruceros Acorazados chicos y 15 para los Torpederos. Todo buque fuera de combate se retirará á su punto de partida.

Entiéndese que el tiempo asignado para que los buques se consideren fuera de combate se contará solamente en los que constituye la fuerza superior, contadas las fuerzas por la suma de los coeficientes asignados á los buques de una misma división.

En ningún caso la distancia entre los buques contrarios, deberá ser menor de 2.000 (dos mil metros).

La Escuadra de Cruceros tendrá el derecho de establecer en los parajes que estimare conveniente, estaciones de señales.

Las Escuadras pueden navegar sin luces de navegación reglamentarias, siempre que lo estimaren oportuno para sus maniobras, pudiendo hacer uso de otros aparatos luminosos para conservar ó modificar formaciones.

Este simulacro de ataque y defensa, tiene por objeto adiestrar el personal de máquinas en el manejo de las mismas en circunstancias análogas á las de la guerra, y conocer su compartimento, así mismo acostumbrar al personal en general á la navegación durante la noche, sin luces y principalmente despertar en los señores Comandantes de División y buques, el criterio táctico. Los elementos que constituyen ambas Divisiones y la falta absoluta de poblaciones y estaciones semafóricas etc., en el tramo de costa de que se trata, no permiten dar mayor amplitud á éstos ejercicios, ni pretender de ellos todo el provecho que pudiera sacarse; es por ésto, que á fin de multiplicar el número de combinaciones tácticas que pueden presentarse, que se asigna á los buques, coeficientes que en realidad no corresponden á su verdadero valor militar.

Se considerarán aguas y costas neutrales todo lo que queda fue-

ra : por el Norte, del paralelo $40^{\circ}40'$; por el Sud, al Sud del paralelo 42° y al Este del meridiano $61^{\circ}30'$, desde el paralelo 42° hasta el paralelo $40^{\circ}40'$.

Entiéndase bien que el desembarco solo puede efectuarse desde la márgen Sud de la embocadura del Río Negro hasta Punta Ninlas, en su parte interior.

El croquis adjunto, indica el límite de las operaciones.

Los buques perseguidores al estar dentro de la distancia de los 5000 metros de los buques inferiores, harán un disparo de cañón con carga de saludo, izando la señal de reconocimiento y anotando precisamente la hora.

Si trascurre el tiempo asignado para quedar fuera de combate él ó los buques inferiores, la fuerza superior hará un nuevo disparo al finalizar el tiempo, debiendo él ó los buques inferiores retirarse de la acción al puerto de su destino.

Retirándose fuerza inferior perseguida sin que hubiera trascurrido el tiempo asignado para quedar fuera de combate, hará un disparo con carga de saludo al estar fuera de la distancia de los 5000 metros ó al entrar á aguas neutrales.

Para que estas operaciones puedan ser controladas y juzgadas debidamente por el Estado Mayor, deberán llevarse minuciosamente las anotaciones respectivas en los libros de navegación y máquina de cada buque, siendo visados con la frecuencia debida por los señores Comandantes, los que elevados en copia al Jefe de la División, serán visados á su vez por éste y elevados al Estado Mayor.

Junto con ellas elevará cada Jefe de Division un croquis de las derrotas seguidas de Grupos ó buques aislados, en el que también se especifique los encuentros que hayan tenido lugar.

La fecha para la operación del desembarco que debe efectuar la Segunda División ha sido postergada hasta el día (1) primero de Diciembre, á medio día, en que empiezan las hostilidades, terminando el día (4) cuatro de Diciembre á medio día.

La División de su mando zarpará de ese puerto con la anticipación que U. S. juzgue conveniente para estar en condiciones, el día primero (1) de Diciembre á medio día, de ocupar la posición que haya elegido.

MARTÍN RIVADAVIA.

Nota. — Fué enviada una copia igual de esta parte de las instrucciones á cada una de las dos Divisiones.

COPIA

Buenos Aires, Noviembre 17 de 1897.

Al Señor Jefe de la 2ª División, Capitán de Navío Don Atilio Barilari.

Como aclaración y ampliación de la parte de las Instrucciones relativas á las « Reglas á seguirse para el simulacro de desembarco en la costa con una Escuadra habiendo otra Escuadra que trata de atacarla », pongo en conocimiento de V. S. lo siguiente :

En el párrafo que dice :

« Se considerará que la operación ha sido llevada á cabo con buen éxito si esta División.....etc. — y termina — « sin que se hayan acercado fuerzas superiores á una distancia entre 5000 y 2000 metros ».

En el párrafo que dice :

« Un buque se considerará capturado ó fuera de combate cuando haya permanecido en presencia de fuerzas superiores á una distancia de 2000 metros » — deberá leerse : — « Un buque se considerará capturado cuando haya permanecido en presencia de fuerzas enemigas superiores á una distancia mayor de 2000 y menor de 5000 metros ».

Entiéndese que el tiempo asignado para que los buques se consideren fuera de combate se contará solamente en los que constituyen la fuerza inferior, contadas las fuerzas por la suma de los coeficientes asignados á los buques de una misma División.

El párrafo que dice :

« Se considera terreno neutral todo lo no comprendido..... etc. » — queda cambiado por el siguiente : — « Se considerarán aguas y costas neutrales todo lo que quede fuera por el Norte del paralelo 40°40'; por el Sud, al Sud del paralelo 43°40', y por el Este del meridiano 62° desde el paralelo 43°40' hasta el paralelo 42° y al Este del meridiano 61°30' desde el paralelo 42° hasta el paralelo 40°40'.

Entiéndese bien que el desembarco solo puede efectuarse desde la margen Sud de la embocadura del Río Negro hasta Punta Ninlas en su parte interior.

El croquis adjunto indica el límite de las operaciones.

Los buques perseguidores al estar dentro de la distancia de 5.000

metros á los buques inferiores harán un disparo de cañón con carga de saludo, izando la señal de reconocimiento y anotando precisamente la hora.

Si transcurre el tiempo para quedar fuera de combate él ó los buques inferiores, la fuerza superior hará un nuevo disparo al finalizar el tiempo, debiendo él ó los buques inferiores retirarse de su destino.

Retirándose fuerza inferior perseguida sin que hubiera transcurrido el tiempo para quedar fuera de combate, hará un disparo con carga de saludo al estar fuera de la distancia de 5.000 metros ó al entrar á aguas neutrales.

Para que éstas operaciones puedan ser controladas y juzgadas debidamente por el Estado Mayor, deberán llevarse minuciosamente las anotaciones respectivas en los libros de navegación y máquina de cada buque, siendo visadas con la frecuencia debida por los señores Comandantes, las que elevadas en copia al Jefe de la División serán visadas á su vez por éste y elevadas al Estado Mayor. Junto con ellas, elevará cada Jefe de División un croquis de las derrotas seguidas de grupos ó de buques aislados, en el que también se especifique los encuentros que hayan tenido lugar.

La fecha para la operación de desembarco que debe efectuar la 2ª División ha sido postergada hasta el día primero de Diciembre á medio día, que empiezan las hostilidades, terminando el día 4 de Diciembre á medio día.

La División de su mando zarpará de ese puerto con la anticipación que V. S. juzgue conveniente, para estar en condiciones el citado día primero de Diciembre á medio día de ocupar las posiciones que haya elegido.

Dios guarde á V. S.

MARTÍN RIVADAVIA.

Parte General de Navegación

El día 14 de Octubre pasado, después de ser honrado con la despedida personal de S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina y de V. S., zarpé de la Rada de Buenos Aires á las 4 y 10 p. m. en demanda de Punta Piedras.

Antes de llegar á ese punto despaché al PATRIA y di libertad de maniobra á los buques de mi División para que pudieran

compensar sus compases y determinar todos los elementos de su diámetro tácticos en grandes y pequeñas profundidades, después de lo cual debían reunirse al buque de mi insignia á 10 millas al Sud del Faro de Río Negro el día 18 á las 10 a. m.

El ESPORA se dirigió á Bahía Blanca en cumplimiento de órdenes directas de V. S.

El día 18 á la hora fijada, se encontraban los cuatro buques reunidos en el lugar mencionado, y como hubiera tiempo de tomar viveres frescos en Patagones, de acuerdo con las indicaciones de V. S. despaché al 25 DE MAYO á Golfo Nuevo y al 9 DE JULIO á San José, dirigiéndome con el BUENOS AIRES y ESPORA á San Antonio.

Al día siguiente entró el ESPORA á Puerto de San Antonio conduciendo al Jefe del Estado Mayor de la División y varios Oficiales del BUENOS AIRES con el objeto de hacer un reconocimiento de su fondeadero.

El 21 de Octubre se reunieron nuevamente los cuatro buques de la División en Puerto Madryn, donde se dió principio á la série de ejercicios preliminares de que se dá cuenta en otro capítulo.

El 30 de Octubre, entregada la correspondencia oficial al ESPORA que debía esperar á la Segunda División antes de zarpar para Patagones, y una vez dadas las instrucciones del caso á los Señores Comandantes del 9 DE JULIO y 25 DE MAYO, zarparon los tres Cruceros con rumbo al Sud.

En el paralelo de la Isla Rasa dió á los buques libertad de maniobra con orden de cumplir las instrucciones recibidas. El 9 DE JULIO se dirigió á la Bahía Langara, el 25 DE MAYO á la Rada de Tilly y el BUENOS AIRES á la Bahía de Mazarredo á reconocer los fondeaderos y levantar un croquis de sus inmediaciones.

El día 3 de Noviembre se reunieron los tres Cruceros á la vista de la Isla Pengüin emprendiendo nueva marcha hacia el Sud, en conserva, hasta el día 4 á las 3 y 50 a. m. en que hallándose la División frente á Santa Cruz, ordené al 9 DE JULIO que entrara á hacer un reconocimiento y coleccionar un croquis del fondeadero más aparente para una Escuadra.

El BUENOS AIRES y 25 DE MAYO siguieron viaje hasta el día 5 á las 6 a. m. en cuya hora fondearon en la Bahía de San Sebastián (Tierra del Fuego).

El día 6 de Noviembre se incorporó el 9 DE JULIO y á la 1 y 35 p. m. levó anclas la División, haciendo rumbo á Golfo Nuevo donde llegó el día 10 á la 1 y 30 p. m.

Del fondeadero del Puerto Madryn zarparon los buques con motivo de las maniobras, y después de poner fuera de combate á los buques de la Segunda División en la forma que va detallada en otro lugar, fondearon nuevamente en Madryn, entre el 4 y 6 de Diciembre.

El 10 de Diciembre zarpé por última vez del fondeadero de Madryn con rumbo á Puerto Belgrano á donde llegué el día 11, quedando desde ese momento todos los buques de mi División á las órdenes directos de V. S.

Los partes parciales, croquis y planos de sondajes que van agregados informarán á V. S. del trabajo efectuado por cada buque aisladamente.

El BUENOS AIRES reconoció las proximidades de Puerto San Antonio, sondó el fondeadero de Madryn y valizó un banco peligroso que se extiende hasta cerca del fondeadero habitual de la Esquadra y luego reconoció y levantó un croquis de la Bahía Mazaredo.

El 9 DE JULIO sondó y levantó planos de la parte S. O. del Puerto San José, de la Bahía Langara y del Puerto de Santa Cruz, ejecutando además una línea de sondajes en el Golfo de San Jorge. Merece especial mención la difícil operación que llevó á cabo, con todo éxito, al colocar un línea continua de estaciones semafóricas en la Costa Norte del Golfo de San Matías.

El 25 DE MAYO levantó un plano y valizó la rada de Tilly, efectuó una línea de sondajes en el Golfo de San Jorge, y colocó una línea de estaciones semafóricas entre Punta Ninlas y Punta Hércules.

El ESPORA reconoció el interior del Puerto de San Antonio y efectuó tres viajes conduciendo órdenes de V. S. desde el Río Negro hasta Golfo Nuevo.

Durante las estadias de la División en el fondeadero de Madryn, los buques que la componen se han provisto cuatro veces de carbón.

Esta operación ha dejado mucho que desear por el tiempo ejecutivo que ha requerido, á pesar de los esfuerzos especiales que se hicieron, como lo verá V. S. por el siguiente cuadro de los resultados alcanzados.

CRUCERO «BUENOS AIRES»

Fecha	Carbón embarcado	Tiempo empleado
25 á 26 de Octubre	260 toneladas	24 horas
1 de Noviembre	168 »	10 »
23 á 24 de Noviembre	236 »	24 »
5 á 6 de Diciembre	120 »	14 »

CRUCERO «9 DE JULIO»

26 á 27 de Octubre	180 toneladas	16 horas
10 á 11 de Noviembre	58 »	9½ »
23, 24 y 25 Noviembre	495 »	34 »
6 de Diciembre	42 »	10 »

CRUCERO «25 DE MAYO»

27 de Octubre	150 toneladas	11 horas
11 de Noviembre	48 »	6 »
24 á 25 de Noviembre	432 »	23 »
8 de Diciembre	61 »	7 »

CASA-TORPEDERA «ESPORA»

25 á 27 Octubre	81 toneladas	24 horas
10 de Noviembre	30 »	8 »
24 á 25 de Noviembre	74 »	20 »
4 de Diciembre	59 »	10 »

La estadía de un buque de guerra moderno en el mar, está limitada por la cantidad de combustible que tiene á bordo, y considerando la poca capacidad de sus carboneras en relación á lo que consume, se hace alarmante el resultado poco satisfactorio de la toma de carbón por los buques de mi división, y reclama á mi juicio la atención preferente de V. S.

El BUENOS AIRES consume 16 toneladas por hora á gran velocidad, y sin embargo, tomando por base lo efectuado durante los ejercicios, necesitaría, en las mejores condiciones, casi 60 horas para embarcar las mil toneladas que puede estivar.

Con motivo del primer viaje del Transporte RÍO SANTA CRUZ á Golfo Nuevo, tuve el honor de llamar la atención de V. S. hacia las dificultades que ofrecía la carga del carbón que condujo, de-

bido á su falta de medios apropiados al caso, y propuse que fuera dotado de los aparatos indispensables que facilitarán las operaciones en todo tiempo.

Las cifras consignadas más arriba, demostrarán á V. S. la razon de mis observaciones pues mientras fué posible tomar á razón de 16, 8 toneladas por hora del Transporte USHUAIA apenas se alcanzaron á cargar 11 del SANTA CRUZ.

EDELMIRO CORREA.

Primera División

EJERCICIOS

Convencido de que el horario de ejercicios y faenas en vigencia no llenaba las necesidades de una Escuadra de buques modernos y aprovechando la autorización verbal que me dió V. S. sin introducir las reformas necesarias en el reglamento interno que rige, puse en vigencia el 21 de Octubre un horario de servicio diario, así como uno semanal de ejercicios generales y parciales y de inspección y prueba de todos los aparatos destinados al servicio de los buques en combate, y á su salvamento en caso de accidentes.

Adjunto al presente parte va una copia de los horarios mencionados para que V. S. pueda darse cuenta de que nada se ha omitido durante el tiempo que han durado los ejercicios para obtener el rendimiento más eficaz y la conservación más perfecta de todo el material de la División, conjuntamente con la mejor preparación del personal encargado de su manejo y cuidado.

Se han instituido ejercicios como el de colocar el palleté de colisión, cerrar compartimentos estancos, prepararse para desembarco, armar y tripular las embarcaciones menores, provisión de municiones, explicación de roles, y otros, que pasaban casi desapercibidos, pero cuya importancia exige la más preferente atención á bordo de todo buque moderno.

Además de los ejercicios, el horario que adopté contiene disposiciones destinadas á comprobar, en todo momento, el estado y buen funcionamiento de todas las instalaciones eléctricas, cables y baterías de artillería, aparatos hidráulicos y de buzo, proyectiles, pólvoras, etc., de suerte que cualquier defecto puede ser descubierto y reparado en el acto de producirse.

Sirve igualmente para puerto y para el mar, y tiene la ventaja especial de que es adoptable en invierno como en verano, y como han pasado ya más de dos meses desde que lo puse en vigencia á bordo de los buques de mi División, sin escuchar más que elogios á sus disposiciones, apesar de haber pedido á los Señores Comandantes que me señalaran cualquier defecto, me permito pedir á V. S. se sirva darle su atención, con el fin de ponerlo en práctica general, si lo cree conveniente.

En la misma fecha que el horario, puse en vigencia el reglamento de embarcaciones menores, cuya copia va agregada. Este reglamento, como así mismo el libro de señales de botes, vino á llenar una necesidad muy sentida, permitiendo ahora una comunicación fácil entre los buques y las embarcaciones destacadas, y al mismo tiempo, estableciendo la obligación de proveer á todas las probables necesidades de las embarcaciones y sus tripulantes al largarse de abordó en mal tiempo ó en alta mar.

Una vez en vigencia el horario, la instrucción del personal quedó subordinada á sus indicaciones, electuándose los distintos ejercicios parciales periódicamente, siempre que el tiempo y las exigencias de otros servicios no lo impidieran.

Los ejercicios generales eran ordenados cada vez que se juzgaba necesario á fin de apreciar el grado de adelanto obtenido en la práctica aislada de los distintos buques, sea en la uniformidad, ó dentro de las instrucciones reglamentarias y órdenes impartidas.

ARTILLERÍA

Careciendo los buques de medios económicos para ejercitar á los cabos de cañón para el tiro con buques en movimiento, se dispuso con fecha 22 de Octubre que los Señores Comandantes hicieran arreglar un bote dotándolo de seis soportes situados en bancadas alternadas por banda y próximos á la regala á fin de poder sostener un fusil remington, improvisando así un sistema económico de tiro al blanco con buque en movimiento, que se acercaba bastante á las condiciones reales de tiro abordó de los buques, pues dichos botes eran remolcados á gran velocidad por lanchas á vapor durante el ejercicio.

Con éste sistema, con los tubos económicos, y con los fusiles adoptados á los cañones, se practicaron los ejercicios preliminares de artillería, así de día como de noche, en buen y mal

tiempo, ántes de efectuarlo con buque en movimiento y con los cañones de abordo.

El 14 de Noviembre zarparon el BUENOS AIRES, 9 DE JULIO y 25 DE MAYO á electuar un ejercicio de tiro al blanco con buque en movimiento. Este ejercicio fué practicado aisladamente por los tres buques á la velocidad de 8 á 10 millas con las piezas del armamento secundario, habiéndolo disparado cada buque el número de tiros marcado por las intrucciones de V. S.

Mientras que un buque practicaba su tiro de cañón, los otros efectuaban lanzamiento de torpedos con buque y blanco en movimiento.

Terminados los ejercicios con resultado satisfactorio y en todo de acuerdo con la órden respectiva, los buques regresaron á su fondeadero.

Después de ésto continuaron practicando ejercicios con tubo económico y remington, adoptado á los cañones y montado en soportas de botes, con los resultados apuntados en las planillas agregadas en los anexos al parte.

TORPEDOS

El BUENOS AIRES ha efectuado 14 lanzamientos: 1 con buque y blanco fijo, 10 con buque fondeado y blanco en movimiento y 3 con buque y blanco en movimiento.

El 9 DE JULIO efectuó 11 lanzamientos: 4 con buque blanco y fijos, 2 con buque fijo y blanco en movimiento y 5 con buque y blanco en movimiento.

El 25 DE MAYO efectuó 3 lanzamientos: 1 con buque fijo y blanco en movimiento, y 2 con buque y blanco en movimiento.

El ESPORA efectuó 1 lanzamiento con buque y blanco fijos.

Los blancos en movimiento estaban constituidos por uno ó dos botes remolcados por lanchas á vapor.

Los lanzamientos fueron efectuados en días de calma y mar agitada, con corrientes en diferentes direcciones, á distintas profundidades y á distancias variables entre 400 y 600 metros.

Los lanzamientos con buque y blanco en movimiento fueron efectuados con velocidades encontradas de 8 á 10 millas para los buques y de 5 á 6 para los blancos.

Todos los lanzamientos fueron efectuados con buen éxito no habiendo ocurrido novedad alguna que merezca mención especial.

INFANTERÍA Y DESEMBARCO

No siendo suficiente la instrucción de infantería que reciben los marineros á bordo, la que se reduce al manejo del fusil y algunos movimientos y desfiles verificados en un medio enteramente distinto al de la realidad, dispuse con fecha 25 de Octubre que los buques efectuaran desembarcos sucesivamente de sus compañías de infantería, á fin de hacer ejercicios en tierra en orden abierto y cerrado, y por por último practicar un tiro al blanco en el polígono que al efecto se construyó. Cada compañía además de su efectivo de plana Mayor y tropa llevaba adjunto el servicio de aprovisionamiento y sanidad para atender á cualquier accidente.

El 9 DE JULIO efectuó su desembarco el 25 de Octubre, el 25 DE MAYO el 26, el BUENOS AIRES el 27, y el ESPORA el 29. La operación de cargar carbón que se llevaba á cabo en esos días determinó el orden en que los buques efectuaron sus respectivos ejercicios.

El día 12 de Noviembre ordené un desembarco general de 450 hombres de infantería, con seis piezas de artillería y sus respectivas dotaciones, además del correspondiente servicio de aprovisionamiento y Sanidad con carpa, hospital, etc.

A las 5 a. m., se largaron simultáneamente todos los botes á remolque de lanchas á vapor y despues de desembarcar en las playas del fondeadero de Madryn, llevaron un ataque simulado á una posición en tierra.

Después de ejecutar una série de movimientos aislados y combinados, se efectuó un ejercicio de tiro al blanco con cañón, disparándose 60 tiros con el mejor éxito, como lo podrá ver V. S. en las planillas anexas.

A las 11 a. m. quedó reembarcado todo el personal, sin el menor inconveniente.

EMBARCACIONES MENORES

Estos ejercicios han sido practicados dos veces por semana, salvo cuando el estado del tiempo lo ha impedido.

Tanto los botes á remo y á vela como las lanchas á vapor han practicado evoluciones obteniéndose muy buenos resultados.

SEÑALES

Los ejercicios prácticos han dado resultado satisfactorio.

Los Cruceros 9 DE JULIO y 25 DE MAYO cambiaron señales con

sus proyectores eléctricos durante varias horas, estando fondeado el primero en el Puerto San José, sobre la máquina, el segundo en Golfo Nuevo, á 35 millas de distancia.

Hice un ensayo de comunicación á cuarenta millas en el Golfo San Jorge, pero sin resultado, debido quizá á la falta de nubes que reflejara la luz.

No existiendo un sistema de señalación que permitiera comunicar sin signos ó aparatos especiales y teniendo en cuenta, además, que el aparato Varela y la titulada ratonera, solo pueden emplearse con eficacia á distancias menores de 3000 metros, dispuse poner en vigencia el Código Morse para ser usado con una lámpara incandescente de 50 bujías colocada en la perilla de uno de los palos.

Por este medio es posible cambiar señales á larga distancia de noche entre los buques, y el Código se presta á comunicar siempre con los patrones de embarcaciones menores destacadas, pues basta cualquier objeto durante el día y un simple farol blanco durante la noche, para hacer las rayas y puntos que constituyen sus signos. — Por otra parte, el Código Morse es universalmente conocido y permite las comunicaciones fáciles con nuestro ejército de tierra á donde es reglamentario, y con el muy numeroso gremio de telegrafistas que existen en toda costa poblada, y finalmente, coloca á los timoneles y patrones de botes en condiciones de recibir ó transmitir los cablegramas de las redes telegráficas en las costas.

Por estas consideraciones, pienso que V. S. ha de aprobar mi proceder en este caso y quizá ordenar la vigencia del Código en toda la Escuadra á sus órdenes.

Con motivo de las maniobras y previendo la necesidad de hacer navegaciones durante la noche con luces ocultas, ensayé varios sistemas tendentes á conservar contacto con los demás buques de la División y transmitirles mis órdenes sin ser descubierto por terceros, y concluí por adoptar un tubo de 15 centímetros de diámetro con diafragmas, en el fondo del cual había una lámpara incandescente de 50 bujías.

Cada buque fué provisto de cuatro de estos tubos: dos en las cofas, uno en el puente de proa y otro en el de popa, y colocado cada par de manera á servir de luces reguladoras de distancias.

En la práctica dieron excelentes resultados, pues eran visibles solamente para el buque que se hallaba situado en la línea del eje,

y servía al mismo tiempo como aparato de señales utilizándose con el Código Morse. Merece especial atención el hecho de haber podido indicar al 9 DE JULIO la situación del BUENOS AIRES, mientras aquel perseguía al PATRIA durante las hostilidades, sin que este último se apercibiera.

Durante las navegaciones en Escuadra, fueron transmitidos por señales los partes íntegros que van agregados, del 25 DE MAYO sobre su reconocimiento de la Rada de Tilly, y del 9 DE JULIO sobre su reconocimiento de la Bahía Langara, habiendo ocupado éste último buque 16 horas en hacerlo.

EVOLUCIONES

Siempre que navegaban dos ó más buques de la División en conserva, se ejecutaban evoluciones de Escuadra durante el día, tendentes á tomar con rapidez y conservar las formaciones en líneas de fila y líneas de frente que han variado entre 10 y 18 nudos y á las distancias de 300 á 500 metros. Durante la noche se ha navegado en línea de fila endentadas con luces ocultas y guardando la distancia de 500 á 600 metros.

OTROS EJERCICIOS

Además de los mencionados, se han efectuado diariamente zarranchos generales preparando los buques para combate, cubriendo artillería, ocupando puestos de incendio, preparando los palletes de colisión y cerrando los compartimentos estancos.

MATERIALES

A fin de poder estar siempre al corriente del estado del material abordo, así como del regular funcionamiento de los aparatos destinados á los distintos servicios de los buques, dispuse que los señores Comandantes me remitieran siempre copia del parte pasado al efectuar cada una de las inspecciones ordenadas en el horario de la División.

Por ellos he sabido siempre el estado general del material, pudiendo, en consecuencia, saber á que atenerme al ordenar los distintos servicios y ejercicios de los buques de la División.

EDELMIRO CORREA.

Maniobras

Llegado el momento de preparar División para las maniobras instituidas por ese Estado Mayor, y una vez confeccionado el plan de operaciones que decidí poner en práctica, dí á conocer á los señores Comandantes las reglas fijadas para el caso por V. S., conjuntamente con las instrucciones que á continuación se transcriben.

INSTRUCCIONES A QUE DEBEN SUJETARSE LOS SEÑORES COMANDANTES DE LOS BUQUES DE LA 1ª DIVISIÓN, DURANTE EL SIMULACRO DE ATAQUE Y DEFENSA ESTABLECIDO POR EL ESTADO MAYOR GENERAL DE MARINA.

Acercándose la fecha en que la 2ª División deberá tratar de efectuar un desembarco de fuerzas en la costa, burlando, si le es posible, la vigilancia de los elementos que componen la división de mi mando, de acuerdo con las instrucciones del Estado Mayor General de Marina:

El que suscribe, detalla á continuación el plan de operaciones que ha resuelto poner en práctica para impedir el desembarco proyectado, reclamando para él toda la atención de los señores Comandantes, á fin de que cooperen eficazmente á su ejecución.

El reducido número de tropas á desembarcar, la abundancia de sitios abrigados en todo tiempo, la velocidad crecida de algunos de los buques de la 2ª división, y la libertad de fraccionarse que le acuerdan las reglas establecidas, permitirían un simulacro en un extremo, para facilitar el desembarco en el otro, el que quizá podría hacerse en 4 ó 5 horas, contando el tiempo necesario para llegar al desembarcadero y alejarse nuevamente.

Por otra parte, la línea á defender alcanza á 470 millas de costa desierta sin población y sin telégrafos, ni otros medios de comunicación, y, los buques más veloces de la división tardarían unas 24 horas en recorrerlas á su máxima velocidad, hecho que desde ya resuelve el punto á favor de la 2ª. División, pues asegura un intervalo demasiado largo entre dos pasos consecutivos de un buque vigilante por el mismo punto.

Además, las reglas establecen que las hostilidades empezarán el día 20 de Noviembre á medio día, y marcan la misma fecha

para que ésta División se haga á la mar en son de guerra, no dando á conocer la situación de la flota enemiga, lo que destruye toda posibilidad de buscarla y mantener contacto con ella.

Todas éstas dificultades se aminoran ante la regla que dá derecho á la división de cruceros para establecer estaciones de señales en los parajes que crea convenientes; quizá con el objeto de asemejar al campo de acción, para el caso, á un país poblado con sus elementos de comunicación y recursos que podrían convertirlo en objetivo de hostilidades por parte de un enemigo.

Por éstas razones se establecerán estaciones semafóricas en los puntos convenientes de la costa para que puedan cooperar á la vigilancia y dar aviso á la escuadra de la aproximación ó movimientos de una fuerza hostil.

Las estaciones semafóricas formarán dos líneas de comunicación, una entre Punta Ninfas y Punta Norte y la boca de San José (Península de Valdéz), y la otra entre San Antonio y Río Negro (Golfo de San Matías) encargadas de señalar las novedades que observen y de transmitir señales entre un buque y otro.

Por las señales de las estaciones semafóricas se podrá saber en cualquier momento la dirección en que se aproxima un enemigo y la fuerza de que se compone, y también se podrá pedir refuerzos ó conocer la necesidad de acudir en auxilio de algún amigo. A cada buque de la división se asigna un trecho determinado á recorrer y vigilar, marcándose las horas precisas en que deberá encontrarse en cada extremo de su recorrida, á fin de que pueda comunicar con el buque que le sigue las novedades observadas ó transmitidas por semáforo.

Estos trechos unidos formarán una línea que, partiéndose de las proximidades de Punta Ninfas, recorra los frentes S. y E. de la Península de Valdéz, atraviése la boca del Golfo de San Matías y termine en las proximidades del Río Negro.

El buque insignia formará el extremo N. de la línea, recibirá las comunicaciones semafóricas de la costa N. del Golfo de San Matías, y recorrerá una línea que partiendo del Río Negro, vaya en dirección á Punta Norte, y termine á 22 millas de la misma al N. 38. E. verdadero.

El ESPORA comunicará con el BUENOS AIRES y recorrerá una línea que, partiendo desde el punto situado á 49 millas al N. 38.

verdadero de Punta Norte, vaya hasta 10 millas de la misma y en seguida cambie al S. 48. E. de Punta Norte; recibirá las comunicaciones semafóricas de Punta Norte que le darán las novedades del Puerto de San José y de la parte S. y E. de la Península Vélez, y comunicará con el 25 DE MAYO.

El 25 DE MAYO comunicará con el ESPORA y recorrerá una línea que, partiendo desde un punto situado á 19 millas al S. 78, E. verdadero de Punta Norte, vaya al S. 48. E. durante 5 millas y cambie al S. 14, O. durante 38 millas, terminando á 5 millas al N. 74, E. de Punta Delgada; recibirá las comunicaciones semafóricas del frente de la Península Valdéz y comunicará con el 9 DE JULIO.

El 9 DE JULIO comunicará con el 25 DE MAYO y recorrerá una línea que partiendo desde 4 millas al S. 38, E. de Punta Delgada, siga por 2 millas al S. 14, O. y cambie al S. 70, O. durante 52 millas y luego cambie en dirección á la entrada de Golfo Nuevo, y termine á 5 millas al S. de Punta Ninfas; recibirá las comunicaciones semafóricas del lado S. de la Península y las de Punta Ninfas.

El día 20 del corriente, á medio día, empiezan las hostilidades.

La hora oficial será la hora verdadera del meridiano 62° Oeste.

Antes de esa hora deberá encontrarse el buque insignia en el extremo N. de su trecho de recorrida, el ESPORA y 25 DE MAYO en el punto adonde se unen sus trechos de recorrida, es decir, á 17 y 19 millas respectivamente al S. 84, E. y S. 78, E. de Punta Norte, y el 9 DE JULIO en el extremo de su línea de recorrida, que queda á 3 millas al E. de Punta Ninfas.

A las 12 del día se pondrán los 4 buques en marcha, preparándose para combate. Adoptarán la velocidad necesaria para llegar al término de su recorrida á las 3 horas.

Observarán una vigilancia especial sobre los semáforos de la costa y sobre todo el horizonte visible.

Al llegar al término de su trecho de recorrida el BUENOS AIRES y ESPORA por un lado, y el 9 DE JULIO y 25 DE MAYO por otro, se encontrarán y cambiarán señales de acuerdo con las planillas que se adjuntan.

En el acto de cambiar las señales, sino hubiese novedad, cada buque volverá á su punto de partida, recorriendo todo el trayecto

con velocidad suficiente para llegar en 3 horas; allí cambiará señales con el extremo de la línea de semáforos ó con el buque que debe encontrar, y si no hubiese novedad, volverá á recorrer sucesivamente su línea de vigilancia sin interrupción, de manera á encontrarse siempre en un extremo de su línea á las 12 m., á las 6 p. m., á las 12 p. m., y á las 6 a. m., y en el otro extremo á las 5 p. m., á las 9 p. m., á las 3 a. m., y á las 9 a. m., todos los días que duren las hostilidades; salvo el caso de presentarse oportunidad para atacar con éxito al enemigo ó de ser llamado en sostén de algún buque ó buques de la división.

Todos los buques deberán tener presión en todas sus calderas y estar preparados á desarrollar la velocidad máxima en cualquier momento.

El primer cuidado de cada Comandante al tener noticias de la situación de una fuerza enemiga, deberá ser el de averiguar cual ó cuales son los buques que la componen.

Si se tratase de fuerzas inferiores á las representadas por su buque, las atacará y pondrá fuera de combate si es que se encuentran dentro de la línea neutral y á suficiente distancia de ella para darle tiempo de alcanzarlas.

Los buques que forman el centro de la línea, tendrán cuidado de no abandonar su puesto para atacar á un enemigo inferior en fuerza que hubiera sido señalado desde un extremo, pues esa operación será ejecutada por el buque encargado de recorrer ese extremo.

Si se tratase de fuerzas superiores, el buque más próximo al enemigo se cerciorará de que los semáforos que siguen en dirección á los refuerzos que necesita estén funcionando bien y que la señal sea repetida sin errores, y seguirá recorriendo la línea en dirección á los demás buques amigos á fin de poder reunir en el menor tiempo posible la fuerza necesaria para batir al enemigo.

Estando los extremos N. y S. de la línea que se defiende á solo 34 y 20 millas, respectivamente, de la línea neutral, y ofreciendo esos extremos facilidades para el desembarco en la boca del Río Negro y al abrigo de Punta Ninfas, es posible que el enemigo aproveche la obscuridad de la noche para acercarse á uno de ellos ó para atravesar la línea con destino al Puerto San Antonio, con todas sus fuerzas reunidas á fin de electuar el desembarco al aclarar, contando para el éxito con la rapidez con que pueden desembarcarse 150 hombres, unido á la regla de los coeficientes conte-

nida en las instrucciones que establece que cuando él tenga sus fuerzas reunidas, solo podemos atacarlo con todos nuestros buques á la vez.

Si ocurriera alguno de estos casos, cuyas probabilidades están todas en contra, á causa de que aún á nuestra velocidad máxima necesitaríamos 10 ó 12 horas para reunirnos en el punto atacado, sin contar el tiempo que tardaría en darse la órden de concentración, el Comandante del buque estremo que tenga conocimiento del ataque, limitará su acción á llamar por semáforo á todos los demás buques, y una vez cerciorado de que el aviso ha sido correctamente señalado, y que el buque que le sigue está prevenido, se pondrá en observación, sin exponerse á ser batido por fuerzas superiores, á fin de aprovechar cualquier descuido del enemigo, y estará listo para atacarlo á la llegada de los demás buques de la división, si por alguna causa imprevista hubiese sufrido las demoras necesarias.

Desde el momento en que aviste al enemigo, si se presentase con todas sus fuerzas reunidas, tratará por todos los medios á su alcance de hacerle creer que se encuentran en las proximidades los reluerzos necesarios para batirlo con éxito, á fin de que si persiste en el ataque, lo haga tratando de apurar sus operaciones, pues de esa manera hay probabilidades de que se produzca alguna confusión, la cual podría quizas causar la demora que se necesitaría para poderlo atacar.

Durante la noche, los buques ocultarán todas sus luces, pero tendrán listos los faroles de navegación, para encenderlos cada vez que se aproximen á otro buque.

Cada vez que llegue un buque al estremo de su recorrida, hará uso de sus proyectores eléctricos para cambiar señales con el buque ó semáforo que esté allí, y hará en seguida un minucioso registro de todo el horizonte visible para descubrir la presencia de algún enemigo en las proximidades.

El objeto principal de esta última medida, es alarmar al enemigo si se encuentra en las proximidades y debe ejecutarse con los 2 ó 3 proyectores á la vez, de manera á hacer creer que se trata siempre de señales cambiadas entre todos nuestros buques.

En el caso de atacar á algún buque enemigo, se tendrá cuidado de cumplir exactamente las instrucciones del Estado Mayor General, manteniéndose entre los 2.000 y 3.000 metros durante el tiempo necesario para ponerlo fuera de combate, debiendo

disparar un tiro de salva al llegar á los 3.000 metros y un segundo tiro al espirar el tiempo de contacto prescripto.

Inmediatamente que un buque de ésta división haya terminado de poner á un buque enemigo fuera de combate, le hará señales recordándole lo dispuesto en las reglas establecidas, sobre su obligación de regresar al punto de partida, y, sin pérdida de tiempo, volverá á tomar su línea de recorrida en busca de noticias ú órdenes, y á continuar su vigilancia como ántes.

En el caso de que algún mal tiempo favoreciera á nuestra división hasta el punto de hacer imposible un desembarco en alguna parte del tramo de costa á defender, y aún en algún otro caso en que lo considere conveniente, daré orden á fin de que todos los buques se encuentren reunidos á una hora determinada en uno de los puntos de contacto de la línea de recorrida y á ese fin se asignan los siguientes números á los puntos probables de reunión.

- Núm. 1 La embocadura del Golfo Nuevo.
- » 2 El punto situado á 5 millas al S.45.E. de Punta Delgada
- » 3 » » » 17 » » S.78.E. » » Norte
- » 4 » » » 20 » » N.38.E. » » »
- » 5 » » » 10 » » S. del Iaró del Rio Negro
- » 6 » » » 8 » » S. de Punta Villarino
- » 7 La boca del Puerto San José.

El número que indica el punto de reunión, será precedido de la señal 57 que significa «Punto de reunión» y en seguida indicaré la hora en que todos los buques deberán encontrarse reunidos allí.

Mi señal será transmitida de buque en buque hasta recorrer toda la línea.

En el caso de que la concentración deba ser solo de una parte de las fuerzas, lo comprenderán los Comandantes por el hecho de que señalaré siempre los numerales de los buques que deban reunirse en el punto indicado.

En vista de esto, mi orden solo debe ser transmitida á los buques cuyos numerales se indiquen.

Se llama muy especialmente la atención de los Señores Comandantes á la observación contenida en las instrucciones del Estado Mayor General referente á que el simulacro de ataque y defensa que se practicará tiene por objeto adiestrar al personal de máquinas en el manejo de las mismas, en circunstancias análo-

gas á las de guerra, y como así mismo acostumbrar al personal en general á la navegación durante la noche, sin luces, y principalmente despertar en los Señores Comandantes de División y buques el criterio táctico.

Adjunto á éstas instrucciones vá un Código de señales igual á los que existen en los semáforos.

Por él se verá cuales son las obligaciones de los señaleros, y cual la forma en que comunicarán las novedades.

En el caso de que algún semáforo pidiera agua ó un bote, si no se tratara de alguna novedad especial relacionada con el enemigo, el buque continuará su recorrida, dejando el bote en viaje á tierra para recogerlo al volver á pasar por el mismo sitio. Al largar un bote, se tendrá cuidado de hacerlo como está mandado en el reglamento de embarcaciones menores, con los instrumentos y provisiones necesarias.

Las señales que cambiarán los buques al encontrarse de noche en los extremos de sus recorridas, serán tres rayas y tres puntos con el proyector eléctrico para significar que no hay novedad.

Cuando los dos buques hayan terminado de hacer ésta señal, empezarán á separarse y hacer los pantallazos de que se ha hablado más arriba, durante 5 minutos, pasados los cuales, volverán á quedar ocultas todas las luces del buque.

En caso de que algún buque tenga alguna novedad que comunicar, hará al otro una série de rayas horizontales las que serán contestadas con *inteligencia* por el otro, y en seguida se acercarán los buques á suficiente distancia para cambiar señales con el aparato Varela, ó, si éste estuviera descompuesto, con la ratonera. Una vez concluido, se harán los pantallazos y cada buque seguirá su recorrida.

Las hostilidades terminarán el día 23 de Noviembre á medio día, del tiempo medio del meridiano 65° Oeste.

Terminadas las hostilidades, se reunirán todos los buques á 20 millas al N. 38. E. verdadero de Punta Norte, en cuyo punto recibirán nuevas instrucciones del que suscribe. Durante la noche y mientras duren las hostilidades, deberán permanecer cerrados todos los compartimentos estancos del buque, quedando el pallete de colisión, listo para ser usado. Puerto Madryn.

Buenos Aires Noviembre 5 de 1897.

EDELMIRO CORREA.

Transcurrido el tiempo necesario para que los Señores Comandantes pudieran darse cuenta exacta de mi plan de campaña y una vez dadas todas las esplicaciones de detalle tendientes á obtener su más ámplia cooperación, mandé establecer las líneas semafóricas y ejecutar algunos ejercicios de señales entre las misma á fin de cerciorarme de su buen funcionamiento.

Estas operaciones fueron llevadas á cabo por los Cruceros 9 DE JULIO y 25 DE MAYO en los días que precedieron al 20 de Noviembre que era la fecha fijada para el comienzo de las hostilidades.

Di instrucciones á los Señores Comandantes de establecer todas las estaciones que figuran en el plano número 1, correspondiendo todas las del Golfo San Matias al 9 DE JULIO y las de los frentes Este y Sud de la Península Valdéz el 25 DE MAYO.

Cada estación debía ser servida por 3 hombres dotados de un palo con verga y cabos de maniobra, los signos y útiles necesarios, víveres y aguada para una semana.

Apesar del buen tiempo que reinó no fué posible establecer las líneas continuas de semáforos, pues la falta de atracadero en la parte Norte de la Península Valdéz, impidió la aproximación de botes, y luego la falta absoluta de aguadas, no permitió que la gente que había partido por tierra con carros y caballos llegara á cubrir la costa comprendida entre Punta Cantor y Punta Norte, á donde tampoco era prudente arriesgar un buque.

Al regreso de los Cruceros supe también que eran sumamente difíciles las comunicaciones entre algunos semáforos, debido á la larga distancia que los separaba, y á la mucha retracción atmosférica.

Esta circunstancia me privaba de las comunicaciones con que había contado para conocer el momento y lugar elegidos por el adversario para el ataque, y para transmitir órdenes de concentración á mis fuerzas que necesariamente debían permanecer separadas con el objeto de recorrer y vigilar las costas.

Pero, casi simultáneamente con estos informes, llegaron también las órdenes de V. S., según las cuales quedaba postergada la fecha del comienzo de las hostilidades hasta el día 1º de Diciembre, y, al mismo tiempo, una nota aclaración y ampliación de las reglas establecidas para el simulacro, según la cual se me autorizaba á zarpar de puerto Madryn con la anticipación que creyera conveniente á fin de estar en condiciones de ocupar la posición que hubiera elegido en la fecha del comienzo de las hostilidades.

Me di cuenta inmediatamente que se trataba de ampliar el

campo de la iniciativa y permitir que los Jefes de División utilizaran sus recursos propios con tanta libertad como si se tratara de un caso real de guerra entre dos naciones, y, como, por otra parte, ya había puesto en práctica algunas de las medidas que formaban la base de mi plan de operaciones, resolví ampliarlo de acuerdo con las instrucciones que se transcriben á continuación.

Ampliación á las primeras instrucciones sobre simulacro

Habiéndose resuelto postergar la fecha del comienzo de las hostilidades hasta el día 1º de Diciembre y pudiendo esa postergación perjudicar el éxito buscado por la División de mi mando, en razón de haberse hecho conocer el plan de operaciones adoptado para evitar el desembarco que intentará la 2ª División, y de haberse puesto en práctica algunas de las medidas que forman la base del mencionado plan; y considerando que alguna indiscreción, ó quizás los mismos agentes del adversario, pudieran proporcionarle datos cuyo conocimiento haría fracasar el plan primitivo de defensa, se ha resuelto ampliarlo, de acuerdo con las consideraciones que á continuación se transcriben :

Las instrucciones del Estado Mayor General y las reglas que ha fijado para el simulacro á efectuarse, establecen la siguiente situación general.

La División de mi mando está encargada de la defensa de una zona limitada por la costa, comprendida entre la margen Sud de la embocadura del Río Negro y la parte interior de Punta Ninfas, debiendo impedir que la 2ª División desembarque en esa costa, una fuerza de 150 hombres.

Los buques de la División de mi mando, solo tienen derecho de atacar á los de la 2ª cuando éstos se encuentren en aguas de mi jurisdicción, es decir, cuando hayan salido del terreno neutral, que para el caso, se compone de todo lo que queda afuera por el norte del paralelo 40.40; por el Sud, al Sud del paralelo 43.40 y por el Este, al Este del meridiano 62 desde el paralelo 43.40 hasta el paralelo 42, y al Este del meridiano 61.30 desde el paralelo 42 hasta el paralelo 40.40.

Este terreno neutral está separado tan solo 43 millas del desembarcadero de Punta Ninfas y 40 del de Río Negro, y sin embargo la menor distancia entre Punta Ninfas y el Río Negro es de 150 mi-

llas, quedando por otra parte unas 470 millas de Golfos y Puertos á vigilar y defender con los 4 buques de mi División.

No se establecen límites dentro de los cuales deberá mantenerse la 2ª. División antes de atacar, luego tiene derecho á situarse en cualquier punto del Océano que para el caso es terreno neutral y desde allí, atravesando un corto trecho de aguas enemigas, acercarse á la costa y efectuar su desembarco.

Los coeficientes de valor establecidos, dán una pequeña superioridad á los 4 buques de mi División sobre los de la 2ª. sin embargo, para atacar al GARIBALDI es necesario hacerlo con 3 buques y mantenerlo á tiro de cañón durante una hora y media.

Esta circunstancia, unida á la gran velocidad de ese buque y la corta distancia que separa á la costa de las aguas neutrales, le permitirán simular desembarcos impunemente, cuantas veces quiera, con el fin de distraer nuestras fuerzas; y será forzoso oponerle 3 buques, cada vez que se presente, para no quedar espuestos á una derrota.

Las reglas dan derecho á la 2ª. División para fraccionar sus fuerzas de la manera que considere más conveniente, luego los otros 3 buques podrán operar aisladamente, y en ese caso habría que oponer á cada uno de ellos, uno de los buques de esta División.

Establecida así la situación general, el Señor jefe del Estado Mayor General, en las instrucciones que ha dictado, recomienda especialmente que las operaciones se acerquen en lo posible á lo real, es decir, hace notar que las maniobras tienen por único objeto instruir al personal en el arte de hacer la guerra, suprimiéndose tan solo aquellos actos cuya ejecución cause daño directo á la vida ó á la propiedad.

En vista de esto, he creído de mi deber, aprovechar todas las circunstancias que favorezcan el éxito de las operaciones encomendadas á la División de mi mando, sin saltar á las reglas establecidas por el Estado Mayor General, ni á las leyes y usos de la guerra, admitidos como legales entre las naciones civilizadas.

Habiéndose tropezado con dificultades insuperables para el establecimiento de una línea continua de estaciones semafóricas en la costa, cuya defensa me está encomendada, y por otra parte, habiéndose visto que las comunicaciones con los que se ha logrado establecer son sumamente dificultosas, á causa de la distancia y de la refracción atmosférica, queda demostrado que los únicos avisos fehacientes que se recibirán durante la época de las hos-

tilidades, referentes á la aproximación del enemigo, son aquellos que se transmitirán directamente de buque á buque.

Por otra parte, la gran distancia á recorrer para vigilar la costa y observar la aproximación del enemigo, hace absolutamente imposible la reunión de suficiente fuerza para batirlo ántes de que pueda efectuar el desembarco, pues la autorización que tiene para desarrollar su máxima velocidad y el insignificante número de fuerzas á desembarcar, le permitirán llenar su objetivo en 4 ó 5 horas, contando desde el momento en que pueda ser avistado, hasta terminar su operación y hacerse nuevamente á la mar.

Este estado de cosas impone la necesidad de descubrir al enemigo y observar sus movimientos á fin de conocer sus intenciones probables ántes que abandone las aguas neutrales, y á ese fin he resuelto fraccionar la División en Escuadra de combate y Escuadra de Cruceros.

Las reglas establecidas no lo prohíben, y por otra parte, recomiendan que las operaciones se acerquen en lo posible á lo real, lo cual basta para darse cuenta que el Señor Jefe del Estado Mayor General, ha querido que ésta iniciativa tenga su origen en los Jefes de las Escuadras adversarias, y no se explica el caso de otra manera, pues una escuadra de combate sin Cruceros está condenada á la inacción, y es comparable á un león ciego.

La Escuadra de combate se compondrá del 25 DE MAYO y ESPORA, no abandonará las aguas de mi jurisdicción, y recorrerá una zona equidistante de los extremos del territorio á defender.

La Escuadra de Cruceros se compondrá del BUENOS AIRES y 9 DE JULIO; ésta se dirigirá á las aguas neutrales en busca del enemigo. Cuando lo haya encontrado, conservará contacto con él hasta que abandone las aguas neutrales, en cuyo momento dará aviso á la Escuadra de combate, incorporándose á ella para cooperar en las operaciones de defensa.

La ampliación de las reglas establecen que la División de mi mando podrá zarpar de Puerto Madryn con la anticipación que juzgue conveniente para estar en condiciones el citado día 1 de Diciembre, á médio día, de ocupar la posición que haya elegido, y por otra parte, no prohíben que los buques naveguen en aguas neutrales.

En consecuencia, la División de Cruceros se hará á la mar con la anticipación necesaria para hallar al enemigo y observar sus movimientos.

El caso cabe perfectamente en las prácticas de dos potencias marítimas entre las cuales es inminente una guerra. La salida de una escuadra de *buques de combate* en dirección á las costas de un futuro enemigo, constituye una amenaza y perjudicaría las negociaciones que aún hubieren pendientes para conservar la paz.

Pero no ocurre lo mismo, tratándose de Cruceros, pues es perfectamente admisible que anden esos buques desempeñando su rol de observadores, sin faltar en lo más mínimo á los usos internacionales, y sin causar alarmas, puesto que es seguro que tanto una nación como otra, emplearía libremente sus Cruceros para obtener noticias, y sobre todo, para observar los movimientos de la Escuadra de combate de su futuro enemigo, en caso de que se hiciera á la mar en la víspera de una declaración de guerra.

En virtud de las anteriores consideraciones:

Los Señores Comandantes apresurarán todo lo posible la operación de llenar sns carboneras y alistarse para las maniobras.

En la fecha y hora que designaré más adelante, zarparán los Cruceros BUENOS AIRES y 9 DE JULIO, bajo las órdenes directas del que suscribe y recorrerán una zona que se indicará en busca del enemigo.

La Escuadra de combate zarpará de su fondeadero el día 29 de Noviembre á las 8 a. m. y se dirigirá al punto situado á 10 millas al E. verdadero de Punta Rasa, navegando á razón de 10 nudos por hora. Una vez en el paraje indicado, adonde deberá llegar á las 6 a. m. del día 30 de Noviembre, permanecerá el ESPORA estacionario, y se abrirá el 25 de MAYO 5 millas más al E., de manera á conservar el ESPORA á la vista.

Los dos buques establecerán una vigilancia especial á fin de ver si se aproxima alguno de los buques de la Escuadra de Cruceros á interpretar las señales que haga.

Si transcurriera todo el día 30 hasta las 8 p. m. sin avistarse los Cruceros, se dirigirán los dos buques á tomar la línea recorrida que se les había encomendado en el primer plan de defensa, debiendo hallarse el ESPORA á 17 millas al Sud, 84 Este de Punta Norte á las 12 m. del día 1º de Diciembre, y el 25 DE MAYO á 19 millas al Sud, 78 Este de Punta Norte á la misma hora.

Desde estos puntos partirán ambos buques, hacia los extremos de sus respectivas recorridas, con la velocidad necesaria para lle-

gar en 3 horas, es decir, cumpliendo el itinerario marcado en el primer plan de defensa. Siendo probable que en el primer momento no se hallen los Cruceros BUENOS AIRES y 9 DE JULIO en sus líneas de recorrida, es preciso que los Señores Comandantes del 25 DE MAYO y ESPORA lo tengan en cuenta, á fin de no interrumpir su itinerario por ésa causa.

El 25 DE MAYO, al ponerse en marcha desde su estación al Este de Punta Rasa en la noche del 30 de Noviembre, lo hará á la velocidad necesaria para llegar á cambiar señales con el semáforo de Punta Ninlás á las 6 30 p. m. del día 1º de Diciembre, volviéndose en seguida, sino hubiere novedad, para encontrarse á las 12 m. en el extremo Norte de su línea de recorrida.

El ESPORA, al ponerse en marcha desde la Estación al Este de Punta Rasa, lo hará con la velocidad necesaria para avistar el faro del Rio Negro á las 5 a. m. del día 1º de Diciembre, recorrer en seguida los semáforos hasta ver el que está establecido en la parte Oeste de la Bahía Rosas y llegar al extremo Sud de su línea de recorrida á las 12 m. Desde este punto partirá al Norte á las 12 del día con la velocidad necesaria para llegar al extremo de su recorrida á las tres horas, y continuar el itinerario marcado en el primer plan de defensa.

El 9 DE JULIO y BUENOS AIRES, harán una descubierta en busca de osbques enemigos, de acuerdo con un plan que se mantiene en reserva. Si fueran hallados y se aproximaran lo suficiente á Punta Rasa el día anterior al del comienzo de las hostilidades, será despachado el 9 DE JULIO en busca de la Escuadra de combate á fin de ponerla en contacto con el enemigo.

Una vez en contacto esta división con la del enemigo, se tendrá cuidado de no perderlo, y á fin de que se dé cuenta lo menos posible de la composición de nuestra fuerza, adoptará según el caso, distintas formaciones á largas distancias que responderán á vigilarlo con un solo buque, si sus buques se mantuvieran juntos, y á asignar á cada buque de mi División la vigilancia de un enemigo, si se mantuvieran muy separados.

Durante el contacto con el enemigo, se tendrá cuidado de señalar cualquier novedad que ocurra, como así mismo de repetir las señales de buque á buque, á fin de facilitar y apresurar su interpretación.

Durante la noche, si fuera necesario, haré uso de los focos eléctricos para mantener el contacto con el enemigo, en cuyo caso lo harán también los demás si lo creyeran conveniente.

En caso de fraccionarse las fuerzas enemigas y si no se diera orden contraria, se mantendrá el contacto de la siguiente manera.

Si se apartara el PATRIA del resto de las fuerzas enemigas, lo seguirá el 9 DE JULIO.

Si se apartara el GARIBALDI, ó el GARIBALDI y el PATRIA, éstos serán seguidos por el BUENOS AIRES, 25 DE MAYO y 9 DE JULIO, quedando el ESPORA encargado de vigilar al LIBERTAD é INDEPENDENCIA. En este último caso, el ESPORA cuidará de no permanecer dentro de la zona de los 5.000 metros, el tiempo necesario para ser batido, lo que le será fácil dada su velocidad superior á esos buques.

Durante la noche usará continuamente sus focos eléctricos á fin de indicar su situación.

Si se apartara uno de los acorazados LIBERTAD ó INDEPENDENCIA, lo seguirá el ESPORA.

En todos los casos se hará lo posible para hacer creer al enemigo que está vigilado por fuerzas superiores, haciendo señales de largas distancias durante el día, y utilizando los focos eléctricos durante la noche.

Siempre que cualquiera de los buques logre poner fuera de combate á un enemigo, se dirigirá á su máxima velocidad en auxilio de otro buque ó grupo que lo necesite.

Durante el día, cuando sea posible, se hará uso de la clave secreta que ha sido distribuida en la División.

Cuando fuere necesario hacer señales á largas distancias, se hará uso de las que contiene el Código Nacional, páginas 166 á 140, interpretándose de acuerdo con las correcciones provisorias que se han hecho.

Durante los ejercicios, los buques mantendrán encendidas todas sus calderas y estarán listos en todo momento para desarrollar su máxima velocidad, como así mismo para hacer uso de sus proyectores eléctricos.

Mantendrán cerrados todos sus compartimentos—estancos, y tendrán preparado el pallette de colisión para ser usado inmediatamente, en caso de necesidad.

Todos los buques harán colocar un barril en la parte más elevada de su mastelero para servir de puesto de vijía, y á fin de que éste sea lo menos visible, será cubierto con lona.

En todo lo que no haya sido expresamente anulado por el presente plan, regirán las disposiciones del plan primitivo, conjunta-

mente con las reglas establecidas por el Estado Mayor General y la ampliación á las mismas que se acompañan.

El semáforo de Punta Ninfas, izará una bandera blanca para indicar que no hay novedad. Puerto Madryn, Noviembre 26 de 1897.

EDELMIRO CORREA.

Una vez dadas las explicaciones del caso á los Señores Comandantes de buques zarpé en la tarde del día 26 de Noviembre con rumbo á las aguas neutrales para poner allí en práctica el plan reservado de descubierta, adoptado para la fracción de mi División que quedó convertida, para el caso, en Escuadra de Cruceiros.

Pensé en el primer momento dar cuenta á V. S., reservadamente, de las razones técnicas en que basé mis operaciones de descubrir y mantener contacto con el adversario, pero los hechos me han convencido de que nada se ganaría con ello en razón de que bastan los conocimientos más elementales en el arte militar para prevéer el caso con todas sus consecuencias.

En efecto, considerando que toda nación conoce con exactitud la situación ocupada por las fuerzas navales de su probable enemigo y que se cuidaría de observar todos sus movimientos, decidí aprovechar el conocimiento que tenia de que mi futuro adversario se hallaba en Bahía Blanca preparándose para las hostilidades, y dirigime á esas inmediaciones para establecerle un bloque de observación.

El bloqueo de Bahía Blanca, léjos de ofrecer dificultades, se presta, ofreciendo facilidades extraordinarias al enemigo que adopte esa táctica, pues se encuentra en el vértice de un largo embudo, rodeado de bancos y cuyo único canal de acceso desemboca en un mar estrecho y navegable solo hacia determinados rumbos.

Estas consideraciones me decidieron á aprovechar la situación conocida de mi adversario, á fin de observar su salida á campaña, y seguir todos sus movimientos hasta darme cuenta de sus intenciones, y al efecto, una vez llegado al paralelo del Río Negro, dispuse iniciar mi descubierta haciendo marchar los Cruceiros en líneas paralelas hacia el Norte y separadas á veinte mi-

llas, de manera que, contando con la extensión de mar que dejaba hacia la costa, pude explorar una faja de 55 millas de ancho en todo el trayecto hasta llegar á las inmediaciones de Puerto Belgrano.

El faro de Bahía Blanca fué avistado al anochecer del día 27, y como la navegación se hacía con todas las luces ocultas, pude acercarme para reconocerlo y cerciorarme de que no se hallaba defendido por fuerza alguna, circunstancia que en caso de guerra me habría permitido destruirlo conjuntamente con las principales boyas del canal ó cambiar su posición con grave perjuicio para cualquier buque que hubiera intentado entrar ó salir del puerto.

Hecho mi reconocimiento, mandé ocupar las situaciones de bloqueo que establecí en los extremos de la base de un triángulo equiátero de quince millas por cada lado. Los dos Cruceros quedaban así separados 15 millas uno de otro y 15 millas del pontón faro que ocupaba el lugar del tercer vértice.

No establecí recorrida conociendo la absoluta imposibilidad de entrar ó salir del puerto durante la noche.

El BUENOS AIRES al S. 13. E. del faro y el 9 DE JULIO al S. 73. E. llenaban ampliamente todas las necesidades y bloqueaban eficazmente al apostadero de Bahía Blanca, pues á pesar de hallarse separados del pontón, á suficiente distancia para observar sin ser vistos, vigilaban con facilidad una parte del canal de entrada y todo el trecho de mar comprendido entre Punta Asunción y Bahía Falsa.

La madrugada del 28 se presentó nublada y lluviosa, cuya circunstancia me propuse aprovechar para acercarme al pontón con el BUENOS AIRES disfrazado, y averiguar allí noticias sobre los buques de guerra que se hallaren dentro del puerto, pero, al encontrarme á unas 3 ó 4 millas se aclaró la atmósfera y pude observar la escuadra de combate de mi futuro adversario que salía en ese momento del puerto, siendo á mi vez visto por ella, y reconocido más tarde en compañía del 9 DE JULIO.

Mi futuro adversario fondeó cerca del faro y pude notar que la vista de mis Cruceros era causa de un extraordinario movimiento entre sus buques que duró hasta después de anochecer.

Al obscurecer, se confirmaron mis sospechas de que aprovecharía la obscuridad para tratar de escapar á la vigilancia que le había establecido, pues mientras los Acorazados LIBERTAD é INDE-

PENDENCIA ostentaban una gran profusión de luces eléctricas, el GARIBALDI y PATRIA apenas mostraban una débil luz de aceite. Esto había motivado la orden que di con anticipación al 9 DE JULIO de no perder de vista al PATRIA y de seguirlo en caso de que se pusiera en movimiento sin acercarse y cuidando de no ejecutar movimientos ú otros actos que pudieran ser considerados como una provocación.

Reservé el BUENOS AIRES para vigilar al GARIBALDI y, al efecto, á las 9.30 p. m. me aproximé hasta 6.000 metros desde cuya distancia, y gracias á la claridad de la luna, pude observar todos sus movimientos sin mostrar luz alguna.

En esta situación, y sin haber dado motivo para ello, fui provocado por los Acorazados LIBERTAD é INDEPENDENCIA, que lucieron uso de sus proyectores eléctricos para iluminarnos, pero suspendieron esa acción inmediatamente que mis dos Cruceros emplearon los suyos para descubrir al GARIBALDI y PATRIA.

Cuanto más avanzaba la noche y se aproximaba la hora de la entrada de la luna, tanto más me convencí por los actos extraordinarios de los Acorazados, de que se preparaba una evasión á la vigilancia establecida.

Esto no me alarmó, pues favorecido por la situación topográfica que ya he descrito, tenía la seguridad que no se escaparían ni el GARIBALDI ni el PATRIA, apesar de su gran velocidad. Los dos Acorazados no me preocuparon, pues su poca marcha y su mala situación inicial me permitiría encontrarlos en cualquier momento.

Un poco despues de media noche noté que el GARIBALDI y PATRIA se ponían en movimiento, y un momento más tarde tanto el BUENOS AIRES como el 9 DE JULIO fueron inundados de luz por los Acorazados INDEPENDENCIA y LIBERTAD que trataban de enceguecernos con sus focos. Despues de cerciorarme que el 9 DE JULIO seguía los movimientos del PATRIA, iluminé por un instante al GARIBALDI, para darme cuenta del rumbo y velocidad que seguía. Cuando hubo pasado adelante del BUENOS AIRES aumenté la velocidad hasta 17 nudos para conservar las posiciones relativas y una hora y media más tarde, cuando lo dejé de ver, me limité á disminuir la marcha y abrir un poco el rumbo en la seguridad de que lo vería si intentaba cruzar la proa ó la popa del BUENOS AIRES, y de tenerlo á la vista al amanecer, si conservaba su posición hacia el lado de la costa.

El PATRIA marchaba paralelo y cerca del BUENOS AIRES seguido por el 9 DE JULIO y sin darse cuenta de que era doblemente vigilado.

A la 1.30 lo perdí de vista y como notara que el 9 DE JULIO ya no contestaba á las señales que le hacía con un aparato especial invisible para otros, me dí cuenta que había cambiado su rumbo más al Sud.

Al amanecer se vió al GARIBALDI por la amura de babor, y como hiciera señales comprendí que había tomado al BUENOS AIRES por su consorte el PATRIA. Contesté la señal pero poco tiempo despues reconoció su error y trató por un momento de huir á su máxima velocidad. Cuando se hubo convencido que ésto no le sería posible, hizo rumbo al Sud, á la velocidad económica de 12 á 13 millas.

El 30 de Noviembre á las 11 p. m. resolví levantar la vigilancia pues el GARIBALDI hacía rumbo á Santa Elena y ésto me indicaba que la base de operaciones del adversario estaba al Sud del territorio cuya defensa me estaba encomendada.

Hice rumbo entonces á Punta Ninfas en cuyo punto debía encontrar al 25 DE MAYO á las 6.30 a. m. del día 1º de Diciembre, pero como no lo hallé en su puesto me dirigí á Punta Norte en busca del ESPORA al que tampoco encontré. Al pasar el meridiano de Lobo Peak fui á reconocer 2 humos que se avistaban y que resultaron ser de los Acorazados LIBERTAD é INDEPENDENCIA navegando con rumbo al Sud Oeste. Este encuentro me convenció de que había procedido con acierto al dirigirme con anticipación á la descubierta de mi futuro adversario, pues él á su vez había hecho recorrer toda la costa encomendada á mi cuidado, probablemente con el objeto de reconocer la situación de mis fuerzas.

No los perseguí porque eran las 9 a. m. y tenían tiempo de llegar á las aguas neutrales ántes de la hora del comienzo de las hostilidades.

Vuelto al Sud, se avistó el 25 DE MAYO y el 9 DE JULIO á la altura de Punta Delgada, y supe por señales que me hicieron que el primero había estado á la capa con motivo del viento S. O. fresco que había soplado el día anterior.

El 9 DE JULIO había seguido al PATRIA sin perderlo de vista apesar de los esfuerzos que hizo para evadirse, lo cual me demostró una vez más, que no fueron equivocadas mis apreciaciones.

nes respecto de la situación estratégica de Bahía Blanca, abandonó la vigilancia del PATRIA en la latitud 43.50 S. y longitud 62° 2' O. después de haber penetrado detrás de él á las aguas de mi jurisdicción hasta un punto situado en la boca del Golfo de San Matías. Durante la vigilancia pudo observar que el PATRIA tenía sobre cubierta á popa dos piezas de desembarco, pero por otra parte no llevaba sino las cinco embarcaciones que le pertenecen, las cuales no tienen capacidad suficiente para efectuar el desembarco proyectado. Esta última circunstancia, unida al empeño que parecía tener en ostentar las piezas de desembarco, trajo las sospechas de que ellas eran simuladas con el objeto de llamar sobre sí la atención de uno de los buques de mi División.

Por comunicaciones del Comandante del 25 DE MAYO, supe que el ESPORA se había dirigido al Norte el día anterior, corriendo el tiempo del S. O. de que ántes he hecho mención.

Había llegado el momento de empezarse las hostilidades, y tenía conocimiento de que todas las fuerzas del adversario se hallaban al Sud del territorio beligerante, limitándose mi deber, en consecuencia, á impedir su paso desapercibido al Norte y á tener mis fuerzas á la mano para atacarlo en el caso de que intentara efectuar el desembarco por el Sud.

Llegada la noche, ordené al 9 DE JULIO que hiciera una descubierta hasta el meridiano de Punta Delgada, y al 25 DE MAYO que explorara el mar hasta el paralelo de Punta Hércules; debiendo reunirse nuevamente al BUENOS AIRES en la boca del Golfo Nuevo (Punto de reunión N° 1) á las 4 a. m.

Yo me dirigí al Sud con el BUENOS AIRES, llevando débiles luces de navegación, de aceite, á razón de 10 millas por hora. A las 12 p. m. se avistó el GARIBALDI que se destacaba sobre el horizonte y que navegaba con rumbo á Golfo Nuevo. Un momento más tarde (1.40 a. m.) se vieron destellos de luces al O. que indicaban la presencia de dos buques. A las 2.15 a. m. viré hacia el Norte después de ocultar todas las luces y me dirigí á gran velocidad hacia el punto de reunión á donde llegué á las 4 a. m. Después de cambiar señales sin novedad con los semáforos del Golfo y suponiendo que los buques adversarios estuvieran en las proximidades, hice rumbo al S. 14 O. con los 3 Cruceros á 14 millas de velocidad, las

que más tarde se aumentaron á 15 y 16. Siendo las 10 y 5 a. m. y no habiendo avistado al adversario, viré hacia Punta Delgada navegando á 17 millas, hasta haber dado órden de hacer una prolija descubierta á la máxima velocidad; en todo el trayecto hasta el centro del Golfo San Matías (Punto de reunión N° 4), en cuyo paraje debíamos reunirnos nuevamente los 3 Cruceros á las 7 p. m.

A las 5.45 se avistó un humo por la proa y como navegábamos á más de 22 millas, pronto me di cuenta de que se trataba del ESPORA que recién llegaba del Norte á ocupar su puesto.

Por él supe que los semáforos de la costa Norte de San Matías, no tenían novedad que comunicar y que no habían avistado al adversario en todo el trayecto recorrido desde el Norte.

Esto, unido al resultado de la exploración de todo el resto del territorio beligerante, me convenció de que el adversario no había cambiado de posición, y cuando á eso de las 9 p. m. se me comunicó que andaba el PATRIA en las inmediaciones, resolví dirigirme con todas las fuerzas reunidas de la División, al punto de reunión N° 4, pues ya no cabía duda de que intentaría el desembarco al amanecer, en Golfo Nuevo.

Ordené á todos marchar á su máxima velocidad, con todas las luces ocultas á reunirse en la boca de GOLFO NUEVO (Punto de reunión N° 4), á las 3 a. m. No me ocupé del PATRIA, pues su coeficiente bajo unido á su gran velocidad solo me haría perder tiempo.

A las 5.20 a. m. supe por señales del semáforo de Punta Ninlas que se hallaban adentro del Golfo el GARIBALDI, INDEPENDENCIA Y LIBERTAD, pero como aún no había llegado el ESPORA me ví impedido de atacarlos, pues los coeficientes asignados á mis tres Cruceros no bastaban para poner fuera de combate á los 3 Acorazados adversarios.

Dejé entónces al 9 de JULIO y 25 de MAYO á guardar la boca, mientras me volvía con el BUENOS AIRES en busca del ESPORA. al que hallé á las 7.20 a. m. navegando á media velocidad, debido á un error en la interpretación de señales.

Le ordené me siguiera á su mayor marcha y después de reunirme nuevamente á los Cruceros, me adelanté con el BUENOS AIRES para hacer un reconocimiento al fondeadero de Madryn.

A las 10 a. m. avisté á los acorazados que zarpaban del fondeadero y después de tomar las disposiciones necesarias para el encuentro, los ataqué, siendo las 10.55 a. m. disparando el primer

cañonazo al hallarse el buque de mi insignia á 3.600 metros del GARIBALDI.

Los buques adversarios navegaban en demanda de la boca del Golfo y los cuatro de mi división seguían en una línea paralela hasta haber transcurrido el tiempo de contacto prescrito para ponerlo fuera de combate. A las 12.25 p. m. di por terminado el encuentro disparando un segundo cañonazo, en momentos en que el adversario se hallaba aún adentro del Golfo y á 5 millas de Punta Ninlas.

Después de ordenar al 9 DE JULIO y 25 DE MAYO que recogieran la gente estacionada en los semáforos, y al ESPORA que tomara carbón en el fondeadero de Madryn, me dirigí al Sud en busca del PATRIA pues al dirigirse los buques vencidos hácia el Norte, noté que se desprendía al Sud el INDEPENDENCIA con una comisión que no podía ser otra que la de dar órdenes á ese buque.

El INDEPENDENCIA, hizo rumbo directo á Isla Escondida y una vez allí, avisté al PATRIA fondeado á 3 millas al Norte de la Isla mencionada.

Situado por marcaciones, resultó que el PATRIA se hallaba en latitud 43.38 S., es decir á 2 millas al Norte de la línea neutral y en consecuencia, adentro de las aguas beligerantes, por cuya razón lo puse fuera de combate de acuerdo con las reglas establecidas para el simulacro.

Terminada ésta operación, y siendo las 7.25 p. m. del día 3 de Diciembre, quedaban ya fuera de combate todos los buques de la escuadra adversaria y terminadas, con el mayor éxito, todas las operaciones encomendadas á la División de mi mando.

Hice rumbo inmediatamente á Golfo Nuevo adonde llegaron más tarde los Cruceros 9 DE JULIO y 25 DE MAYO, después de haber recogido toda la gente que había permanecido al servicio de los semáforos entre los cuales no había ocurrido novedad alguna.

Al terminar, me permito llamar la atención de V. S. hacia el hecho de que apesar del extraordinario servicio efectuado por los Cruceros á mis órdenes, los que han desarrollado y sostenido durante varios días consecutivos sus velocidades máximas, no se ha notado el más insignificante desperfecto.

El 9 DE JULIO ha sostenido con facilidad la velocidad de 20

nudos á tiraje natural, y el BUENOS AIRES ha pasado de 22 nudo en iguales condiciones, habiendo recorrido con motivo de las maniobras de que se trata, 2.350 millas.

Los planos adjuntos demuestran gráficamente el trabajo ejecutado por los buques de la División de mi mando y los partes parciales anexos, dán detalles que no he considerado necesario incluir en el presente parte.

EDELMIRO CORREA.

•

ELEVACIÓN

DE LOS

Partes de los Jefes de las Divisiones Navales

ÚLTIMAS MANIOBRAS

Buenos Aires,

*A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, Teniente General
Don Nicolas Lecalle.*

Tengo el honor de elevar á V. E. la copia de los partes elevados por los señores Jefes de las dos Divisiones Navales que han efectuado las dos últimas maniobras en los mares del Sud.

Como V. E. podrá ver, ellas se han ajustado, en general, á las instrucciones formuladas por éste Estado Mayor, cuya copia adjunto. Los buques de ambas Divisiones han recorrido nuestra costa, desde Bahía Blanca hasta San Sebastián, han frecuentado los puertos que se les había determinado, haciendo una serie de observaciones útiles, y han efectuado los ejercicios, tanto parciales como generales que fueron ordenados, todo ésto con verdadero provecho y sin tropezar con inconveniente ó accidente alguno.

Para la primera parte del período de maniobras, se consignaban en las instrucciones movimientos de los buques aislados, separaciones y encuentros en determinadas épocas, recorriendo nuestra costa Sud y visitando los puertos con el objeto de agregar á las maniobras, propiamente dichas, el conocimiento de ésos parajes, no solo altamente instructivos para todo el personal, sino también indispensable para el desarrollo de cualquier operación de guerra que tuviéramos en alguna oportunidad que efectuar.

La navegación de la costa Sud, que presenta hasta ahora ciertas dificultades por la falta de faros y valizamientos, exige por ésto mismo al navegante la acción primordial de la facultad que se denomina «Ojo marinero» el «look out» de los ingleses, pero en cambio la determinación de la posición de la nave, se halla en general facilitada por el braceaje de sonda que se extiende hacia el Océano hasta larga distancia de la costa.

Es pues, la costa argentina una escuela práctica insuperable,

donde los marinos que se formen en ella se habituarán como en ninguna otra, á observar las precauciones debidas y desarrollar todas las reglas y leyes de la navegación.

El plan trazado á las Divisiones, fué ideado con el principal propósito de preparar el personal á que abordara todos los casos prácticos que se presentaran en el curso de una guerra, haciendo de ésta práctica, escuela. Para llenar este objetivo, se eligieron puntos de recalada bien conocidos, obligando así á los Comandantes á que efectuaran el aterraje de día ó de noche indistintamente, teniendo en cuenta que éstas recaladas serían las más frecuentes en caso de operaciones reales de guerra.

Antes de entrar á analizar el plan desarrollado por cada una de las dos Divisiones, conviene analizar atentamente las instrucciones dadas por éste Estado Mayor General. De ellas se desprende que los principales objetivos tenidos en cuenta eran los siguientes :

Obligar á la 1^a División á vigilar una línea no menor de 150 millas de día y de noche, teniendo éstos buques que desarrollar toda su velocidad á tiraje natural, dándose cuenta del estado de los buques y máquinas, y de la preparación del personal superior y subalterno.

Hacer estudiar por los Cruceros de dicha División los mejores medios de establecer un servicio eficaz de vigilancia y disposiciones para hacer lo más rápido posible la concentración de la División al avistarse el enemigo.

Acostumbrar á ambas Divisiones á navegar y recalar de día y de noche en idénticas condiciones en que lo harían en tiempo de guerra, es decir: de día, cuidando de regular los fuegos, para que despidieran la menor cantidad de humo posible, á fin de no ser avistados de cerca; de noche, apagando las luces de navegación ordinarias, y sustituyéndolas por aparatos especiales con el mismo objeto.

Para asegurar el estudio de los dos primeros puntos, se estableció una línea neutral extensa, á fin de que los buques de la División se vieran en la obligación de separarse unos de otros y de hacer con toda rigurosidad el difícil servicio de exploradores.

Esto importaba que la 1^a División no debía conocer de antemano el fondeadero del enemigo, pero sí estar lista á señalar su presencia en cualquier punto de la línea en que se presentara á contar de la hora precisa de la ruptura de las hostilidades.

Ahora bien, en cuanto á las maniobras generales de ambas Divisiones y á su resultado, estudiando el plan puesto en práctica, por cada una de ellas, éste Estado Mayor cree oportuno indicar las observaciones que dicho estudio le sugiere.

A su juicio, no debía haberse olectuado ninguna operación de guerra ántes de la fecha indicada para iniciar las hostilidades, ni fuera de la zona beligerante.

Las instrucciones decían clara y terminantemente que aquellas debían empezar el 1º de Diciembre á medio día, y terminar el día 4 á la misma hora, y establecían una zona beligerante, dentro de la cual solo podrían tener lugar todos los actos de hostilidad que cada Jefe creyera conveniente emprender en pró del resultado que perseguían. La existencia de una zona beligerante, no podría tener otro alcance que el de encerrar en ella todas las operaciones de guerra, y por eso la línea neutral corría, separándose de 40 hasta 150 millas de la costa; en el caso de haberla querido extender más allá, hubiese bastado señalar el tramo de costa á defender por una parte, y tentar el desembarco por la otra.

Por lo tanto, la presencia de los buques de la 1ª. División en las aguas neutrales de Bahía Blanca, donde se hallaba fondeada la 2ª. División, y la persecución de sus buques tres días ántes de la fecha marcada por las instrucciones, no tenía razón de ser, porque si no era un acto de verdadera hostilidad, hubiese sido capaz de provocarla como puede deducirse al leer los detalles de este incidente en ambas partes.

En una guerra real, la 1ª. División hubiese podido mandar sus buques á vigilar al enemigo en el puerto de Bahía Blanca, y esperararlo para seguirlo, fuera de las aguas jurisdiccionales, ó entrar en el mismo puerto sometiéndose á las cláusulas del derecho internacional; también hubiese podido batirlo en alta mar fuera de la zona beligerante. Pero eso no se discute en el caso actual, pues se trata de un simulacro de desembarco localizando ambas Divisiones de ataque y de defensa, la primera por fuera y la segunda por dentro de una zona convencional de operaciones á llevar á cabo entre fechas fijadas de antemano.

Puede preguntarse ahora ¿porqué las instrucciones acordaban á ambas Divisiones la libertad de salir de sus puertos ántes de la fecha indicada para el rompimiento de las hostilidades? La contestación se encuentra en las mismas instrucciones cuando dicen que todas estas operaciones debían hacerse acercándose en lo

posible á lo real, para dar la necesaria iniciativa á los Jefes de las Divisiones, esto es:

La 1.^a Division, debía establecer semáforos desde la embocadura del Rio Negro hasta Punta Ninfas, y para ésta operaci6n necesitaba conocer bien todo este tramo de costas y estudiar las facilidades que ofrece cada uno de sus puntos, pues es sabido, que en algunos parajes se tropieza con el inconveniente capital de ser imposible el desembarco y en otros el de carecer en absoluto de agua potable.

Dicha Divisi6n, en consecuencia, necesitaba abandonar su fondeadero ántes de la ruptura de las hostilidades con el objeto de salvar éstos inconvenientes en primer lugar, y después con el de colocar los buques en los puntos que hubiere elegido dentro de la zona beligerante, para hacer efectiva la vigilancia y defensa de la costa que le estaba encomendada desde el primer momento de la lucha.

Por su parte, la 2.^a Divisi6n necesitaba moverse ántes de la fecha indicada para arreglar sus compases, desde que debía navegar de noche cerca de la costa, y poder colocar también sus buques en la zona neutral pr6xima á los puntos elegidos para entrar á la zona beligerante, y desarrollar el plan de operaciones que se hubiera trazado.

La 1.^a Divisi6n adopt6 primeramente un plan muy lógico y que respondía perfectamente á la letra y espíritu de las instrucciones, el cual consistía en colocar sus buques más veloces en los extremos de la línea de defensa es decir: en los puntos en que un ataque tendría mayores probabilidades de éxito, vista la dificultad que ofrecía la concentraci6n y la menor distancia de la zona neutral á la costa.

Pero después vari6 en sus vistas estratégicas y *manera de interpretar* las instrucciones, resolviendo destacar parte de sus buques, para bloquear el puerto de Bahía-Blanca, lo que sigui6 efectuando hasta el día de la salida de la 2.^a Divisi6n de éste puerto, proceder que éste Estado Mayor General no encuentra ajustado al espíritu y letra de sus instrucciones.

Del parte respectivo se desprende que ninguno de los cruceros pertenecientes á la 1.^a Divisi6n penetr6 en Puerto Belgrano hasta haber avistado los buques de la 2.^a Divisi6n, y que tampoco se explor6 la parte Sud de la línea neutral; de donde se llega l6gicamente á ésta conclusi6n: que la 1.^a Divisi6n tuvo conocimiento

de la estadia de la 2ª, en el citado puerto, debido á una indicación del Transporte que le llevó el carbon ó de algun otro buque, y no á las disposiciones que tomó para descubrirla.

Por otra parte, las razones que expone el Jefe de la 1ª División para defender las disposiciones que adoptó con objeto de vigilar el puerto de Bahía Blanca, fondeando dos de sus buques á proximidad del faro flotante no son admisibles, porque en tiempo de guerra la entrada hubiera estado por lo menos defendida por torpederos. En éste caso, los buques no podían haber quedado fondeados; debían por el contrario mantenerse en constante movimiento para dificultar los ataques que le fueran dirigidos, y ésto á mayor distancia de la entrada, lo cual hubiera facilitado la salida de la División enemiga.

Es de observar también, que debido á éstas disposiciones, la parte Sud de la línea neutral quedò sin vigilancia el día 1º de Diciembre, desde que el Crucero BUENOS AIRES, reconoció Punta Ninfas á las 6.30 a. m. hasta la noche del mismo día, de manera que durante la noche del 1 al 2 de Diciembre, el Acorazado GARIBALDI, pudo haber efectuado el desembarco en Bahía Craker con toda facilidad.

Se ve, pues, que aún admitiendo que los Cruceros tuvieran el derecho de explorar las costas fuera de la línea neutral, el plan adoptado respondía únicamente á un caso particular, el más fácil que puede presentarse en una guerra, á saber: la 1ª División, sabiendo con seguridad que el enemigo estaba fondeado en Puerto Belgrano, concretó sus esfuerzos á vigilar la entrada de éste puerto, de la manera poco práctica de que acaba de hacerse mención.

Examinando el primer plan de defensa de la 1ª División, éste Estado Mayor lo encuentra correcto, por haber en él colocado sus buques con arreglo á los principios tácticos, teniendo en cuenta las condiciones de cada uno de los mismos.

Pero apreciando los argumentos puestos en práctica en el segundo plan que ha formado el criterio de la 1ª División para enviar sus buques-Cruceros á descubrir al adversario en aguas neutrales y seguir sus movimientos, si bien éste Estado Mayor los encuentra ajustados á los preceptos elementales del derecho internacional, si se hubiera tratado de un caso general que puede presentarse ántes ó en el transcurso de una guerra (pueden citarse hechos prácticos que lo abonan), debe recordar, como lo acaba

de demostrar, que en la confección del plan de maniobras se ha querido solamente presentar un caso particular, limitando el rol y objetivo de las dos Divisiones y es por ésto que cree que el Señor Jefe de la 1^a División ha contrariado las instrucciones, al llevar parte de esa División á ese puerto, á punto de que el mismo Jefe en su parte al referirse á esa operación de descubierta, dice que navegando con las luces ocultas pudo acercarse para reconocer el faro, cerciorándose que no se hallaba defendido por fuerza alguna, y pensó que hubiera podido, tratándose de un caso real de guerra, destruir el ponton y las boyas que señalaban la entrada, olvidando que según las instrucciones ese puerto era neutral, donde no podía por lo tanto ejecutar acción alguna de guerra.

Con todo, el Jefe de la 1^a División hace algunas observaciones al hablar de Bahía Blanca, que juzgándolas importantes por tratarse de un puerto militar en estudio, las transcribo íntegras á continuación, recomendándolas á la consideración del Señor Ministro.

«El bloqueo de Bahía Blanca, léjos de ofrecer dificultades, se presta, ofreciendo facilidades extraordinarias al enemigo que adopte esa táctica, pues se encuentra en el vértice de un largo embudo, rodeado de bancos cuyo único canal de acceso desemboca en un mar estrecho y navegable solo hacia determinados rumbos.

«Estas consideraciones me decidieron á aprovechar la situación conocida de mi adversario, á fin de observar su salida á campaña y seguir todos sus movimientos hasta darme cuenta de sus intenciones, y al efecto, una vez llegado al paralelo del Rio Negro, dispuse iniciar mi descubierta, haciendo marchar los Cruceros en líneas paralelas hacia el Norte y separados á 20 millas, de manera que, contando la extensión de mar que dejaba hacia la costa pude explorar una faja de 55 millas de ancho en todo el trayecto, hasta llegar á las inmediaciones del Puerto Belgrano».

«El faro de Bahía Blanca fué avistado al anochecer del día 27, y como la navegación se hacía con todas las luces ocultas, pude acercarme para reconocerlo y cerciorarme de que no se hallaba defendido por fuerza alguna, circunstancia que en caso de guerra, me habría permitido destruirlo conjuntamente con las principales boyas del canal ó cambiar su posición con grave per-

63

62

61

60

59

DERROTA GENERAL

— DE LA —

ESCUADRA DE MAR

Compuesta por la

1ª y 2ª DIVISION

durante el ultimo periodo de las

EVOLUCIONES

Buenos A.

55

36

57

58

39

40

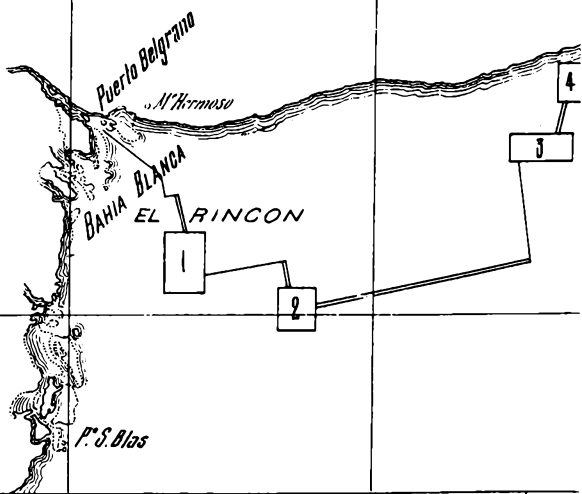
63

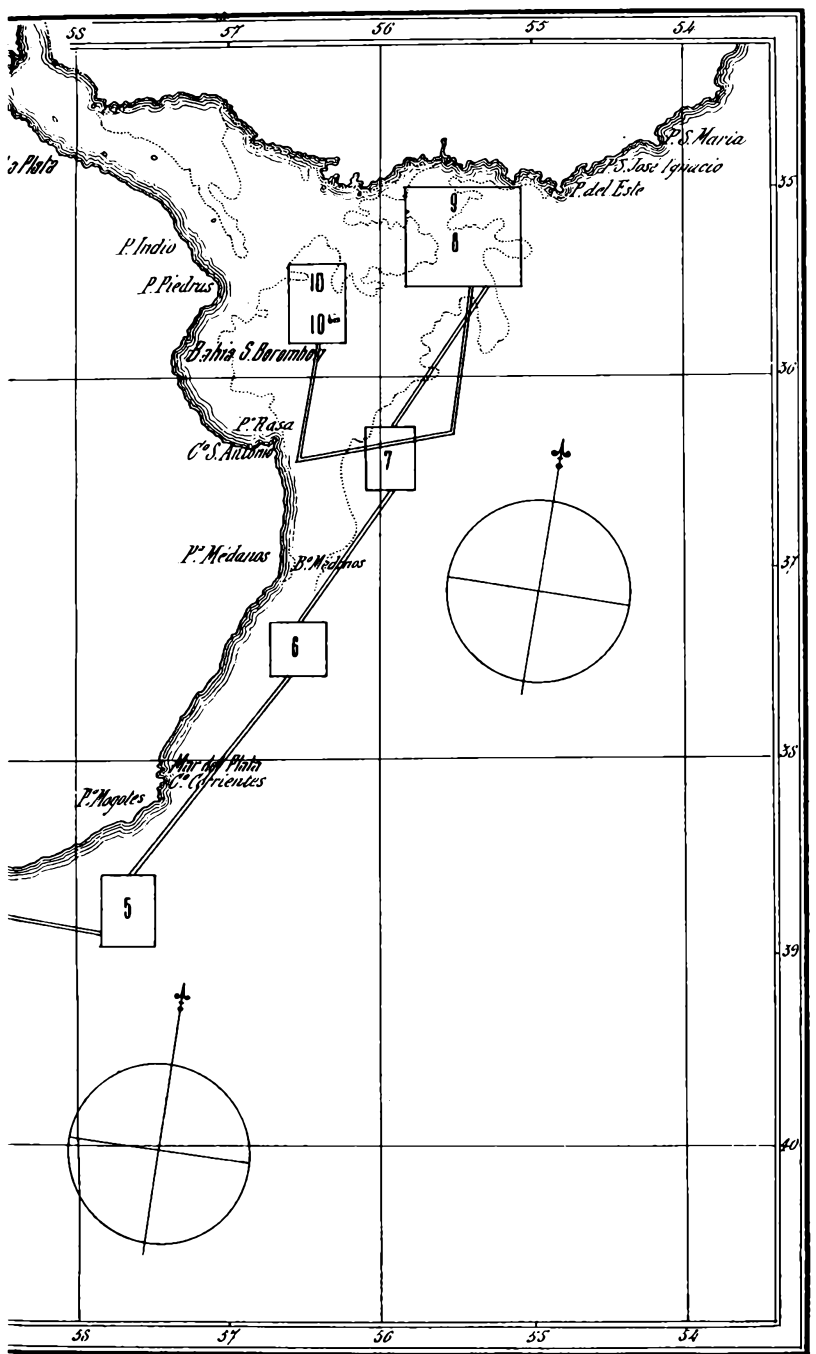
62

61

60

59





juicio para cualquier buque que hubiera intentado entrar ó salir del puerto».

Examinando el plan de ataque de la 2ª. División, se ve que su Jefe ha previsto la única colocación posible de los buques de la 1ª. División, pero que no ha formulado su plan de acuerdo con los principios estratégicos y con el objetivo que debía realizar por haber omitido intentar la inutilización de los semáforos establecidos por el enemigo en las costas, no haber utilizado las ventajas del PATRIA como crucero, y haber elegido para el desembarco un punto del Golfo Nuevo que no justifican las circunstancias que rodearon ésta operación de guerra. cuyo fracaso podría ser atribuido á la mala interpretación dada á las instrucciones en la parte que se refiere á la terminación de las hostilidades, como se verá después.

El plan de la 1ª. División en la entrada del Golfo Nuevo para atacar á la 2ª División después de efectuado el desembarco, hubiera sido el resultado obligado del sistema semafórico establecido en la costa de la península ó del servicio de vigilancia hecho por los Cruceros en toda la línea, es indudable que ésta operación habría encerrado verdadero mérito, pues á juicio de éste Estado Mayor, ese era el medio más eficaz para atacarla, y casi puede decirse, el único seguro del éxito.

Empleando otro plan le era muy difícil á la 1ª. División impedir esa operación, por cuanto la 2ª. División forzando de noche la zona beligerante, con la velocidad del GARIBALDI, y dada la relativamente pequeña distancia que media entre la costa y la línea neutral, tenía á su favor todas las probabilidades.

Pero, declarando el Señor Jefe de la 1ª. División que el sistema semafórico que estableció no le dió resultado, y habiendo desechado su plan primitivo, para adoptar el del bloqueo de Bahía Blanca, la concentración de los buques en la boca del Golfo, ha sido tan solo la consecuencia del conocimiento que tenía de la base de operaciones de la 2ª. División, que le permitió abandonar la vigilancia del extremo Norte, y por lo tanto, su mérito disminuye desde que su éxito tiene por origen una operación preliminar que éste Estado Mayor desapruueba.

Estas consideraciones de tiempo para llevar á cabo la operación de desembarco y el asignado para permanecer en tierra la gente desembarcada, lo ha tenido en cuenta éste Estado Mayor, al determinar la magnitud de la zona de beligerancia y establecer

la distribución equitativa de las probabilidades de éxito de ambas partes.

La 2^a. División ha logrado efectuar el desembarco sin ser molestada, pero exponiendo temerariamente sus fuerzas al enemigo, las que fueron batidas por fuerzas de la 1^a. División ántes de haberse hecho á la mar, estando aun dentro de las aguas beligerantes en donde las dos Divisiones eran enemigas hasta el 4 de Diciembre, á medio día.

Estas palabras de hacerse á la mar, que figuran en las instrucciones, no establecen, como se comprende, el solo hecho de ponerse en movimiento alejándose de la costa, ni pueden interpretarse así, bajo ningún concepto. En caso contrario, las instrucciones hubiesen establecido explícitamente que las maniobras quedaban terminadas una vez efectuado el desembarco, y no lo han hecho.

Por otra parte, el poder fraccionar las fuerzas para intentar desembarcar en cualquier punto de la costa indicada no se armoniza con la idea de creer terminadas las hostilidades una vez efectuado el desembarco, como lo expresa el Jefe de la 2^a División, por cuanto los buques que no hubiesen tomado parte en él, habrían tardado algún tiempo en saberlo, ignorando, por consiguiente, si eran ó no enemigos de los buques de la otra División.

Es, pues, imposible considerar terminadas las hostilidades inmediatamente despues de efectuado el desembarco y de haber zarpado. En consecuencia, la 1^a División ha procedido bien y de acuerdo con la letra y espíritu de las instrucciones, batiendo como lo ha hecho á la 2^a División haciendo caso omiso de que esta hubiera efectuado el desembarco, que no pudo impedir. La 2^a División, llegó á la boca de Golfo Nuevo á 2 horas 45 a. m. del día 3 de Diciembre, después de entrada la luna; notó que en ese momento se prendió una luz en la parte alta de Punta Ninfas, pero no viendo otras señales ni buques en el horizonte, resolvió efectuar el desembarco en Puerto Madryn, seguro del éxito de la operación, no obstante que con mayores ventajas de tiempo podría haberlo hecho en Ninfas, Craker etc.

De electuarse el desembarco en uno de los puntos arriba indicados, la 2^a División hubiese tenido mayor tiempo para ganar las aguas neutrales despues de haberlo ejecutado, y por consiguiente mayores probabilidades de éxito, pues Punta Ninfas y Bahía Craker distan solamente 43 y 50 millas de la línea neutral, mientras que

Puerto Madryn dista 76 millas. Además, la 2ª División penetró en el Golfo sin haber tratado de tomar ó inutilizar con anterioridad los semáforos establecidos en las costas por el enemigo, olvidando que éste, superior en fuerzas, podía de un momento á otro, gracias á la vigilancia por él establecida, ocupar la entrada, encerrándolo en un círculo sin salida.

Dentro del criterio militar, la operación de llevar á cabo un desembarco en las condiciones referidas, no tiene explicación táctica posible.

Es sensible, Señor Ministro, que tanto la idea del señor Jefe de la 1ª División de ir con sus buques á bloquear el puerto neutral de Bahía Blanca, para conocer la base de operaciones de la 2ª División, que él debía ignorar, como igualmente la del señor Jefe de ésta última de ir á efectuar su desembarco en Madryn, despreciando, en su excesiva confianza las ventajas enormes que le ofrecían otros puntos de ese mismo Golfo ó el Golfo de San Matías, que por su grande extensión y facilidad de acceso, según las circunstancias permite atracar en sus partes Noroste ó Sud, hayan quitado á las maniobras parte de su interés privándolas de una operación marítima de ejecución práctica interesante.

Fundado en todas las consideraciones que anteceden, éste Estado Mayor arriba á las conclusiones siguientes:

1) La 1ª División no debió destacar su Cruceros á Bahía Blanca, vigilando y siguiendo á los buques de la 2ª División ántes de la fecha determinada para comenzar las hostilidades.

2) La 2ª División no debió penetrar con dos de sus buques en las aguas beligerantes ántes de la misma fecha.

3) El plan combinado por la 2ª División no ha sido bueno, y su ejecución deficiente, porque ha efectuado el desembarco en Puerto Madryn, un punto demasiado alejado de la línea neutral, habiendo podido ejecutarlo en otros más cercanos.

Esta División ha efectuado el desembarco ordenado pero perdiendo sus buques, pues ha sido batida por fuerzas superiores dentro de las aguas beligerantes y durante el tiempo necesario para considerarla fuera de combate, según las instrucciones; sin embargo, la operación de desembarcar sus tropas ha sido realizada con toda rapidez, no dejando en ese sentido nada que desear.

4) — El primer plan ideado por la 1ª División respondía, en lo posible, á las necesidades de la defensa, teniendo en cuenta los elementos disponibles.

Pero el plan puesto en práctica por esta División respondia al tema que se ordenó desarrollar, y su ejecución fué deficiente, por haber dejado accesible por espacio de mas de diez horas la extremidad Sur de la línea.

5). En todas las operaciones, llevadas á cabo por ambas Divisiones, se ha procedido con laudable empeño y laboriosidad.

Resumiendo todo lo anterior, puede decirse, Señor Ministro, que el resultado general de las maniobras es altamente satisfactorio, si se tiene en cuenta que es la primera vez que se desarrollan en nuestro país á lo largo de sus costas marítimas con la latitud y elementos de que disponian.

Ellas han demostrado que si la Nación ha invertido ingentes sumas en la adquisición y conservación de la flota que posee, el personal encargado de su manejo y entretenimiento es apto para ese objeto, pues en la dura prueba á que acaba de ser sometido, ha probado que sabrá aplicarlo con ventajas en caso de guerra y responder así á las necesidades de su creación.

Ni un solo accidente de importancia ha habido que registrarse en el largo lapso de tiempo que han durado las maniobras, y éste hecho solo es bastante elocuente para demostrar la bondad del material y la capacidad é idoneidad del personal encargado de su manejo. Para corroborar éste aserto, bastaria recordar las frecuentes averias y accidentes que se señalan en las maniobras de las escuadrás europeas.

Los Cruceros han recorrido distancias crecidas de 2350 millas, con tiraje natural y velocidades que han sido en muy poco inferiores á las de prueba, sin haberse producido el más insignificante desperfecto en sus máquinas.

Los Acorazados han demostrado nuevamente sus buenas condiciones para el mar, á pesar de la pequeñez del INDEPENDENCIA y LIBERTAD.

Los Cruceros han consumido al rededor de 4765 toneladas de carbón, y los Acorazados unas 3986, lo que forma un total de 10027 toneladas.

El aprovisionamiento en general ha sido bueno, salvo algunas excepciones; por ejemplo: el aceite de máquinas que se proveyó á la escuadra era inadecuado para su objeto, pues se espesaba muy rápidamente y originaba frecuentes recalentamientos; la faena de aprovisionar carbón á los buques y principalmente á aquellos que lo consumian más rapidamente, fué defectuosa

debido á la falta de elementos adecuados en los diferentes puertos de nuestra costa; los mismos trasportes nacionales no los poseian, pero actualmente se podria subsanar, proveyendo á los puertos de chatas adecuadas que desplazando 100 toneladas, llenarian todas las necesidades del momento, y dotando á los trasportes de guinches á propósito y baldes de suficiente capacidad. Otra de las necesidades notadas y que sería conveniente subsanar á la brevedad, es la instalación de una série de semáforos á lo largo de la costa, cuyos servicios vendría á completar más tarde una línea telegráfica. De este modo se conseguiría la fácil comunicación de cualquier buque en alta mar con la costa.

La conservacion y servicio de cada estencion semafórica no sería tampoco onerosa, pues estas podrian estar situadas á 40 k. una de otra, y no exigirían un personal mayor de cinco á seis hombres.

El código de señales reglamentario ha demostrado nuevamente su bondad en estas evoluciones, pues los buques han podido comunicar entre si, adoptando diversos sistemas de señales que contiene el mismo, sin interrupciones ó inconvenientes de ninguna clase. Habria, pues, positivo provecho en conservarlo haciéndole pequeñas modificaciones y ampliaciones que la práctica ha demostrado ser necesarias; asi se iría perfeccionando ésta obra tan útil en la Armada y que tantos servicios presta de continuo.

MANIOBRAS DE CONJUNTO REALIZADAS POR AMBAS DIVISIONES EN ESCUADRA

Desde mi llegada á Bahía Blanca y tan pronto como se incorporó en este puerto de la 1^a División que se encontraba en Golfo Nuevo, empezaron los buques á proveerse de carbón, y una vez terminada esta operación por todos los buques de ambas Divisiones, éstas se hicieron á la mar.

Fuera del puerto se procedió á determinar el diámetro táctico de evolución, operación que conjuntamente con la del arreglo y compensación de los compases de todos los buques, nos hizo demorar dos dias.

Con objeto de adiestrar á los Comandantes en la navegacion de escuadra y creyendo el que suscribe que la línea de fila se impone como base de formación, por permitir adoptar las distintas formaciones tácticas sin variar la velocidad de sus unidades, y poseer

á más otra ventaja, demostradas por muchas autoridades europeas en esta materia, se dió principio á las evoluciones de conjunto adoptando como base ésta clase de formación y efectuando los cambios de orden y formaciones sin modificar las velocidades lo que facilita los movimientos y entradas en línea.

Ellas han permitido analizar en globo y en detalle la habilidad adquirida por el personal en el manejo de los buques y han demostrado que la frecuencia en ésta clase de ejercicios nos dará la seguridad y exactitud en toda clase de maniobras. Pero, con todo, puedo garantizar á V. E. que el resultado práctico y el provecho obtenido en las que se han realizado han compensado con exceso los gastos que han originado, máxime si se tiene en cuenta que se han llevado á cabo con buques de condiciones heterogéneas entre si, los cuales han debido subordinar sus movimientos á aquel que las posee en grado menor.

Durante todas estas evoluciones, he podido también examinar el servicio de señales, tanto de día como de noche, de ambas Divisiones, y me es grato consignar que éste ramo importantísimo del que mucho depende el éxito de las operaciones en Escuadra, es el que en nuestra Marina se encuentra á la altura de la más adelantada.

El viaje de Bahía Blanca á Punta Piedras ha sido como V. E. verá por los planos adjuntos que lo detalla, una série no interrumpida de evoluciones provechosas en el sentido indicado.

Antes de terminar, Señor Ministro, me permito recomendar á la elevada consideración de V. E., á los Señores Jefes de las Divisiones, y á los Señores Jefes, Oficiales y tripulación de los buques que las componían, como justa recompensa al celo y actividad demostradas durante todo el período de las maniobras.

Exmo. Señor,

MARTIN RIVADAVIA

Rio de la Plata, Diciembre 30 de 1897.

Al Señor Jefe del Estado Mayor General de Marina, Comodoro Don Martin Rivadavia.

Terminadas las maniobras que por las instrucciones de fecha 13 de Octubre próximo pasado debía efectuar la Division de mi mando, paso á dar cuenta á V. S. detalladamente, de como han sido llevadas á cabo.

El dia 17 de Octubre próximo pasado á las 11 horas a/m zarpaba la Division del fondeadero de Puerto Belgrano en demanda del Ponton Faro, una hora despues de haber V. S. desembarcado de la nave Capitana y de haberse hecho cargo de sus puestos el 2º y 3º Comandantes de ellas.

Si á esto se agrega la consideración de que pocos dias ántes se habian efectuado cambios en la Oficialidad de todos los buques, se habia recibido personal subalterno en su mayoría sin instrucción suficiente, al mismo tiempo que se cargaba carbón y recibian víveres, podrá V. S. darse exacta cuenta de los esfuerzos necesarios para conseguir desde un principio el estricto cumplimiento de las instrucciones que el mismo dia 17 recibía por intermedio del Crucero PATRIA, que pocos momentos ántes se habia incorporado á la Division.

Para mayor claridad, dividiré éste parte en varias secciones que abarquen, por separado, los diversos puntos de las maniobras efectuadas.

NAVEGACION

No presenta dificultades una navegacion en la que tan solo debe tenerse en cuenta el terminarla en el menor tiempo posible y con la mayor economía. Pero en la navegacion ordenada habia muchos más factores que considerarse; no solo se habian determinado los extremos de las líneas á recorrer, los fondeade-

ros que debían tomarse y el tiempo que para ello podíamos disponer, sinó que éste alcanzaba apénas para las navegaciones con buen tiempo: además, se habían dado en el trayecto puntos de recalada ó reconocimiento que nos obligaba á pasar frente á ellos de día y, por último, debían destacarse buques con instrucciones especiales, frente á determinados parajes.

Para que todas éstas condiciones fueran satisfechas, me fué necesario hacer un estudio prévio de los itinerarios diversos, calcular de antemano las marcas de los puertos que debían visitarse, para conocer la hora más conveniente de entrada y salida, procurando aprovechar todos los momentos y hasta determinar las velocidades que forzosamente debían llevarse segun las circunstancias.

Todo ésto presentaba en la práctica verdaderas dificultades y à mí, especial empeño en cumplir estrictamente lo que por las intrucciones me fué ordenado, y cábeme la satisfacción, Señor Jefe del Estado Mayor General, de manifestar á V. S. que he conseguido ver satisfechos mis deseos, con una rigurosa exactitud por parte de todos los buques que componen ésta División.

Para estudiar los compases y determinar los diámetros tácticos, se destinó la tarde del día 17 de Octubre y la mañana del 18, por cuya razón á las 2 horas p. m. de este día, después de habernos situado con respecto al Faro, se puso proa al Sud en línea de fila, á 10 millas de velocidad.

A las 6 horas 30 minutos p. m. del día 19, teníamos por el través á Punta Delgada, primer punto de recalada y al estar á 5 1/2 millas de distancia, se tomaba al Sud 25° O. verdadero.

A las 9 horas p. m., encontrándose la División en latitud de 43°15' y longitud de 63°45' se avistaron haces luminosos de proyectores eléctricos, hacia el N. 28° O. que se supuso fueran hechos por buques de la 1ª División. — Por más que los haces se percibieran bien distintos, no fué posible interpretar señales por no distinguirse claramente los movimientos.

Debíamos recalar á Cabo de dos Bahías, después á Isla Pingüin frente al Río Deseado, y más tarde al Cabo ó grandes barrancos de San Francisco de Paula.

Al primer punto recalábamos á las 10 a/m. del día 20, pasando por adentro de Isla Raza.

El día 21 á las 6 horas y 30 minutos a/m. viramos al estar á 2 millas de Isla Pingüin y á las 4 horas y 50 minutos del día 22 se

despedían los Acorazados LIBERTAD é INDEPENDENCIA frente al Cabo de San Francisco de Paula, para que entraran con buena marea á Santa Cruz, y pudieran dar cumplimiento á las instrucciones en la parte que á ellos correspondía, operando destacados. Por igual motivo á las 2 horas p/m. del día 22, se despachaba al Crucero PATRIA frente á la boca del Rio Gallegos.

El 23 á 8 horas a/m. fondeaba el GARIBALDI en la Bahía de San Sebastián en 11 brazas de agua y buen tenero, marcando al Norte á Punta Nombre y al Este la medianía de la parte ancha de Punta de Arena.

Esa misma tarde llegó el PATRIA de Gallegos donde habia comprado animales en pié, llenando así su misión de entrar y comprar víveres frescos en aquel puerto.

Esa noche se trasbordaron los animales y á la mañana siguiente, de acuerdo con lo ordenado por las instrucciones, zarpamos con el PATRIA con destino á Santa Cruz.

Debíamos correr la Costa Patagónica desde el Cabo de las Vírgenes al Norte, barajándola á 15 millas de distancia.

En toda esa parte de costa desprovista en absoluto de indicaciones para la navegación durante la noche y donde las influencias de las corrientes si bien están indicadas en las cartas y derroteros no son bien conocidas, apénas si podíamos servirnos de la sonda, pues la línea que corre á 15 millas de la costa, se encuentra sobre un claro falto de todo estudio.

Sin embargo, se dió cumplimiento á la órden sin encontrar felizmente dificultad alguna.

El día 25 á las 7 horas 50 minutos, pasamos la barra del Santa Cruz por el canal del Norte y á 8 horas 5 minutos se daba fondo en el fondeadero de Punta Kiel.

La barra se atravesó en el último tercio de la marea entrante y el menor fondo encontrado fué de 11 brazas, al perderse de vista Monte León.

Hemos observado que la corriente de marea, en vez de correr la línea de éste canal de entrada, tira hácia el Sud, abatiendo con fuerza hácia los bajos fondos del centro de la barra. Por ésta razón hay que tener mucho cuidado en mantenerse con rigor en la enfilación de las señales. Parece que la fuerza de la corriente pasara por el canal del Sud y es de suponerse así suceda, pues la corriente de marea, viniendo del Sud á Norte debe aprovechar el profundo y ancho canal del Sud para precipitarse

por él, formando tiraje sobre las demas aguas que se derraman en la extensa barra.

Esta suposición está afirmada, además por dos hileras de corrientes que se observan en el canal del Sud, hasta que las aguas se levantan lo suficiente para correr libremente sin sentir las influencias de los taludes del canal.

Todos éstos fenómenos, es muy posible se verifiquen en la vaciante, dadas las condiciones del fondo.

Como acto obligado á todo buque de guerra Nacional que llegue á aquel punto, se dieron órdenes al GARIBALDI y PATRIA para que mandaran revisar las balizas, recorrerlas y pintarlas, operación que se efectuó á pesar de estar en muy buen estado.

Supe mas tarde que los Acorazados LIBERTAD é INDEPENDENCIA las habían recorrido días anteriores.

Permanecimos en éste fondeadero hasta el día 26 á las horas 30 p. m., que zarpamos aprovechando para salvar la barra el último tercio de la marea entrante.

Esta operación se verificó con toda felicidad, á pesar de los inconvenientes sufridos en el momento de partir, á causa de lo lenta y complicada que es en el Crucero GARIBALDI la maniobra de las anclas, debido al sistema anticuado de ellas y lo complicado de sus cabrestantes, lo que á la salida del Puerto nos ha obligado, por lo general á mantener la máquina parada para echar el ancla arriba, demorando en ésta operación más tiempo del que fuera de desear.

Saliendo de Santa Cruz, no es posible, á causa de la corriente, mantenerse con la máquina parada para echar el ancla arriba sin correr el riesgo de varar. Por ésto se tuvo que salir de puerto con el ancla en pendura, posición peligrosa si hubiera habido mar gruesa.

Aún no se había descubierto Monte León, cuando el timón sufrió un entorpecimiento, siendo necesario comunicarlo al PATRIA que navegaba por la popa del GARIBALDI quien gobernó con sus hélices hasta bien afuera, parando entónces las máquinas para arreglarle y pescar el ancla.

Igual entorpecimiento del timón se había efectuado ya en la mañana del día 24, al salir de San Sebastián, pero allí no había riesgo alguno.

Navegamos al rumbo N 42 E. con el cual se daba el suficiente resguardo á las Rocas Sirio y Bellaco. A 1 hora p. m. del día 28,

frente al Río Deseado, destacóse el PATRIA para que fuera á cumplir la parte de las instrucciones que le correspondian aisladamente.

El GARIBALDI siguió entónces al Norte y debiendo correr á la vista de la Costa Sud del San Jorge hasta la Rada del Tilly, fué necesario navegar de manera tal que al aclarar se avistara el Cabo Tres Puntas.

Así sucedió y corrióse la costa reconociendo todos los puntos y tomándose croquis y vistas por los Oficiales y Guardia Marinas de toda ella, hasta la misma Rada Tilly, donde se dió fondo á las 3 horas 50 minutos p. m. del día 29.

A 3 horas 50 minutos a. m. del día 30, zarparon poniendo proa á Isla Raza, con el objeto de llegar después al punto de reunión.

Esa tarde, al pasar la Península de San José, se avistó el Acorazado LIBERTAD por la aleta de babor y más tarde se distinguieron humos en Cabo Razo, sabiéndose después que eran hechos por la tripulación del INDEPENDENCIA y PATRIA que se encontraban fondeados en Cala.

Así que anocheció se dió orden de mantener un foco prendido durante la noche, con el fin de dirigirlo y hacer señales al LIBERTAD. Esto último no fué posible, así que el Acorazado quedó por la popa, porque en esa dirección el foco de la cofa del GARIBALDI tiene un gran ángulo muerto y los de los costados son de poco poder.

Esa noche, en latitud 44° 12' Sud y longitud 64° 27' 0 de G, encontramos tres buques de la 1ª División que se dirigían al Sud y cumpliendo, por mi parte, con lo que se dispone en el Código de Señales en su Artículo 6, Capítulo 1º, Tomo 2, largué mi numeral efectiva, lo que no efectuó el buque insignia de aquella División, apesar de habérsela pedido por señales que fueron por él interpretadas.

A la mañana siguiente tuvo lugar la reunión de los buques para entrar á Golfo Nuevo, operación que se efectuó á las 12 horas 30 minutos p. m. dando fondo después en Puerto Madryn á 4 horas 50 minutos p. m. del mismo día 31.

En dicho puerto recibí de los Señores Comandantes los correspondientes partes referentes á la navegación que hicieron destacados, y en ellos se dice que el LIBERTAD é INDEPENDENCIA una vez destacados de la nave Cápitana el día 22 de Octubre frente á San

Francisco de Paula 4 horas 50 a. m. entraron al Río Santa Cruz, fondeando frente á Punta Kiel á 20 horas 30 minutos p. m.

Durante la marea entrante de la tarde, mientras el INDEPENDENCIA recorría las valizas que señalan la entrada por el canal del Norte, el LIBERTAD remontó el Río hasta Punta Reparo, con objeto de proveerse allí de víveres para sí y el INDEPENDENCIA.

En la mañana del día 23 bajó el LIBERTAD á tomar fondeadero y navegando en conserva en demanda del Cabo Tres Puntas, dejaron por el Oeste la Roca el Bellaco, que no les fué posible reconocer por haber pasado frente á ella á las horas 30 minutos p. m.

El día 25 á 7 horas 30 minutos a. m. se separaron ambos buques frente á Cabo Tres Puntas, el LIBERTAD con rumbo á Bahía Mazarredo y el INDEPENDENCIA á la Rada Tilly.

El LIBERTAD llegó á su destino á medio día, permaneciendo allí 6 horas siguiendo después á Isla Toba, en cuyo punto dió fondo á las 10 horas a. m. del día 26, habiendo sufrido durante la travesía, un fuerte viento Norte.

En Toba se encontraba el Acorazado INDEPENDENCIA que había fondeado en Tilly, el día anterior á las 5 p. m. y después de tres horas de permanencia en ese fondeadero había levado, dirigiéndose á Isla Toba donde dió fondo dos horas ántes que el LIBERTAD.

Hasta el día 30 que debían permanecer los Acorazados en ese punto, se ocuparon las tripulaciones en ejercicios, limpiezas y recorrida de máquinas, efectuándose además en el « LIBERTAD » el cambio de 5 tubos de las calderas.

Son importantes las observaciones que hace en su parte el Señor Comandante del « INDEPENDENCIA » dicen así: « Debo advertir que los « Robledos son piedras chatas por encima, de unos 100 piés de « elevación, proximamente, en baja mar. El Robledo grande, visto « del Sud se encuentra dividido en tres partes, y no así del Oeste « que parece una sola Isla. El Robledo chico se caracteriza por « tener casi blanca su cima por manchas de guano. »

El 30 por la mañana dejan á Toba los Acorazados dirigiéndose el « LIBERTAD » á Santa Elena y el « INDEPENDENCIA » á Caleta Raza.

A 3 horas 30 minuto a. m. vieron al « PATRIA » que se aproximaba á Toba, viniendo del Sud; soplando un viento que clasifican de fuerza 6.

El « LIBERTAD » fondea en Santa Elena á las 11 a. m., en momentos que el « PATRIA » reconocía el puerto, permanece allí hasta

las 5 p. m. en que zarpa y regulando su velocidad, tira rumbo al punto de reunion, y teniendo por su amura y como á las 7 millas al Crucero «GARIBALDI».

El «INDEPENDENCIA» reconoció desde las 11 30 a. m. el fondeadero más seguro de la Caleta Raza donde dió fondo á 1 hora 50 minutos p. m. en 6 y 1/2 brazas en marea baja, en fondo de barro negro, duro y arcilloso, teniendo al S. 60 E. á Cabo Razo y los Arrecifes al N. 12 E.

Esta cala es abierta en todo el sector comprendido entre éstas dos marcaciones, por el Este y abrigada en el resto del círculo.

A las 4 y 15 a. m. del día 31 dejó la Cala Raza, dirigiéndose al punto de reunión junto con el Crucero-torpedero PATRIA que en la tarde anterior había fondeado en el mismo puerto.

El PATRIA se separó del buque insignia el día 22 de Octubre á las 2 horas p. m. frente al paralelo del Río Gallegos, donde debía entrar á proveerse de víveres frescos para sí y el GARIBALDI que lo esperaba en San Sebastián.

A las 6 horas p. m. pasaba el PATRIA la barra del Gallegos y una hora despues daba fondo entre el muelle y la Sub-prefectura en 7 1/2 brazas de agua en el pleamar, quedando en 3 1/2 en baja mar, lo que da una amplitud de marea, para el día, de 24 piés.

Observa el Señor Comandante Saens-Valiente que ésto no está conforme con las indicaciones del Almirantazgo, como tampoco las sondas que se dan en la carta, para la entrada donde él encontró 7 brazas en el lugar que figuran 11. Además, hace resaltar en su parte la necesidad de valizamiento de la entrada.

Cumplida la comisión en la forma expresada, el PATRIA se reúne al GARIBALDI el día 23 en San Sebastián.

El día 28 á la 1 p. m. se le destaca en el paralelo del Río Deseado, donde entra en marea bajante, dando fondo á 4 horas 25 minutos en 7 brazas de agua.

A 25 millas al Este de la boca del Río Deseado, observó al dirigirse á él unas manchas oscuras en el mar, que constató en seguida, eran debidas á enjambre de pequenísimas medusas y deduciendo encontrarse en un bajo fondo y echándose la sonda, ésta acusó 7 brazas fondo duro.

Esta observación es de suma importancia, por cuanto fuera posible que ese bajo fondo, diera aún menores sondas, que lo hicieran peligroso, por cuanto se encuentra en la ruta general de la navegación del Sud.

Respecto á la entrada y Puerto Deseado, además de las noticias generales sobre sus corrientes y mal tenedero, dice el Comandante del PATRIA : « Las valizas de entrada cuya enfilación dá afuera de la Roca Beagle, son muy poco visibles, á causa de estar formadas de una simple armazon de hierro, en forma piramidal, que se proyecta sobre un fondo del mismo color ».

En Puerto Deseado hace provision de víveres frescos y el 29 después de haber permanecido 18 horas en él, zarpa dirigiéndose á la Isla Toba y sin detenerse observa el fondo en pleamar, dando la sonda casi 8 brazas en fondo de arena.

Acto continuo deja el Puerto, dirigiéndose al Este, siendo batido en el trayecto por mar gruesa, que tomándolo á un largo, le hace dar rolidos que alcanzan á 35.

A las 9 y 30 a. m. se dirige hacia Santa Elena, que reconoce á las 11 horas 35 minutos a. m. sondeando 10 brazas de agua, en el puerto á media marea. Media hora después abandonaba Santa Elena, y dando resguardo á las Rocas de Salaverry, busca Monte Triste para entrar á Cabo Razo.

A las 4 horas p.m. londea el PATRIA en éste puerto en 10 brazas de agua teniendo por el lado de tierra al Acorazado INDEPENDENCIA con quien abandona el puerto en la madrugada del dia 31, dirigiéndose al punto de reunion.

Esto es en extracto lo que han hecho los buques destacados debiendo agregar, además, que no descuidaron ni un momento la instruccion del personal, dedicándose especial atencion para que los Señores Oficiales y Guardia Marinas practicaran cálculos en la navegacion por altura y á la vista de la costa, lo que fué recomendado especialmente por la órden de Division número 66. De igual modo fueron debidamente atendidos los preparativos para todos los ejercicios que debian efectuarse y con especialidad para los de desembarco, alistándose todos los pertrechos ordenados, como ser maletas para víveres, barriles para agua, camillas etc. etc. de acuerdo con la Orden de Division número 68 que reglamenta todo lo concerniente á desembarcos.

Deseo hacer notar á V. S. que en éstas navegaciones, en que las horas estaban tan contadas como las toneladas de carbón y que todo era justo, se ha sacrificado la regularidad de la marcha al éxito de una entrada á puerto ó á una recalada.

Así, por ejemplo, de Pingüin se navega despacio hasta San Francisco de Paula con objeto de reconocerlo en la madrugada y

que los Acorazados pudiesen entrar á Santa Cruz con marca entrante.

En seguida se toma una velocidad de 12 millas frente á Gallegos para que el PATRIA tome la entrada en el final de la creciente; procedimiento semejante se emplea para que el PATRIA fondee en Deseado, con bajante.

Finalmente, el especial empeño de todos los Señores Jefes y principalmente la bondad del tiempo, nos permitió llegar á Puerto Madryn, centro de recursos, aún con carbón para algunas horas.

Permanecemos en Madryn hasta el día 9 de Noviembre á las 5 horas a/m. que zarpamos con destino á Bahía Blanca.

Frente á Bahía Craker nos cruzamos con la Primera Division, que se dirigía al centro del Golfo, ocurriendo nuevamente entre ambas Divisiones, con respecto á las numerales, lo mismo que en la noche del 30 de Octubre, de la que ya hice mencion.

Para determinar los diámetros tácticos en aguas profundas, lo que por falta de tiempo no se había hecho en Bahía Blanca, al empezar la navegación, se dió libertad de maniobra ántes de salir del Golfo, órden que tambien se dió una vez fuera con el fin de que se verificara el estado de los compases.

A 9 horas p/m. y en latitud 42 16 S. y longitud 62 54 O. de G. encontramos señalado por nuestro foco al Torpedero ESPORA navegando con rumbo Sud, entregándome en ese lugar las modificaciones introducidas por V. S. en el consumo de municiones para el tiro al blanco.

A 3 horas y 30 a. m. del día 10 y teniendo por través la boca del Río Negro, se destacó al PATRIA, para que desde la barra y por señales, transmitiera á V. S. las novedades de la División, incorporándose á ella, una vez que recibiera de V. S. las órdenes pertinentes.

A 7 horas p. m. fondeamos como á 7 millas del Ponton Faro de Bahía Blanca permaneciendo allí hasta las 11 á medio día que incorporado el PATRIA, zarpamos para Puerto Belgrano donde se dió tondo á 1 horas 30 p. m.

ESTADÍA EN PUERTO MADRYN

Durante la estadía en Puerto Madryn donde llegamos como queda dicho el día 31 de Octubre á las 4 y 30 p. m., la División, conforme á las instrucciones, se ocupó en recibir carbón del Transporte Río SANTA CRUZ que allí se encontraba fondeado al efecto, practicándose, simultáneamente con esta operación, los ejercicios prescriptos por las instrucciones, y así se efectuaron cuatro desembarcos parciales—uno por buque—lanzamiento de torpedos, tiro al blanco con tubo económico, de día y de noche, iluminando con proyectores, con blancos fijos y en movimiento remolcado por lancha á vapor, ejercicios de señales de día y de noche, de botes y otros parciales en los buques, cuando el tiempo no permitía hacer aquellos obligados por las instrucciones.

La operación del carbón como tuve ocasión de manifestarlo á V. S. por comunicaciones telegráficas, no fué muy fácil debido á las condiciones del GARIBALDI que no admite sino embarcaciones especiales para atracar á su costado, al mal tiempo reinante que tuvimos casi siempre y á los medios que empleamos por no tener otro, usando las lanchas á vapor y embarcaciones menores de ese buque y un pailebot de 35 toneladas que felizmente encontramos por allí y que alquilé para el trasbordo, sin el cual no hubiera sido posible dar cumplimiento á las instrucciones dentro de los límites que las marcaban.

Como V. S. tiene ya conocimiento, se trabajó sin descanso de día y de noche, y si se agrega á ésto que facilitamos personal y embarcaciones al transporte Río SANTA CRUZ para que este hiciera lastre, se podrá valorar la suma de trabajo y energía desplegada en éstas operaciones.

Por el ESPORA que se encontraba en aquel fondeadero esperándonos, remití á V. S. las comunicaciones en que daba cuenta de haber cumplido felizmente y sin tropiezo alguno la primera parte del programa de maniobras.

Agregaré que durante ésta estadía, el carbón cargado por los buques de la División fué el siguiente: GARIBALDI 526 toneladas, LIBERTAD 227 toneladas y PATRIA 195 toneladas, lo que hacen un total de 948 toneladas.

PRIMERA ESTADIA EN PUERTO BELGRANO

Al llegar al Puerto el día 11 encontramos al lugre «FELIX QUEBRACHO» con carbón para la División y para dar cumplimiento á las instrucciones, no perdiendo tiempo alguno, se resolvió que mientras unos buques cargaban el carbón necesario, los otros, salieron del fondeadero é hicieron el tiro al blanco con cañon en las inmediaciones del Ponton Faro.

Aqui como en Golfo Nuevo, se trabajó noche y dia en la faena del carbón, efectuándose simultaneamente ejercicios de tiro al blanco con tubo económico, de dia y de noche, con blanco fijo y en movimiento, lanzamiento de torpedos, ejercicios de botes y de señales, de dia y de noche.

Estas operaciones y faenas tuvieron interrupciones obligadas por los fuertes vientos de los cuales los más notables fueron un viento huracanado del Norte, en la noche del 13 de Noviembre y en la del 23 un S. O. arrachado y de gran fuerza.

Ya casi al término de éstas operaciones y alijado completamente el velero, del carbón que había conducido, recibí comunicaciones de V. S. anunciándome la prolongación de la estadia en ese puerto y autorizándome para dar más amplitud á los ejercicios, en vista de cual el desembarco general que debía efectuar la División y que estaba preparando para el día 18, se postergó hasta el 21 con el objeto de que las tropas permanecieran en tierra 24 horas haciendo vida de campaña.

Habiéndome comunicado V. S. que la División debía tomar más carbón, hasta llenar sus carboneras, hornos y todos los sitios posibles, detuve con fecha 20 al Vapor «Armenia», procedente de Inglaterra, que entraba al puerto con más de 2000 toneladas de éste combustibles, consignadas al Ministro de Guerra y Marina.

Esta medida tomada por mí y puesta en conocimiento de V. S. ocasionó la resolucion de que del citado buque completáramos el carbón en la forma ordenada, dando principio á la faena el dia 23 y terminándola el 27 en que la División quedó lista para zarpar nuevamente, habiendo embarcado al mismo tiempo víveres de puerto y de mar, pertrechos, artículos de máquinas y vestuario, á la vez que se efectuaba el pago á las tripulaciones de los haberes correspondientes al mes de Octubre.

Recibí igualmente en éste fondeadero el pliego ampliado y aclarando las instrucciones para el desembarco que la Division de

mi mando debía efectuar en las costas de la Patagonia y que la 1^a División debía impedir de acuerdo con el simulacro establecido en el plan de maniobras para toda la Escuadra.

El carbón cargado por la División fué del lugre «FELIX QUEBRACHO», el GARIBALDI 648 toneladas, el LIBERTAD 65, el INDEPENDENCIA 242 y el PATRIA 85, todo lo que suma 1040 toneladas. Del vapor «Armenia» se tomaron: el GARIBALDI 485 toneladas, el LIBERTAD 51, el INDEPENDENCIA 37 y el PATRIA 46, lo que suma la cantidad de 619 toneladas y un total de 1659 toneladas, tomadas de ambos buques carboneros durante la primera estadía en Puerto Belgrano.

COMPENSACIÓN DE COMPASES Y DIAMETROS TACTICOS

El resultado obtenido en la compensación de los compases fué bueno y se obtuvo rápidamente en todos los buques de la División, exceptuando al Crucero GARIBALDI cuyos compases Magnaghi requieren operaciones por demás largas y nada prácticas y ésto para obtener resultados poco satisfactorios. Con todo, se obtuvo para éstos compases su correspondiente planilla de desvíos.

Sería conveniente la instalación en el GARIBALDI de compases Thompson: en mi opinión, buques de su importancia no deben quedar librados á la buena fé de un ancho cálculo hecho muchas veces con apuro, porque en las maniobras de Escuadra la exactitud en los rumbos debe llevarse á su mejor grado. Con ello conseguiríamos á la vez, la unificación del sistema que prima en la mayoría de nuestros buques de combate y que está reconocido como lo más perfecto.

Al mismo tiempo me permito llamar la atención de V. S. sobre la conveniencia que habría en elegir para los compases Thompson esferas, que al hacerse la compensación, quedaran en el centro de la corrida, pues se ha observado en algunos buques, que al hacerse pequeñas correcciones, las esferas no pueden aproximarse más, quedando por lo tanto subsistentes algunos errores.

Para la determinación de los diámetros se tomó como boya un buque y mientras giraba aquel cuyo diámetro se quería determinar, se median las distancias al buque boya y simultáneamente los azimutes verdaderos.

De este modo se obtenian varios puntos de la curva con los que se determinaba después el diámetro táctico.

En las inmediaciones del Ponton Faro de Bahía Blanca solo se pudieron determinar los diámetros tácticos en profundidades no mayores de 10 brazas, dejándose para mejor oportunidad el hacerlo en aguas profundas mayores de 25 brazas.

Esa oportunidad se nos presentó á la salida de Golfo Nuevo pero los resultados alcanzados no fueron satisfactorios para el GARIBALDI y LIBERTAD, por haber sido influenciados ellos en distintas formas por las corrientes de la Boca del Golfo.

Como ejercicio, se hizo practicar en la terminación de los diámetros tácticos á todos los Guardia Marinas de la División.

Para tener perfecta seguridad que los diámetros obtenidos, son los exactos, nabía necesidad de nuevas verificaciones, las que por falta absoluta de tiempo me han sido imposible efectuar.

DESEMBARCOS

Con la debida anticipación y durante el primer período de las evoluciones, se reglamentó por la orden de División número 68, la forma y organización que regiría en todos los desembarcos que debía efectuar la División durante las maniobras, preparándose los elementos que ésta clase de operaciones exige para que tengan todos los caracteres de verdaderos desembarcos de guerra. Fueron ideadas en ésta División y usadas con buenos resultados en todos los desembarcos efectuados, bolsas para víveres, cuya forma, dimensiones y peso estaban precisamente indicadas en la referida orden de División, como también la forma en que debían ser llevadas las mantas dentro de las cuales y por una ingeniosa disposición, llevaba cada hombre galleta para uno ó dos días, según el caso, al mismo tiempo que sus útiles de rancho.

De igual modo y á falta de mochilas reglamentarias de curación, se improvisaron y usaron otras, también ideadas en la División y que dieron buenos resultados. — Se enumeraban también en la misma orden los preparativos que deben preceder á todo desembarco y las precauciones que en ellos debe observarse.

Así se efectuaron en Puerto Madryn, en los días 1, 4 y 6 de Noviembre, cuatro desembarcos parciales, uno por cada buque, habiendo llevado las tropas víveres y agua para un día y permaneciendo en tierra al rededor de nueve horas, efectuando ejercicios tácticos en orden abierto y cerrado y tiro al blanco con fusil,

conforme se impondrá V. S. por los partes que se acompañan de los Jefes de las respectivas fuerzas de desembarco.

El GARIBALDI desembarcó 225 hombres, distribuidos en una compañía de infantería, dos secciones de artillería con cuatro piezas, personal de sanidad, con su arsenal sanitario, convoy y servicio de playa y señales.

El INDEPENDENCIA y el LIBERTAD, 71 hombres, cada uno, organizados en una compañía de infantería.

El PATRIA, 45 hombres, formando una compañía.

Como en las del Crucero GARIBALDI, acompañaban á la tropa de los tres últimos buques citados, el personal de sanidad con su arsenal sanitario, el servicio de playa, señales y convoy correspondiente, según la orden de División, número 68, ya citada.

En puerto Belgrano, como ya se ha hecho mención, tuvo lugar el día 21 el desembarco general al mando del Jefe de Estado Mayor de la División, constituido con fuerza, de toda ella, sumando un total de 440 hombres, con un día de víveres, organizados en tres compañías. inclusive la de infantería de marina, una sección con dos piezas Krupp de 75 m., el Cuerpo Médico de la División con su personal y arsenal sanitario convoy y servicio de playa y señales correspondientes.

El parte detallado que se adjunta del Jefe de las fuerzas, impondrá minuciosamente el resultado satisfactorio que se obtuvo en la operación de desembarque y reembarque, así como de la vida de campaña que se practicó durante 24 horas, de los ejercicios en orden abierto y cerrado, de tiro al blanco con fusil y tiro de guerra con cañón en los que se aprovechó la oportunidad para tomar las presiones internas empleando los Crusher, remitidos del Estado Mayor General con ese objeto.

Muy satisfactorios fueron los resultados alcanzados en éste desembarco en el que se pudo apreciar los notables progresos alcanzados en ésta clase de ejercicios que como V. S. sabe, son de una importancia reconocida en las operaciones de guerra.

TIRO AL BLANCO CON TUBO ECONÓMICO

Atribuyéndole por mi parte una importancia capital al tiro con tubo económico como instrucción y práctica provechosa para los Cabos de pieza y sobre todo como preparación para el tiro al blanco con cañón, dediqué á ese ejercicio el mayor tiempo posible dentro del poco que nos dejaban las faenas obligadas.

En efecto, en Puerto Madryn y Puerto Belgrano se efectuaron 5182 disparos sobre blancos fijo y en movimiento de día, de noche, iluminando con proyectores y cuyos detalles y resultados los verá V. S. en las planillas que se acompañan.

LANZAMIENTO DE TORPEDOS

Este ejercicio fue también practicado el mayor número de veces posible, alcanzando la División á efectuar en puerto Madryn y Puerto Belgrano 52 lanzamientos con buque fijo y blanco fijo ó en movimiento, habiéndose obtenido un resultado satisfactorio, como lo demuestran las planillas respectivas que se adjuntan y de las cuales se desprende que 38 torpedos dieron en el centro del blanco: uno á 5 metros del centro, 4 á 10, 1 á 14, 5 á 10, 1 á 40, 1 á 50 y 1 á 70 metros.

EJERCICIO DE BOTES

Además del servicio de embarcaciones menores, lo que por sí constituye un fuerte ejercicio, se aprovechó de todos los momentos disponibles para efectuarlos como tal, haciéndolo entónces con todas las embarcaciones á la vez, prestándose especial atención á las disposiciones de la orden de División número 65 que reglamenta desde la posición de las manos sobre el guión de remo, hasta la manera de sentarse, armar, pegar, entrar, atracar y desatracar, honores, etc.

EJERCICIOS DE SEÑALES

Independiente de las 6440 señales que ha exigido el servicio durante las maniobras y entre las que se encuentran como una sola, discursos enteros trasmitidos por señales con banderolas á brazo, se han practicado en la mar y en puerto muchísimos ejercicios de señales públicas y secretas por los Guarda Marinas y cuerpo de timoneles, en los sistemas de banderas y gallardetes, banderolas movidas á brazo, lámparas incandescentes y con e de señales acústicas con silbato.

A ésto debo agregar que también se práctico constantemente y con ejercicios de semáforo movido á brazo con lamparas incandescentes, sistema presentado como V. S. tiene conocimiento por el Capitan de Fragata Don Manuel Barraza y que segun los resultados obtenidos en la práctica, demuestra ser de verdadera utilidad.

También se puso en práctica otro proyecto del Capitan de Fragata Don Juan Pablo Saenz Valiente, por el que se reemplazan las señales de luz de una embarcación, por las de penoles para indicar los giros, movimiento de máquina, fondo, filo cadena, listo y ancla á pique.—Este sistema, á pesar de no haberse ensayado á mi juicio lo suficiente hasta ahora, ha dado resultados satisfactorios.

Otro progreso que reputo de importancia y que ha nacido al estudiar los medios que ésta División debía emplear para guiarse navegando con todas las luces apagadas sin perder la formación y sin peligro, es el presentado por el Alférez de Navio Don Enrique Moreno y que consiste en una luz perfectamente visible para aquellos buques que deben guiarse por ella é invisible para los que no están en su secreto.

Como éste es un asunto que por su carácter debe considerarse reservado, en oportunidad, tendré el honor de someterlo al exámen de V. S.

TIRO DE PRECISIÓN CON CAÑÓN SOBRE BLANCO FIJO, CON BUQUE EN MOVIMIENTO

Desde el dia 12 al 15 de Noviembre se efectuó en las proximidades del Ponton-Faro de Bahía Blanca el tiro al blanco con cañón, por cada buque aisladamente, navegando á 10 millas de velocidad y sobre blanco fijo.

Con la suficiente anticipacion se habia dado una órden de Division reglamentando la forma en que debia hacerse el tiro, el consumo de munición, que fué después alterado por la órden de V. S. y, finalmente, la manera de apreciar los valores de los impactos, empleando el sistema Norte Americano por medio de la regla T.

Del resultado de éste ejercicio, he podido deducir una vez mas la necesidad de practicar lo más frecuentemente posible el tiro al blanco con tubo económico en iguales condiciones que en las distintas clases de tiro prescritas por el tiro al blanco con cañón.

Se adjuntan las planillas demostrativas de tiro efectuado por cada buque.

OPERACIÓN DE DESEMBARCO EFECTUADO EN LAS COSTAS PATAGÓNICAS QUE
LA 1ª DIVISIÓN DEBIA IMPEDIR DE ACUERDO CON EL PLAN DE MANIOBRAS

Preparada la División el día 27 de Noviembre para hacerse nuevamente á la mar, con objeto de efectuar el desembarco en el tramo de la Costa Patagónica comprendido entre la Boca del Río Negro y Punta Ninfas, que la primera División debía impedir, se adoptó en Consejo de Comandantes el siguiente plan presentado por el que suscribe.

La División zarpará en la mañana del 28, de Puerto Belgrano y como medida prévia, emplearía el día en compensar sus compases en las inmediaciones del Ponton Faro.

En la madrugada del día 29, se daría principio á la siguiente navegación.

Del Pontón Faro al Este 30 millas.

Con rumbo al Sud 270 millas.

Con rumbo á Santa Elena 200 millas.

La velocidad sería de 10 nudos. Pero, se podría alterar según las circunstancias, con el objeto de llegar á Santa Elena á medio día del 1º de Diciembre.

En consecuencia, los Acorazados debían tener sus fuegos en condiciones de dar 12 millas y el GARIBALDI estaría listo para levantar vapor, en todas sus calderas en el momento que se le ordenara.

Al llegar al paralelo 42, el PATRIA se quedaría en el lugar, á fin de dar cumplimiento á la misión que más adelante se determina.

En Santa Elena, el GARIBALDI y los Acorazados, á hora conveniente, en condiciones de desarrollar el máximo de velocidad á tiraje natural y á son de combate, harían rumbo á la boca de Golfo Nuevo para encontrarse á su entrada á 3 horas a. m. del día 2 de Diciembre.

De éste punto los tres buques se dirigirían al sitio ó puerto del Golfo, que más conviniera para efectuar el desembarco segun el viento y estado del mar.

Los Acorazados LIBERTAD é INDEPENDENCIA, desembarcarían por partes iguales, la tropa de infantería hasta completar 120 hombres y el GARIBALDI, dos piezas Krupp de 75 m/m. con sus municiones y dotadas con 30 hombres, además el convoy con tres días de víveres para todo el personal de desembarco.

El PATRIA quedaba destinado desde el paraje donde se le dejó, para amagar, distraer la atención ó llamar sobre sí á cualquiera de los buques de la Escuadra delensora, á fin de evitar por todos los medios á su alcance, la reunión ó concentración sobre Golfo Nuevo, de los buques que se suponían distribuídos desde Punta Bermeja basta Punta Ninfas, bien entendido que distrayendo uno solo, la operación de desembarque se realizaría con éxito completo.

Como complemento de los medios que debía emplear, prepararía su buque segun se acordó, con tropas y embarcaciones listas y las dos ametralladoras Mascin que se le entregaron del GARIBALDI para hacer sospechar en cualquier caso que era él, el encargado de efectuar el desembarco.

A las tres de la mañana del día 2 de Diciembre, momento en que los Acorazados debían entrar á Golfo Nuevo, el PATRIA se haría sentir sobre la línea enemiga, por el Golfo de San Matías, de modo que su operación fuera simultánea con la del resto de la División.

Cuando calculara que la operación del desembarco se hubiera terminado, trataría de incorporarse á la División en Isla Escondida, punto de reconcentración como base de operaciones ulteriores, procurando emplearen el trayecto la misma táctica para distraer al enemigo que encontrase en su camino, usando siempre las precauciones debidas para no caer en su poder.

Aprovecharía para sus operaciones de su buen andar, empleando el máximo de velocidad ó tiraje natural.

Los buques navegarían mientras duraran las operaciones con las luces apagadas y como guía usarían la luz del Alférez Moreno.

Después de zarpar del Pontón Faro, las señales serían siempre secretas, empleándose de noche el semáforo del Capitán Barraza.

Toda otra operación que se conceptuara necesaria, se resolvería de acuerdo con las circunstancias.

Las razones porque se adoptó este plán tenía por base el siguiente criterio:

1 — La derrota trazada respondía á que habiéndose elegido el Sud como base de operaciones, nos llevaba á nuestro destino distante lo menos 30 millas del límite de las aguas beligerantes y, por consiguiente, garantía de éste modo, de no ser descubiertos por la Escuadra de la defensa.

2. — Efectuando el desembarco con el GARIBALDI y los dos Aco-

razados, lo que sumaba todo el poder de nuestra División, se exigía para impedirlo que la Escuadra enemiga concentrara todas sus fuerzas, lo que era casi imposible hacer á tiempo, dada la distribución en que debía mantener sus buques para ejercer la vigilancia del tramo de costa que estaba llamada á defender.— Por otra parte, el PATRIA que por su tipo, condiciones y la forma en que se le preparó, podia hacer creer que era el destinado á efectuar el desembarco, dificultaría más la concentración, al distraer un buque de la Escuadra.

3.— La operación hecha con el GARIBALDI y los dos Acorazados, revestía las formas de una verdadera operación de guerra, porque ellos representaban todo el poder de la División, puesto que aun con el armamento del PATRIA éramos siempre inferiores al enemigo, y como es elemental que toda operación de desembarco debe protegerse con la mayor suma de fuerzas disponibles, no era lógico no utilizar los dos Acorazados en el presente caso, cuando por su poca velocidad y elevado coeficiente, se imponía el rol de protección y resistencia que se le asigna.

Se eligió Golfo Nuevo para efectuar el desembarco.

1.— Por ser el sitio que ofrecía, con absoluta seguridad sobre todos los demás lugares de la costa en que se había de operar, mayores facilidades de desembarco; cualquiera que fueran las circunstancias de mar, viento ó marea, por la cantidad de puertos, caletas, ensenadas y playas que presenta en todo su alrededor y de los cuales había siempre más de uno garantido contra los inconvenientes de mar y viento.

2.— Por ser el lugar más próximo á la línea neutral que presenta más puertos para poder desembarcar, como ser: las playas de Ninfas, Craker, Cormoranes, etc. y además esa misma proximidad á la línea neutral ofrecía más garantías para ponerse en salvo en caso de ser descubierto por fuerzas mayores, ántes de haber efectuado el desembarco.

3.— Por ser uno de los extremos de la línea, Punta Bermeja — Punta Ninfas, que la Escuadra enemiga debía vigilar. Suponiendo los buques distribuidos de la mejor manera posible segun el estudio hecho del plan extratéjico que el enemigo podía poner en práctica, ésto es con los buques más veloces en los extremos, resultaba que el menor tiempo necesario para la concentración de la Escuadra defensora era cinco horas á contar desde el momento en que fuéramos vistos, en el supuesto de que el buque que cruzaba

en el otro extremo de la línea hubiera tenido aviso inmediatamente y que se pusiera en movimiento en ese mismo instante, á 20 millas de velocidad desde un punto 20 millas al Sud del extremo de la vigilancia, que son las circunstancias más favorables.

Pero en éste tiempo de cinco horas el «GARIBALDI» y los Acorazados navegando á 12 millas y suponiendo que hubieran sido vistos á 15 millas fuera de la boca del Golfo, habrían podido efectuar el desembarco con éxito completo en Craker ó Cormoranes distante diez millas proximamente del lugar donde recién llegara la Escuadra de la defensa.

Si el desembarque fuera á tener lugar en Madryn, navegando siempre á 12 millas, necesitarían el «GARIBALDI» y los Acorazados desde el momento de ser vistos hasta la llegada al puerto 4 horas, más 2 $\frac{1}{2}$ para desembarcar, permanecer en tierra, reembarcarse y hacerse á la mar, serían 6 y media horas, tiempo justo que en las mejores condiciones posibles necesitaría la Escuadra defensora para llegar á una distancia de 2000 á 5000 metros.

4 - Aun cuando los cálculos anteriores aseguran nuestro éxito, elegí la hora del crepúsculo para entrar al Golfo con objeto de dificultar más la pronta concentración de las fuerzas enemigas. A esta hora la claridad no es suficiente para distinguir los buques, ó señales de tierra á larga distancia, debido á las brumas de las costas y en cambio hay la suficiente para disminuir el poder de los proyectores, podíamos contar por lo tanto, con que la concentración no empezaría inmediatamente después de haberme visto y que éste momento podía tener lugar muy cerca de la entrada.

5— Atacando el PATRIA la línea de San Matías á la hora precisa de nuestra entrada á Golfo Nuevo y conduciéndolo en la forma convenida, era indispensable que llamaría la atención del enemigo y distraería alguno de sus buques, sinó por mucho tiempo al ménos por el más que suficiente para que se perdieran momentos para ellos de gran valor y que infaliblemente nos darían el éxito.

6— Isla Escondida con su mucha agua, buen tenedero, altas barrancas blancas y á pocos cables al Sud de las aguas beligerantes, era el punto indicado para nuestra base de operaciones, pues no existe otra donde hubiéramos podido estar abrigados, ocultos y tan próximos al lugar elegido para las operaciones.

7 — En cuánto á las órdenes dadas á los buques, sobre los

fuegos, se explican por la necesidad de estar siempre prontos para poder desenvolverse con facilidad ante cualquier emergencia que se presentara.

De acuerdo con éste plan, salimos de Puerto Belgrano el día 28 á las 5 y 15 a/m. con tiempo nublado y lloviznas intermitentes. Al avistar el Pontón-Faro fui sorprendido con la presencia del Crucero BUENOS AIRES que se hallaba en sus inmediaciones y que al distinguirnos se alejó rápidamente hácia el Este, apareciendo después con el Crucero 9 DE JULIO en momento que dabamos fondo en aquel sitio, esperando que despejara para compensar los compases.

Nos fué difícil darnos cuenta de que esos buques venían á bloquearnos y vigilarnos, demostrando más tarde que sus objetivos eran perseguir al GARIBALDI y al PATRIA, dadas las posiciones que tomaron; llegando el 9 DE JULIO á entrar y permacer dentro de nuestro fondeadero, á 200 metros del PATRIA y el BUENOS AIRES hasta 400 del LIBERTAD.

Esta actitud no importaba otra cosa que un rompimiento de hostilidades, tres días ántes de la época fijada, imposibilitándome para poner en práctica mis planes y obrar con la libertad á que tenía derecho, con la circunstancia de que cuando ellos podían hostilizarnos, nosotros, á pesar de ser muy superiores, no podíamos batirlos.

De igual manera entónces podría por mi parte, haber invadido con anticipación la zona que ellos estaban llamados á defender, estudiando su sistema de defensa, y procediendo después, aprovechando las ventajas obtenidas con menoscabo del verdadero criterio que ha debido guiarnos en las maniobras.

En una guerra real ó en sus preliminares, fuera correcto estudiar los actos del futuro adversario, pero en el caso presente donde lo que se buscaba, no era que una Escuadra venciera á la otra sinó que las dos ajustándose estrictamente á un programa meditado, dieran un resultado cualquiera que pudiera servir de base para juzgar de los adelantos de la Armada entera y que al poner en práctica éstos ejercicios los Señores Jefes y Oficiales aproximándose á lo real saquen principios y provechos perfectamente aplicables á la guerra; no solamente encontré fuera de lugar la vigilancia sinó que entendí se alteraban las instrucciones.

A pesar de la situación difícil que se me creaba, la afronté sin embargo, resolviéndolo seguir adelante las operaciones en la forma

que me fuera posible, dejando la responsabilidad de los hechos producidos y consecuencias ulteriores á quien correspondía.

Dada la mayor velocidad de los Cruceros deduje que sus propósitos eran perseguirnos y no dejarnos hasta conocer nuestra base de operaciones, ó venciera el término de las maniobras. Entónces resolví ejecutar el siguiente plan de sorpresa y audacia, cuyo resultado lo libraba más á la suerte que á su bondad.

A las 12 p. m. del día 28 los Acorazados LIBERTAD é INDEPENDENCIA atacarían con sus focos á los Cruceros para que el GARIBALDI y PATRIA pudieran escapar sin ser vistos, dirigiéndose al punto de latitud 41 S. y longitud 60 de G. dado como de reunión, donde se buscarían hasta la media noche del día 29.

Los Acorazados cuando creyeron que el GARIBALDI y el PATRIA se habían escapado, obrando como lo creyeron conveniente, se dirigían á Isla Escondida donde esperarían hasta el 4 de Diciembre á medio día, en que, si no les llegaba órdenes, regresarían á Bahía Blanca

El GARIBALDI y el PATRIA ó el GARIBALDI solo, forzarían la entrada de San Matías é irían á efectuar el desembarco en su interior, donde las circunstancias del momento lo aconsejasen; en caso de fracaso, irían á Isla Escondida, donde se reunirían todos para poner en práctica un nuevo plan.

Este plan fracasó, puede decirse, desde el momento de ponerlo en práctica, pues no fué posible escapar sin ser vistos por habernoslo impedido los focos del 9 DE JULIO que desde muy temprano los mantuvo colocados sobre nosotros, haciendo casi imposible en el GARIBALDI la faena de zarpar.

Puestos en movimiento, fuimos perseguidos, como lo habíamos previsto, el GARIBALDI por el BUENOS AIRES, y el PATRIA por el 9 DE JULIO; desviándose poco después el PATRIA hacia el Sud y siguiendo el GARIBALDI próximamente al Este.

Al llegar el GARIBALDI á las proximidades del sitio de reunión con el PATRIA el 29 á las 12 p. m. perseguido siempre por el BUENOS AIRES, resolví, como se comprenderá, no ir á San Matías ni esperar al PATRIA á quien con justa razón suponía que llegaría perseguido por el 9 DE JULIO, como sucedió.

Seguí entónces al Sud con destino á Isla Escondida. Ese día por la tarde arreció un pampero que se puso muy duro en la mañana del día 30, dándome ocasión de probar las buenas condiciones del GARIBALDI en la mar, pues atravesado intencionalmente

para fatigar al BUENOS AIRES que no nos abandonaba, se portó admirablemente bien, con el solo inconveniente del agua que penetraba á barlovento por la luz que tiene en su parte inferior, las portas de los cañones de 15 centímetros.

En la noche del 30 á 48.8 de latitud Sud y 63.32 de longitud Oeste de G, aproximadamente entre 10 horas y 11 horas nos dejó el BUENOS AIRES. Seguimos á nuestro destino recalando en la mañana del 1º de Diciembre á inmediaciones de Cala Raza y continuamos corriendo la costa hacia el Norte, hasta Punta Delfín de donde regresamos nuevamente á Cala Raza, buscando siempre la incorporación de los otros Luques.

Mientras ésto tenía lugar, resolví hacer con el GARIBALDI un reconocimiento sobre la Boca del Golfo Nuevo con el objeto de poder descubrir la vigilancia allí establecida á fin de llevar despues á la práctica el primer plan formulado.

Al efecto, al anochecer pusimos proa á Punta Ninfas á donde, favorecidos por la oscuridad de la noche, con las luces apagadas y con todas las precauciones para no ser vistos ni sentidos, llegamos á las 3 horas a. m. del día 2 de Diciembre.

No vimos señal alguna ni en tierra ni en la mar, ni tampoco indicios de que hubiéramos sido descubiertos, á pesar de ser una noche completamente tranquila.

Llenando nuestro objeto, regresamos llegando á Isla Escondida, á 10 horas 30 a. m. en donde ya se encontraban el PATRIA y los dos Acorazados.

Allí supe que todos tuvieron que capear el mal tiempo del 29 al 30 y que el PATRIA dejó de ser perseguido por el 9 DE JULIO á las 7 horas y 40 minutos a. m. del día 1º de Diciembre en latitud 43 50 S. y longitud 61 55 O. de G. aproximadamente.

Consecuente con mis propósitos, despaché al Crucero PATRIA á 3 horas 25 minutos p. m. del día 2, con destino al Norte, de modo que pasando á la oración á distancia conveniente como para dejar ver solamente sus humos, alarmara y distrajera la atencion del enemigo, distanciándolo si le era posible de las inmediaciones de la boca de Golfo Nuevo, regresando después á la Isla Escondida.

Mas tarde, á las 8 horas 20 minutos p. m. zarpó el GARIBALDI y los dos Acorazados con rumbo á Golfo Nuevo á cuya boca llegamos después de entrada la luna, á las 2 horas y 45 a. m. del día 3 de Diciembre.

En éste momento se prendió una luz en la parte alta de Punta

Ninfas que supusimos fuera una luz de alarma de algún semáforo enemigo; pero no viéndose otra señal, ni sentido nada en los alrededores que indicara la presencia de buques enemigos ó de avisos que se trasmitiesen á pesar de la claridad del alba, resolví entonces efectuar el desembarco en Puerto Madryn, seguro del éxito de la operación no obstante que con mayores ventajas de tiempo podía haberlo efectuado en Ninfas, Craker, Cormoranes, Pirámides etc.

En Puerto Madryn se dió fondo á 6 y 40 a. m. y á las 9 y 15 a. m. nos hicimos á la mar después de haber efectuado la operación de desembarque, con todos los requisitos que establecen las instrucciones, según se impondrá V. S. por el parte que se acompaña, del Oficial que mandó las tropas y sin que fuerza alguna enemiga se hubiera dejado ver hasta una distancia de 12 millas, que era el límite del horizonte desde la cofa alta del GARIBALDI.

Habiéndose llevado á cabo la operación con el más completo éxito, de acuerdo con la letra y el espíritu de las instrucciones que dicen en su parte dispositiva:

« Reglas á seguirse para el simulacro de desembarco en la costa
« con una Escuadra, habiendo otra Escuadra que trata de evi-
« tarlo.

« La segunda División tratará de desembarcar en el tramo de
« costa que en las instrucciones se indica, 120 hombres armados
« á Mauser con dos piezas de 75 m./m. y su dotación correspon-
« diente de gente y municiones, ó sea un total de 150 hombres
« incluyendo las clases ».

« La tropa estará provista de la munición reglamentaria para
« éstos casos y víveres en concepto á 3 días ».

« Se considerará que la operación ha sido llevada á cabo con
« éxito completo, si ésta División consigue acercarse á la costa
« efectuar el desembarque y embarcar nuevamente, después de
« haber permanecido ésta en tierra durante una hora, y en fin,
« hacerse á la mar sin que se hayan acercado fuerzas superio-
« res enemigas á una distancia entre 2000 y 5000 metros », conside-
« ré terminada las operaciones, siguiendo viaje á una velocidad eco-
« nómica de 10 millas, con destino al fondeadero de Puerto Relgrano
que ordeuaban esas mismas instrucciones.

En nuestra ruta encontramos á 17 millas de Puerto Madryn en latitud 42 46 S. y longitud 64 38 O. de G. á la 1ª División; avisé por señales que el desembarco se había efectuado ya, señal que

se mantuvo izada durante una hora, no obstante lo cual la 1ª División se aproximó á una distancia como de 3000 metros y empezó á batirnos, retirándose 90 minutos después.

A las 12 y 30 p. m. desprendí al INDEPENDENCIA para que buscara al PATRIA y juntos se me incorporaron en Puerto Belgrano, donde llegué con el GARIBALDI y el LIBERTAD el día 5 á las 7 y 50 a. m., después de haber pasado la noche fondeados á inmediaciones del Ponton-Faro.

Ese mismo día se incorporaron el INDEPENDENCIA y el PATRIA.

Por el Comandante de éste último, supe que el BUENOS AIRES al anochecer del día que habíamos efectuado el desembarco, lo batió estando fondeado en Isla Escondida, es decir, en aguas neutrales.

Acompaño las copias de los Diarios de Navegación y Máquinas de los cuatro buques de ésta División, que V. S. ordenó, incluyendo en las del GARIBALDI y PATRIA las correspondientes á los días desde el 28 de Noviembre al 1º de Diciembre por la persecucion de que fueron objeto. Se acompaña también el plano general de las derrotas.

No debo terminar ésta seccion sin ántes manifestar á V. S. que con el propósito de estimular el estudio y trabajo ofreciendo la oportunidad de sacar el mayor provecho de éstas maniobras, dicté la Orden de División número 69, disponiendo que todos los Señores Jefes y Oficiales de la División presentarán un trabajo sobre el plan de operaciones que mejor convendría adoptar para llevar á cabo el desembarco. —Y á éste respecto me es altamente satisfactorio hacer saber á V. S. que con una dedicación é interes que les honra, respondieron todos sin excepción, incluso los Guardia Marinas, presentándose trabajos de verdadero mérito.

SEGUNDA ESTADIA EN PUERTO BELGRANO

Permanecemos en éstos fondeaderos hasta el día 14 aprovechando los tres primeros en hacer limpieza y recorrida en los buques.

El día 8 se embarcó V. S. en ésta División y arbolando su insignia en el «GARIBALDI» asumió el Comando en Jefe de la Escuadra compuesta por la Primera y Segunda División en maniobras.

En los días siguientes el «PATRIA» el «LIBERTAD» y el «INDEPENDENCIA» subieron al Puerto de Bahía Blanca á hacer carbón tomando respectivamente, el primero 156 toneladas, el segundo 152 y el tercero 94 toneladas.

El día 11 se incorporó la 1ª División y después que tomó carbón, nos hicimos á la mar el día 14 las 2 Divisiones al mando de V. S. quedando el «PATRIA» en el puerto para traer viveres frescos para toda la Escuadra.

EVOLUCIONES TÁCTICAS EN ESCUADRA

Una vez fuera del Ponton Faro de Bahía Blanca, ésta División según lo dispuesto por V. S. en la órden de Escuadra número 6, ocupó el día en regular los diámetros de evoluciones y compensar los compases, fondeando á la noche en las proximidades del Ponton Faro, donde se incorporó el Crucero PATRIA.

Al siguiente día á 6 horas a. m. zarpó ésta División en Escuadra con la 1ª y despues de ocupar 4 1/2 horas en la compensación de compases. se dió principio á las evoluciones tácticas en Escuadra que continuaron de día y de noche por espacio de cinco días, á partir del Rincón hasta el Río de la Plata, frente á la Isla de Flores, pasando por el Este de los Bancos Inglés y de Ruhen y evolucionando siempre se regresó al punto de latitud 35 34 S. y longitud 56 26 O. de G., donde se dió fondo el día 19 á las 5 horas y 5 minutos.

Ese mismo día, al anochecer llegó al fondeadero en el MAIPÚ el Excmo. Señor Ministro de Guerra y Marina, quien se trasbordó más tarde al Crucero GARIBALDI.

En la madrugada del día siguiente, tuvo lugar un ejercicio de foguero efectuado por toda la Escuadra con cañones de pequeño calibre y fusilería y más tarde á las 10 y 10 a. m., zarpó la Escuadra dando principio á las evoluciones que efectuadas en presencia de S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, terminaron con un desfile de todos los buques, por frente del Crucero GARIBALDI, saludando á su paso la insignia del Señor Ministro que éste buque arbolaba, con la salva correspondiente.

Terminada ésta ceremonia, regresó la Escuadra al fondeadero á 2 horas 45 minutos p. m.

Momentos después el Excmo. Señor Ministro de Guerra y Marina se despedía por una Orden General en la que á la vez daba por terminadas las maniobras, embarcándose nuevamente en el MAIPÚ, con cuyo buque á 4 horas 50 minutos, se alejó del fondeadero con rumbo á Punta Indio.

El 21 después de pasar V. S. inspección á la División de mi

mando y despedirse por haber terminado las maniobras, zarpó á las 10 y 15 p. m. con la Primera División y los Acorazados LIBERTAD é INDEPENDENCIA con destino á la Rada de Buenos Aires, quedando el que suscribe con el GARIBALDI y el PATRIA, á la espera de órdenes.

SERVICIO MÉDICO

Acompaño un parte detallado del Jefe del Servicio Médico de la División, Cirujano de Escuadra Doctor Don Alejandro E. Quiroga, en el que se demuestra que el estado sanitario del personal de la División durante la campaña realizada, ha sido bastante bueno.

Llama la atención en su parte el doctor Quiroga sobre la alimentación del marinero que conceptúa capaz de recibir mejoras en su calidad y cantidad, haciendo presente, también, la necesidad de la ventilación de la enfermería y demás reparticiones de proa del GARIBALDI, porque en los casos de navegación con mal tiempo ó en zafarrancho de combate, la atmósfera se vicia, sin que sea posible su renovación.

CONCLUSIÓN

Al terminar éste parte en el que he creído condensar todas las operaciones que la División de mi mando ha llevado á cabo cumpliendo las instrucciones que ese Estado Mayor General de Marina dictó para las maniobras que han terminado, cábeme la satisfacción de manifestar á V. S. que mi Gele de Estado Mayor y Ayudante de Ordenes, Comandantes de Buques. Jefes, Oficiales, Guardia Marinas, Cuerpo Médico, Maquinistas, Delegado de la Intendencia y todo el personal subalterno de la División, se han hecho acreedores á especial recomendación por la dedicación y empeño que cada uno ha puesto cooperando en su esfera al mejor éxito de esta campaña.

Dios Guarde á V. S.

Atilio S. Barilari.

MEMORIA

DE LOS

TALLERES NACIONALES DE MARINA

Correspondiente al año de

1897

TIGRE

A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, Teniente General Don Nicolás Levalle.

Tengo el honor de elevar á V. E. la Memoria de la Repartición á mi cargo, correspondiente al año próximo pasado y que comprende el movimiento desde el 1º de Enero al 31 de Diciembre del mismo año.

Antes de entrar á rescribir las obras efectuadas, debo hacer mención de la importancia que cada día van teniendo éstos Talleres, los que á pesar de todo, aun están distantes de encontrarse á la altura de los progresos de nuestro material flotante y de las necesidades que éste cada día demanda.

Ya he tenido el honor de expresar á V. E., en repetidas ocasiones que éstos Talleres por su ubicación y escasos elementos, no responden con la eficacia y economía deseada, á las exigencias de nuestra moderna Escuadra, y como V. E. lo ha reconocido con acertado criterio, su traslado á un puerto adecuado se impone, tanto más, cuanto es conveniente tener en cuenta las eventualidades del porvenir, siendo ésta una necesidad demostrada, reclamada como medida de seguridad por los progresos de nuestra Marina Militar; urge, Señor Ministro, que el Exmo. Gobierno, tome pronta resolución en éste sentido, á fin de colocar éste Establecimiento en el más breve plazo, á la altura de la altura de las exigencias del presente y del futuro.

Habiendo evolucionado tan rápidamente nuestro material flotante pasando de una Escuadra de Ríos á una poderosa Escuadra de Mar, el objeto de éstos Talleres, por su ubicación, podrá tener siempre una eficiente aplicación para los buques de que se compone la primera, para el material de Torpedos y para las construcciones y reparaciones que demande el servicio marítimo de la Prefectura y Sub-Prefecturas, y si bien éste Establecimiento en

su exigua capacidad, ha podido responder hasta hoy á todas las reparaciones y construcciones que ha necesitado la Armada, sin haber recurrido á la industria privada, también es cierto, Señor Ministro, que dado el creciente desarrollo de la flota llegará el momento, que ya hoy se toca, de que éstos Talleres no podrán satisfacer las múltiples exigencias, que necesariamente ha de requerir la perfecta conservación de aquella.

Abro ésta Memoria con las breves consideraciones apuntadas, sin la intención de recordar á V. E. la necesidad de una medida imperiosa, por cuanto es conocido de la Marina los deseos que en tal sentido animan al Señor Ministro, que tantas pruebas ha dado del interés que ha tomado y toma, por colocar á ésta á la altura de las esperanzas que en ella ha depositado las aspiraciones de nuestro pueblo. Al hacerlo, me ha guiado solamente la idea de poner de relieve, una vez más, esa necesidad, y á la vez demostrar en el curso de ésta breve reseña que á pesar de la ubicación y escasos elementos de éstos Talleres, ellos han podido hasta hoy realizar todas las reparaciones que ha necesitado el Material Flotante de la Armada, el de la Policía Marítima, el de Valizamientos y Reparticiones de Marina.

Al hacerme cargo de la Dirección General de éstos Talleres, el 8 de Octubre de 1897, estudié detenidamente la capacidad industrial, su organización, su administración y las reformas que convenía implantar para regularizar todos sus servicios, y de ésto, ya sea como medidas tomadas y medidas á tomar, ya en la debida oportunidad, dí cuenta á V. E., permitiéndome recordar aquí, los puntos más salientes de algunas reformas y mejoras implantadas, previa la correspondiente autorización que V. E. se ha dignado conceder.

CAPACIDAD INDUSTRIAL

Siendo bastante limitado el número de máquinas de construcción, como tornos, cepilladoras, etc., se recargan muchas veces los Talleres con numerosos trabajos, muchos de los cuales tienen que ser confeccionados con la lentitud y carencia propias de la confección en que no interviene la máquina ó aparato mecánico adecuado á la simplificación de la obra. Llamando la atención de V. E. sobre este particular, ya he tenido el honor de hacer el pedido de las herramientas y maquinarias indispensables, para con ellas poder abordar todos los trabajos con la prontitud y economía que exige una buena Administración.

Aprovechando algunos elementos propiedad de la Nación, que se encontraban esterilizados y que podían ser utilizables en éstos Talleres, se pidió á V. E. los tornos que se encontraban en la fábrica de pólvora de Rio IV, y éstos, una vez concedidos, fueron instalados debidamente en la sección mecánica mejorando así los trabajos de la especialidad de ésta.

Se han instalado también algunos pequeños tornos construidos en éstos Talleres, con los cuales se atiende hoy á los pequeños trabajos que ántes ocupaban necesariamente los tornos grandes, pudiendo hoy con estos atender mayor número de trabajos con un coeficiente de mayor rendimiento.

Me propongo, Señor Ministro, con los recursos propios de la Repartición y en la forma más económica, ampliar algunas Secciones de los Talleres, no solamente con el objeto de hacer un ensanche necesario á los trabajos en obra, sino también simplificar su costo, determinando el medio que garanta el mayor rendimiento de la mano de obra, asuntos que en establecimientos de esta naturaleza, debe tenerse siempre bien presente cómo una garantía á la parte económica, y cómo un estímulo de saludable moral para el obrero. Sobre éste punto piensa ésta Direccion General ocuparse de una manera séria á objeto de encontrar la forma que dé por resultado un coeficiente de trabajo en cada uno de los obreros que compense siempre el jornal que se le asigna, lo que necesariamente debe estar reglamentado.

ORGANIZACIÓN

No por espíritu de profesión, puedo y debo asegurar á V. E. que éste Establecimiento necesitaba, como en otros tiempos, una organización militar que regularizase de una manera séria varios de sus servicios, y es en tal concepto que al recibirme de la Direccion General, propuse y obtuve de V. E., la implantación de este sistema; el cual, hoy por hoy, está dando resultados bastante remarcables, no solamente en los empleados de jerarquía superior, sino también en el simple obrero, que tiene y toma en su verdadero concepto el principio de autoridad.

Aparte de lo dicho, la organización Militar se imponía por la índole del Establecimiento, y por el carácter que inviste como Apostadero Marítimo.

La organización de las Oficinas, es objeto en estos momentos de mi particular atención y estudio, buscando la manera de proyectar

una reglamentación adecuada á los servicios en que cada uno interviene, cuyo proyecto una vez formulado, tendré el honor de someter á la aprobación de V. E.

ADMINISTRACION

Al recibirme de la Dirección General de éstos Talleres, dí cuenta á V. E., del estado en que había recibido la Administración.

Actualmente, ésta Dirección General estudia los medios más acertados para dar á los libros de la Contaduría, una forma simple y seria que controle de una manera irrefutable todas las operaciones administrativas.

Demostrada la conveniencia de que el Depósito de Materiales que la Intendencia General de Marina tenia en éstos Talleres, pasase á depender de ésta Dirección General, V. E. así se sirvió autorizarlo, y en la fecha 3 de Diciembre de ese año, se recibió bajo inventario las mercaderías depositadas en él, siendo éstas avaluadas por aquella Repartición en la suma \$ 112.500.46 m/n.

En el cuadro que sigue, denominado «Relación de los materiales y jornales invertidos durante el año 1897», se impondrá V. E. de la marcha administrativa durante el año, siendo de mi deber llamar su atención en que se hace constar la devolución á Tesorería General de la cantidad de \$ 56.356.51 m/n.

En el cuadro segundo, denominado «Resúmen General», V. E. encontrará el total de los fondos invertidos en los diversos servicios de éstos Talleres, debiendo hacer constar que en su mayor parte, fueron pagado, por la Intendencia General de Marina.

En la administración víveres, se han introducido reformas que permitirán dentro de poco tiempo hacer economías importantes, de lo que se dará cuenta á la Intendencia General de Marina, para que disponga de ellas en la forma que crea conveniente.

REPARACIONES Y CONSTRUCCIONES

Por la relación adjunta que me pasa la Oficina técnica, V. E. se impondrá de las reparaciones y construcciones efectuadas que se han terminado durante el año próximo pasado, no estando comprendidas las que tuvieron principio en el mismo, como las que se llevan á cabo en el transporte *El Tiempo* y otras en confección que serán terminadas en el corriente año.

En el número de las obras iniciadas al terminar el año de que se dá cuenta, debe incluirse también las de ampliación y mejoramiento del Establecimiento, como ser la construcción de las Oficinas de la Dirección General y anexas en el galpon destinado á maderas, la instalación de los salones de estudio; escuela y comedor para los aprendices mecánicos y una porción de trabajos iniciados con el objeto de mejorar el local, de lo que se dará cuenta circunstanciada en la Memoria venidera, por cuanto ellos serán terminados en el curso del año que corre.

ESCUELA DE APRENDICES MECÁNICOS

V. E., en su visita á éstos Talleres reconoció la importancia y alcance de ésta Escuela y dándose perfecta cuenta de los resultados que ella puede dar al Cuerpo de Maquinistas y Maestranza de la Armada, así como también á la Industria Nacional, se dignó aumentar el número de sus alumnos á 150, y más tarde se sirvió V. E., también autorizar á ésta Dirección, para fijar su número á 180, autorizando la construcción de las instalaciones necesarias.

Esta Escuela, como ya dí cuenta á V. E., ha sido necesario reorganizarla totalmente, haciendo de ella un instituto sério que corresponda á las esperanzas que V. E. y la Armada abriga de sus resultados; esmerándose ésta Dirección General en atenderla debidamente, y animada de ése propósito ha propuesto á V. E. el nombramiento de un Jefe de la Armada para desempeñar el cargo de Director de la misma, cuyo nombramiento recayó á propuesta del que suscribe en el Capitan de Fragata Don Cándido E. Eyroa, quien en cumplimiento de las instrucciones que se le impartieron, procedió á poner en práctica un plan de organización que ha regularizado el servicio mecánico en todas las funciones de la Escuela. De la misma manera se organizó el programa de enseñanza teórico práctica, bajo una base adecuada á los conocimientos que deben adquirir las diversas especialidades que ésta Escuela debe y puede producir, en los ramos de la mecánica, carpintería naval y de blanco, formando la base de los futuros maquinistas y Maestranza para los servicios de la Armada.

Antes de proceder á la organización de la enseñanza teórico práctica y la de los cursos correspondientes, ha sido necesario someter á los aprendices que se encontraban en la Escuela, á un exámen general, cuyo resultado conoce ya V. E. por el parte y planillas que pasó la Comisión Examinadora, donde quedaba demostrado que la Escuela había carecido, no solamente de pro-

gramas de estudio y enseñanza práctica, sinó también de profesores adecuados, siendo ésto la causa que ella hasta hoy no haya dado los resultados que se esperaban.

En éstos momentos, en cumplimiento de órdenes que se han impartido, la Dirección de la Escuela estudia la Reglamentación más adecuada á la misma, y una vez que esté terminado éste trabajo, tendré el honor de someterlo á la superior aprobación de V. E.

Hay que abrigar la esperanza que ésta Escuela, si se atiende debidamente, podrá dar á nuestro Armada antes de dos años, ayudantes de máquina y Maestranza proporcionando á la vez mecánicos y obreros para los Talleres y Arsenales Nacionales y para los establecimientos industriales que se desarrollan en el país.

Entre los actuales alumnos existen excelentes elementos que pueden formar la base de la Escuela de Maquinistas en Inglaterra, encontrándose muchos en condiciones de rendir el exámen que ha sido fijado para su ingreso á la misma.

Dios guarde á V. E.

Valentin Feilberg.

CONTADURIA DE LOS TALLERES NACIONALES

RELACIÓN DE LOS MATERIALES Y JORNALES INVERTIDOS DURANTE EL
AÑO 1897

Los materiales suministrados por la Intendencia de Marina durante el año 1897 imputados á reparaciones y construcciones importan la suma de	\$ 162.129 82
Materiales suministrados por los Almacenes de éstos Talleres	« 4.220 54
Id. pagos con fondos recibidos de la Tesorería General	« 21.643 49
TOTAL de materiales suministrados é invertidos en obras terminadas y en construcción.....	\$ 187.993 85

De los fondos especiales destinados á las obras de reparación del Transporte «Tiempo» se invirtieron en materiales por valor de.....	\$ 6.803 89
En jornales	« 5.369 36
TOTAL	\$ 12.173 25

Los saldos del personal presupuestado importaron la suma de	\$ 73.623 89
Los jornales de operarios importaban la cantidad de	« 369.057 97
Siendo la suma de \$ 69,057.97 el excedente de lo presupuestado por el año 1897.	

(Conclusión)

Se recibió de la Tesorería General para pago de gastos eventuales, la suma de.....	\$ 19.471 02
Se pagaron	« 18.385 15
<hr/>	
Se devolvieron según rendición de cuentas	« 1.085 87
<hr/>	
Recibido de la Tesorería General para compra de materiales, por los meses de Setiembre, Octubre y Noviembre	\$ 53.000 00
Se pagaron según rendición de cuentas	« 21.643 49
<hr/>	
Habiéndose devuelto á la Tesorería General	\$ 31.356 51
lo que hace con los	« 25.000 00
<hr/>	
no recibidos para la compra de materiales correspondientes al mes de Diciembre, un saldo á favor del Tesoro de	\$ 56.356 51
<hr/>	

Firmado

TALLERES NACIONALES DE MARINA

RESÚMEN GENERAL

	D E B E	H A B E R
A Intendencia de Marina por materiales	\$ 162.129 82	
« Almacenes de Talleres.....	« 4.220 54	
« " " "	« 21.643 49	
« Int. de Marina por pago de jornales.....	« 369.057 97	
« Int. de Marina por pago de sueldos	« 73.623 89	
« Int. de Marina por pago de eventuales	« 19.471 02	
« Tesorería General para compra de materiales	« 53.000 00	
« Tesorería General para compra materiales	« 25.000 00	
« Materiales Transporte «Tiempo»	« 6.803 89	
Por reparaciones y construcciones (materiales)		\$ 187.993 85
« pago de operarios.....		« 369.057 97
« " " sueldos.....		« 73.623 89
« " " eventuales.....		« 18.385 15
« Tesorería General según rendición de cuentas.....		« 1.085 87
« pago de materiales.....		« 21.643 49
« Tesorería General devolución partida Diciembre		« 25.000 00
« Tesorería G'ral rendición de cuentas.....		« 31.356 51
« Reparaciones y construcción Transporte «Tiempo».....		« 6.803 89
« Pago operarios T'te «Tiempo»		« 5.369 36
A Caja por jornales para id.....	« 5.316 36	
TOTAL.....	\$ 740.319 98	\$ 740.319 98

RELACIÓN DE LAS OBRAS TERMINADAS

EN EL AÑO 1897

BUQUE ó Repartición	CATEGORÍA DE TRABAJO	FECHA de Terminación
“Garibaldi”	Una pieza de bronce del donkey	Marzo 18
“	“ “ “ “ “ “	“ 20
“	Un asiento de Válvula.....	Abril 10
“	“ tuvo cenicero y un biton.....	N.bre 4
“	“ Ventilador bronce.....	D.bre 14
“	Dos tenzones para tubo lanza-for- podos.....	“ 4
“	300 Grillas.....	Abril 27
“	150 Grillas.....	Junio 21
“	550 “.....	S.bre 1
“	150 Visagras para batayolas....	“ 4
“	500 Grillas.....	N'bre 23
“Buenos Aires”	Cuatro tornillos.....	Mayo 6
“	Una pieza de bronce.....	Marzo 15
“9 de Julio”	Un juego de toldos.....	Julio 1
“	Pintura del casco.....	S'bre 17
“	500 Grillas.....	Agosto 10
“	Fundas para cañones.....	Julio 12
“25 de Mayo”	100 Grillas.....	N'bre 23
“	Pintura exterior.....	Julio 13
“	16 palos para botes.....	Junio 19
“Almirante Brown”	Dos estanques.....	Febrero 20
“Libertad”	300 Grillas.....	Junio 8
“	Prisioneros y Mariposas.....	Julio 31
“	Altar y puente para lancha.....	Marzo 15
“Independencia”	Un excentrico para lancha.....	O'bre 12
“	200 Grillas.....	Abril 27
“	Calafateo del casco y pintura....	S'bre 28
“	Cuatro sin fin bomba alimenta- ción.....	“ 13
“	Colocación cemento especial en la bodega.....	O'bre 7
“	Un tangon.....	“ 11
“Patagonia”	Cinco embarcaciones menores....	Julio 10
“	Una pieza bomba incendio.....	S'bre 13
“	Dos cocinas y casilla.....	Julio 22
“	Un juego de toldos.....	Junio 21
“	Una casilla y arreglo aparato ti- mon.....	Mayo 20

(Continuación)

“Patagonia”	Obras generales.....	Julio	10
“	Colocación de nuevos jardines y cañerías.....	”	10
“	Reparación en el motor del dinamó.....	”	10
“	Construcciones ceniceros caja humo y chimenea.....	”	10
“Patria”	8 aros de bronce para piston....	Abril	5
“	12 “ “ “ “ “ “.....	Julio	5
“	Pintura del casco exterior.....	S'bre	11
“Espora”	Un vástago bomba de aire.....	D'bre	17
“	Pintura General.....	Agosto	31
“Los Andes”	Reparaciones Generales.....	Continúa	
“El Plata”	“ del Cabrestante...	Febrero	23
“	Arreglo batería de cocina.....	Julio	17
“	Reparación de una embarcación..	“	1
“La Argentina”	Pertrechos de artillería.....	S'bre	14
“	Un buge de bronce cambio marcha	Marzo	18
“Paraná”	Una casilla y una cocina.....	Febrero	20
“	Cambio de Guardines.....	Enero	20
“	Preparar un bote.....	Octubre	14
“	Pintura del casco.....	Febrero	16
“	Arreglo del cepo del ancla.....	Junio	1
“	Un bote salva vida.....	Mayo	20
“Uruguay”	Un juego de toldos.....	Abril	28
“	Calafateo cubierta.....	Abril	20
“	Reparación de un bote.....	Agosto	6
“	Construir un bote y una verga..	Mayo	20
“Maipú”	32 Grillas.....	Octubre	8
“	Tambor del guinche.....	Febrero	22
“Villarino”	Engranaje del molinete y otras obras.....	Julio	1
“	Un parche de caldera auxiliar...	S'bre	26
“	Una hembra para el timon.....	Agosto	26
“	Preparación de una lancha.....	N'bre	25
“	Lastre en lingotes.....	Junio	28
“	Un espejo y válvula fundido y cepillado.....	Abril	10
“	Recorrida de pistones y cocinas y fundición de un engranaje para el tambor molinete.....	Junio	21
“	Un chinchorro.....	Mayo	20
“Santa Cruz”	3.000 tuercas para condensador.	Octubre	23
“	50 Grillas.....	“	18
“	Reparaciones en la lancha.....	S'bre	20
“	Casco de una lancha.....	Febrero	18

(Continuación)

BUQUE ó Repartición	CATEGORÍA DE TRABAJO	FECHA de Terminación
«Santa Cruz»	Modificaciones varias.....	Marzo 10
«	350 Grillas.....	« 12
«	Un escritorio.....	S'bre 17
«	Reparaciones de máquina y cal- dera.....	« 20
«	Construcción de camarotes etc..	« 20
«Tiempo»	Pintura del casco.....	« 17
«1.º de Mayo»	Un chinchorro.....	Julio 19
«	«	N'bre. 10
«	4 Cuadernales acero, poleas bron- ce para la lancha á vapor....	Julio 6
«	300 Grillas.....	Junio 10
«	Una cucheta y una taquilla.»...	O'bre 22
«	23 delensas.....	Marzo 20
«	Lastre en lingotes.....	Junio 28
«	Reparar lancha á vapor.....	Agosto 6
«Azopardo»	Reparaciones generales. paño- les y camarotes nuevos.....	Mayo 15
«	200 Grillas.....	Abril 5
«	Velas.....	S'bre. 9
«	Colocación de un parche en el casco, limera y timon nuevo...	Octubre 18
«Ushuaia»	200 Grillas.....	O'bre 10
«	Reparaciones generales.....	Marzo 18
«	Lastre en lingotes.....	Mayo 17
«	Recorrida de cubierta y etc.....	Marzo 25
«	Colocación de una helice y otras obras.....	D'bre. 28
«Republicá»	Reparaciones de máquinas y tol- dos.....	Mayo 15
«	Una pieza del cabrestante.....	S'bre 29
«Constitución»	Un chinchorro.....	Julio 1.º
«	400 Grillas.....	N'bre 24
«	Reparaciones de máquina.....	S'bre 4
«	Dos embarcaciones.....	N'bre 25
«Bermejo»	100 Grillas.....	Marzo 30
«	100 «.....	N'bre 9
«	Un bote.....	D'bre 29
«Pilcomayo»	Reparaciones generales.....	« 3
«	Un chinchorro.....	S'bre 29

(Continuación)

«Pilcomayo»	Pintura.....	Octubre	5
«Golondrina»	60 Grillas.....	S'bre	14
«	50 «.....	Marzo	5
«	Reparaciones generales... :	Octubre	14
«Resguardo»	Una regilla lumbrera.....	N'bre	26
«	100 Grillas.....	Octubre	6
«	Arreglo de ejes y bujes.....	Agosto	11
«	Pintura del casco.....	«	«
«Gabiota»	« « «.....	Mayo	22
«	Una mazeta.....	Febrero	10
«Vigilante»	Un gigue y tres estanques.....	Octubre	2
«Argentino»	Dos chinchorros.....	S'bre	14
«	Varias obras.....	Julio	20
«	Reparaciones generales.....	Abril	28
«Guardian»	150 Grillas.....	N'bre	26
«Caa-Guazu»	Reparaciones generales (suspendido por el Departamento....	Diciembre	4
«Gral. Paz» Chata	Un juego de toldos.....	Marzo	11
«Tucuco»	Reparaciones generales.....	Continúa	
«Tucuman»	Obras de máquina casco y caldera.....	Abril	21
«	Dos cajas de válvulas.....	D'bre	14
«Limay» Vapor	140 Grillas.....	«	24
«La Paz» Ponton	Calafateo de cubierta.....	Octubre	20
«	Reparaciones de lancha.....	S'bre	14
«B. Blanca» Cutter	Dos pescantes y un algibe.....	N'bre	24
«	Un grillete giratorio.....	«	26
«Quequen»	Un chinchorro.....	Abril	20
«	Toldos y velas.....	Febrero	10
«San Antonio»	Reparacion general.....	S'bre	29
«Lujanera» Lancha	« « y caldera... ..	Octubre	29
«Flecha» Cutter	« generales.....	Abril	25
«Rio Negro» Vapor	100 Grillas.....	Junio	8
«Victoria» Lancha	Reparaciones generales.....	S'bre	14
«Banco Chico» Faro	Ocho reflectores.....	Febrero	20
«	Una boya.....	Marzo	18
«Perseverancia»	Recorrida de máquina.....	Junio	20
«Punta piedras»	Una bomba de incendio.....	S'bre	14
«M. de Hacienda»	Reparar Lancha «Riachuelo»... ..	Febrero	8
«M. de Marina»	Un estanque para cable.....	«	10
«Sub S. de Marina»	25 cajas toma libros.....	Abril	10
Dt. Obras Publicas	Reparacion Vapor Director.....	Junio	18
«Escuela Naval»	Mesas y bancos.....	Abril	10
«	Una campana.....	Febrero	3
«	Pintura del Edificio.....	«	5
«Puerto Militar»	Un martinete.....	Agosto	21

(Continuación)

BUQUE á Repartición	CATEGORÍA DE TRABAJO	FECHA de Terminación
“Puerto Militar”	Dos casillas para instalaciones telefónicas	Octubre 22
“Estado Mayor”	Reparacion de un bote	“ 23
“	Jarras para polvora	S'bre 14
“Gov. T. Fuego”	60 Grillas para la Rumuales	Octubre 18
“Pref. Marítima”	Una vela guaira	Agosto 2
“	Recorrida de 6 botes	Abril 20
“	Sacar cascos á pique	Agosto 18
“	Preparar botes	Mayo 15
“	Pintar dos boyas	S'bre 11
“Torpedos La Plata”	Cuatro chinchorros	Abril 18
“	Armar chatas tanques	Octubre 21
“Torpedos Tigre”	Tornear 8 ejes para lanchas Torpedos	Marzo 10
“	Saneamiento del terreno	Agosto 19
“	Fundición de tres piezas	Julio 22
“	Tornear ejes lanchas Torpederas	Febrero 25
“Correos y Telegraf”	Dos boyas	Marzo 4
“M. Garcia” Isla	Una embarcacion	Abril 28
“	Reparacion de una caldereta	Julio 5
“	Provision de barandillas	N'bre 9
“Rosario” Sud Pref.	20 Grillas	Junio 9
“	Componer 2 botes	Abril 26
“Formosa” S. Pref.	Un chinchorro	Marzo 10
“Parque Artilleria”	Uniones, picos y mangueras	Julio 20
“Gdia N. de Marina”	Una caja y una funda	Octubre 18
“	Cuatro blancos flotantes	S'bre 11
“Int'encia Armada”	Un engranaje guinche	Junio 28
“	Montar un dinamómetro	Marzo 15
“	20 Picaretas	Abril 30
“	Galvanizar clavos	Junio 9
“	Un chinchorro para Bahía Blanca	D'bre 29
“	Provision de 100 Ks. cabo viejo	Abril 15
“	Preparacion en el dinamómetro	D'bre 4
“La Paz” S. Prefet.	Dos pescantes	Mayo 14
“Punta Asuncion”	“ piramides de madera	Julio 31
“Tigre” S. Prefet.	Forrar cojines	Abril 20
“	Componer una bomba	Enero 25
“	Mesas y bancos	S'bre 17
“	Componer lancha “Pioner”	Octubre 2
“	Inspeccion ballenera “Sixa”	Abril 25

(Continuación)

"Tigre" Sub. Pref.	Provision de cadena y muertos.	D'bre	7
"Puerto Lapataya"	Herrajes para dos chatas.....	S'bre	3
"Taller"	4 aparejos.....	"	28
"	Un gigue.....	Mayo	20
"	Una máquina de Lancha.....	Enero	20
"	Pintura Escuela de aprendices...	Febrero	20
"	" de la Dirección.....	Mayo	7
"	Dos canoas.....	Abril	28
"	Construccion de Anguilas.....	Julio	25
"	Tres armeros.....	Marzo	20
"	Hacer una cocina y arreglar otra.	D'bre	31
"	" " letrina para aprendices	Agosto	19
"	Grillas para el motor.....	"	30
"	Componer un volante.....	"	26
"	Mesas para Oficina Dibujo.....	"	5
"	Arreglo del burro del Motor....	N'bre	4
"	Cortina para la Direccion.....	D'bre	28
"	Componer bomba de incendio..	Junio	25
"	Casilla cajonada, etc. para la bomba.....	Febrero	20
"	Ensanche del depósito de herra- mienta.....	Abril	10
"	Tapetes de paño.....	Mayo	22
"	Reparacion Lancha N.º 1.....	"	4
"	Instalar dos tornos.....	Junio	26
"	Un escritorio.....	Julio	5
"	Hacer estantes en Contaduria...	Mayo 1	0
"	Un baño zinc.....	Junio	22
"	Construir varias cajas.....	"	18
"	Fundición de piezas para la cepi- lladora.....	Agosto	7
"	Compostura de la caldera del in- vernáculo.....	Julio	10
"	Barnizar muebles.....	Junio	21
"	Colocacion de un condensador al motor.....	Agosto	31
"	Alfombrar el Chalet de la Direc- ción.....	Julio	18
"	Un escritorio.....	Octubre	4
"	24 Coys para aprendices.....	Julio	5
"	Mesas y bancos para aprendices.	"	5
"	Colchones.....	Agosto	11
"	Una funda para un gigue.....	"	"
"	Deshacer un casco de grua.....	"	18
"	Dos chimeneas para fragua.....	S'bre	1º.

(Conclusión)

BUQUE ó Repartición	CATEGORÍA DE TRABAJO	FECHA de Terminación
«Taller	Varias obras en la enfermería..	S'bre 18
«	« « « el Chalet.....	Octubre 20
«	Reparacion "Talita".....	N'bre 9
«	Grillas para el motor.....	« 23
«	Pintar un gigue y guarnir un remo.....	« 4
«	Varias insignias.....	« 12
«	Una caja para libros.....	« 20
«	« polea.....	Julio 17
«	Cambio de paño á un escritorio..	« 17
«	Reparar los armeros.....	« 17
«	Reparaciones en la enfermería..	S'bre 22
«	Reparacion y pintar un Cutter..	« 4

Firmado:

Buenos Aires, Agosto 22 de 1898.

*A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, Teniente General
Don Nicolás Levalle.*

Señor Ministro:

En cumplimiento de lo resuelto por el Ministerio de V. E. tengo el honor de elevar á su superior consideración, la Memoria de esta Intendencia, correspondiente al año próximo pasado.

Los cuadros que la acompañan, elevados por las oficinas de Secretaría, Inspección de Suministros, Contaduría que incluye el movimiento de Almacenes, Tesorería y Transportes, instruirán á V. E. clara y precisamente, del movimiento general y detallado habido en esta Repartición durante el ejercicio de 1897 y confirman los datos generales que sobre el mismo, anticipára á V. E. en mi nota N^o 1094 de Abril último.

La circunstancia de haber sido nombrado Vocal de la Comisión Administrativa de ésta Intendencia en Octubre próximo pasado y la de estar desempeñando las funciones de Jefe interino de la misma desde el 5 de Febrero del corriente año, no me habilitarían para apreciar debidamente las condiciones del servicio efectuado por la Repartición durante el ejercicio mencionado, si no fuera el conocimiento natural que sobre ello tiene la Comisión Administrativa y el que igualmente he adquirido, lo cual me permite manifestar á V. E. que las funciones y servicios encomendados por su Ley orgánica á ésta Intendencia, han sido llenados y verificados con satisfactoria regularidad, no obstante las dificultades inherentes á la falta de reglamentacion de aquella que ha dado el notable incremento que diariamente casi, adquiere nuestra flota de guerra y por consiguiente sus múltiples necesidades, es de verdadera urgencia el decretarla.

A éste importantísimo respecto, la Comisión cree de su deber llevar á conocimiento de V. E. por mi intermedio, el resultado de

su experiencia en la aplicación de la Ley orgánica de ésta Intendencia, del punto de vista del rápido desarrollo de nuestra Armada y del que lógicamente cabe esperar para lo porvenir, si como es de suponer, se atiende por el Exmo. Gobierno á necesidades de un órden moral y político superior, como también, el de estudio de instituciones análogas en el extranjero, resultado que, de ser tenido en cuenta por V. E., originaria la modificación en parte, de dicha Ley y consiguientemente de su reglamentación.

La Comisión ha adquirido el conocimiento de que sería más beneficioso y conveniente para el completo éxito de los servicio que debe electuar la Intendencia, que ellos se contrajeran principalmente á los que demanda la provisión de racionamiento, vestuario y útiles de cama y rancho y abonos de sueldos, el personal de la Armada y demás reparticiones de marina, excluyendo entónces, todo lo que se relaciona con la provisión de artículos de consumo y dotación fija para el entretenimiento y conservación de los materiales navales y combustibles, que por su índole técnica, corresponde sean provistos por los Arsenales y Talleres de marina.

En cambio, como se hace ya imprescindible la intalación de un Hospital de marina que atienda debidamente y más económicamente las especiales necesidades del numeroso personal que al presente revista en la Armada, se agregaría su administración á la Intendencia, siguiendo así á las instituciones análogas de otros países, y á ella estaría confiado, como es natural, la provisión de todo lo concerniente al completo sostenimiento de aquel.

La traslación de los Arsenales y Talleres de marina, como está ordenado por la superioridad, la planilla de consumo semestral para los buques de la Armada, aprobada por V. E. en Abril de éste año y el reglamento de consumo vigente para la misma, como así también la aprobación del proyecto de reorganización de la Inspección de Suministros que elevara á V. E. en Julio último y su correspondiente inclusión en el Presupuesto para el año venidero, facilitarían completamente la modificación apuntada que la Comisión espera de V. E. le preste su más preferente atención, en vista de la trascendencia que importa para el futuro de ésta Repartición pues de aceptarse por V. E. podría afirmarse que ésta Intendencia tendría al fin, bases estables y fijas que aumentaría eficientemente su capacidad escencialmente administrativa.

Pasando ahora á exponer á V. E. la manera como se ha llevado la administración en general, me es grato manifestarle que todas las adquisiciones hechas en el ejercicio pasado, lo han sido con un criterio ajustado á la más estricta economía y teniendo en cuenta la tardanza con que la Intendencia percibía de la Tesorería General los fondos que le asignaba la Ley de presupuesto, tuvo que fijar procedimientos comerciales á fin de mantener y asegurar dentro de ellos, el crédito de que felizmente goza al presente en la plaza.

No ha sido agena á éste resultado la facultad conlerida á ésta repartición, por los varios Superiores Acuerdos del Exmo. Gobierno, de que hiciera directamente las adquisiciones en plaza, medida que se impone como regla ordinaria para cumplir con rapidéz, con las necesidades tan complejas de nuestra Escuadra, aparte de otras conveniencias muy apreciables.

La calidad de los artículos provistos ha sido, por lo que respecta á navales, excelente, en relación á los precios pagados, y en cuanto á víveres, de lo mejor en su clase, y en los contratos referentes estableciéronse como al presente, prescripciones que asegurarán la bondad de los viveres á provéerse.

Uno de los servicios que también tiene su relativa importancia y que ha preocupado constantemente la atención de la Comisión á fin de ponerlo en las condiciones requeridas, ha sido el de la remisión por agua de los artículos que componen el aprovisionamiento general que deben suministrarse á los buques de la Armada, en cualquier punto ó fondeadero en que se hallen; á éste respecto, propuso en el proyecto de presupuesto de esta Repartición para el próximo ejercicio, elevado oportunamente á V. E., el aumento de la partida correspondiente para poder adquirir con los sobrantes que quedasen, dos ó más embarcaciones de tipo especial y tonelaje adecuado, por cuanto consideraba, que era llegado el momento de librarse de la contratación del servicio de lanchage, de manos de contratistas particulares. En la actualidad se hace aún más necesario para completar y regularizar el servicio mencionado, la adquisición de cuatro chatas remolcadoras á vapor con capacidad de trescientas á cuatrocientas toneladas.

El servicio especial de la navegación de la Costa Sud, por tantos conceptos importantísimo, ha merecido de la Comisión Administrativa preferente atención y á fin de impulsar el mayor desarrollo de los territorios australes de la República, coadyuvan-

do así al elevado propósito que motivara el establecimiento de dicho servicio, dispuso se rebajara el flete de la tarifa entónces vigente, á una tercera parte, para todos los productos procedentes de esos territorios.

Los excelentes resultados de ésta medida, no tardaron en manifestarse, y los comprueban los datos que sobre el movimiento de carga y pasajeros en general, registra la memoria de la Oficina respectiva.

Para que tal alentadora resolución no irrogára mayores desembolsos en el sostenimiento de dichos servicios, la Comisión, teniendo en cuenta que el racionamiento que por contrato se proveía á los Transportes Nacionales, resultaba caro, á mas de establecer una diferencia marcadísima, con el que se administraba á los demás buques de la Armada, convino la rescisión del contrato referente y dispuso se proveyese el racionamiento general para la Escuadra, asignando una cantidad prudencial para Transportes por la falta de medios de embarque y desembarque en los puertos de escala, es la causa principal que impide la realización del viaje redondo en breve término, y ésta causa, unida al exceso de personal que por la planilla de armamento tienen y al vestuario que á ese mismo personal debe proveérsele, originan una pérdida real que podría en lo sucesivo evitarse, si V. E. como fundadamente lo espera la Comisión, dándose exacta cuenta de éste asunto, dicta é inicia las disposiciones y gestiones pertinentes.

Inponiéndose la instalación de una dependencia de ésta Repartición en Bahía Blanca que atendiera las necesidades de varias unidades de nuestra Armada surtas allí, la Comisión, con la anuencia del Mñisterio de V. E. resolvió establecer la Delegación que funciona en ese puerto y me es satisfactorio anunciar á V. E. que los servicios á ella encomendados los ha llenado cumplidamente, y en vista de que en sus inmediaciones se construiría el futuro puerto militar que hoy se construye con toda actividad y que, por consiguiente, el puerto de Bahía Blanca sería el fondeadero obligado de nuestras grandes naves de combate, resolvió su incorporación al presupuesto ordinario de ésta Intendencia para darle el carácter de estabilidad que reclamarían las permanentes necesidades que tendría que subvenir.

He expuesto á V. E. los puntos salientes del movimiento de ésta Intendencia durante el año próximo pasado, y que la Comisión administrativa deseaba hiciera presente á V. E. expresa-

mente, por la importancia que, á su juicio, revisten los agregados á los cuadros y memorias de las oficinas que la componen, demostrarán á V. E., como lo manifiesto al comienzo de esta nota, una idea acabada de aquel.

Antes de terminar, réstame tan solo asegurar á V. E., á nombre de la Comisión Administrativa y en el mío propio, que los intereses confiados por el Exmo. Gobierno á su custodia y manejo, serán cumplida y estrictamente administrados, y mantenido en toda su integridad el prestigio y crédito que ha alcanzado ésta importante rama administrativa del Ministerio de V. E.

Dios guarde á V. E.

Guillermo Pintos. — Félix A. Carrié, — Secretario.

Buenos Aires, Junio 22 de 1898

Señor Intendente:

A los fines dispuestos por la Superioridad, cumulo con el deber de presentarle el movimiento de ésta Secretaria durante el año 1897.

El Señor Secretario que como Jefe Superior conoce en sus mínimos detalles la constante preocupacion que exige esta Oficina, sabrá disculpar si en el informe que elevo, no haya exeso de proligidad; pero sí puedo garantizarle, que en él se detallan los principales asuntos tramitados y que con empeño se ha tratado de exponer con la mayor verdad posible el trabajo ordenado por V. S.

NOTAS— Las notas expedidas alcanzan á 3644, de las que 3099 se han dirigido al exterior y 545 al interior de la Intendencia; segun especificacion que obra en el cuadro anexo.

ORDENES Y AUTORIZACIONES DE COMPRA—No figuran en el cuadro mencionado, las autorizaciones y órdenes de compra, emanadas de la Comision Administrativa, cuyo número asciende á un total de 8000, proxicamente.

CONTRATOS—Se han celebrado, además, los siguientes contratos:

José Fonchieri—Con éste Señor se firmó un contrato privado en Enero del 97, para la provision de pan y galleta. durante un año, á los precios de \$ 0.23 el kilo de pan para oficiales, \$ 0.18 el kilo de pan de 2ª. y 0.18 el kilo de galleta fresca.

Quiroga y Zurutuza—En la misma fecha que el anterior se firmó con éstos Señores otro contrato para la provision de pan y galleta en Zárate durante todo el año, á los precios de \$ 0.23 el kilo de pan y 0.21 el kilo de galleta.

Garcia Hermanos y Cia.—Para la provision también de pan y galleta en el Tigre y San Fernando, se contrató con dichos Señores durante los meses de Enero, Febrero y Marzo del mismo año al precio de \$ 0.22 el kilo de ambos artículos.

Pellegrino Botto é hijos— Se firmó con éstos Señores un contrato para la provisión de carne fresca y salada durante el año 1897, á los siguientes precios:

La Plata.....	el kilo á \$	0.17
Zárate.....	id	0.18
Paraná.....	id	0.20
Dársena y Boca.....	id	0.15
Escuela Naval Corrientes, B. Blanca y Rada id		0.19

La carne salada á \$ 0.20 el kilo (peso neto) puesto en los almacenes de la Intendencia.

José Ansaldo—En Abril 24 se formalizó contrato con el expresado para la provisión de manutención de los Señores pasajeros, jefes, oficiales y demás tripulantes de abordó en los Trasportes Nacionales, establecidos en la carrera de la costa Sud del Atlántico, á cargo de la Intendencia.

Juan Matrone—Crontrato firmado en Enero de 1897, para la carga y descarga de carbón.

Juan Closas—Contrato firmado el 1º de Enero del mismo año, para el acarreo de suministros.

Juan Montero y C^a—Se firmó éste contrato con dichos señores en Enero del mismo año, para el servicio de lanchaje de los suministros á los buques y reparticiones de la Armada.

A Zaralla y C^a—En cumplimiento del decreto fecha 9 de Abril de 1897 del Ministerio de Guerra y Marina, se firmó con dichos señores éste contrato, para la provisión de madera de la Tierra del Fuego, con destino al malecon perimetral de la batería del Toro.

MESA DE ENTRADAS Y SALIDAS—El cuadro número 2 demuestra que se han tramitado 12.536 expedientes, cantidad que se descompone en 10.087 asuntos militares y 1664 asuntos civiles; comprendiendo los primeros todos aquellos expedientes formulados por buques y reparticiones de Marina, siendo ellos, pedidos, listas de revistas, rendiciones de cuentas, comunicaciones y órdenes superiores, contratos, consumo de víveres y medicamentos, reclamo de haberes, y todos aquellos asuntos que reúnen carácter militar; á los segundos corresponden las propuestas, embargos, reclamo de haberes, asignaciones, asuntos Raggio, Carneiro y Forgues, etc; todos ellos se hallan distribuidos en las reparticiones y secciones de ésta Intendencia, en la forma que indica el cuadro adjunto.

ASUNTOS MILITARES

	MINISTERIO	ESTADO MAYOR	CONTABILIA GENERAL	PRESEC. MATERIAL	DESTINOS VARIOS	CONTABILIA	ALMACENES	INSPECCION	TRASPORTES	FABRICA	ARCHIVO	TOTALES
Pedidos	51	40	—	3	81	32	379	49	63	80	9881	3629
Listas de Revistas	—	—	1125	—	—	—	—	—	—	—	—	1125
Rendiciones cuentas	—	—	73	—	—	143	—	—	—	—	—	216
Varios reclamos	175	32	21	40	796	718	349	268	164	85	2045	4696
Comunicaciones	1	—	—	—	—	24	16	7	2	—	170	220
Ordenes	—	—	—	—	—	8	11	—	3	—	87	109
Reclamos haberes	121	51	—	—	25	105	—	2	—	—	28	334
Contratos	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	12
Consumo viveres y de medicamentos	—	—	—	4	—	11	—	448	—	59	12	531
TOTALES	348	93	1221	14	902	1083	745	774	232	924	5223	10872

1897

ASUNTOS CIVILES

	MINISTERIO	ESTADO MAYOR	CONSEJERIA GENERAL	PREFEC. MARITIMA	DESIGNOS VARIOS	CIUDADELA	ALMACENES	INSPECCION	TRASPORTES	FARMACIA	ARCHIVO	TOTALES
Propuestas.....	4	—	—	—	46	5	43	2	3	—	83	156
Cuentas.....	20	6	—	—	18	195	21	1	4	—	26	291
Embargos.....	6	—	—	—	—	32	—	—	—	—	2	40
Reclamos varios.....	85	46	—	—	85	451	31	4	47	—	191	580
Reclamos haberes.....	121	23	—	—	37	53	—	1	—	—	13	248
Asignaciones.....	—	—	90	—	—	—	—	—	—	—	—	90
Asuntos Raggio Carnei- ro y Cia.....	—	—	—	—	46	43	61	—	—	—	92	112
Asuntos L. D. Forques.	—	—	—	—	45	20	26	—	—	—	10	71
Pedidos de pasajes....	1	—	—	—	—	—	—	—	73	—	2	76
TOTALES.....	237	45	90	—	217	469	452	8	97	—	349	1664

T O T A L 1 2 5 3 6

La organización, ya definitiva de las tramitaciones han simplificado notoriamente la marcha de esta Oficina apesar del aumento de los asuntos entrados, pues debe tenerse en cuenta que, durante el año 97 no se han escrito ni copiado cerca de *ocho mil* comunicaciones que, en forma de órdenes y autorizaciones de compras, se expedian anteriormente á la Contaduría y Almacenes, respectivamente; sin embargo de que este mismo trabajo, se sigue haciendo en Secretaría, por medio de formularios de presupuestos y órdenes impresas.

En resúmen como dato comparativo, si se agrega el número de notas, el referido de órdenes y autorizaciones de compras, resulta un aumento sobre el año anterior de 2364 comunicaciones, 4188 expedientes, y el mismo número de contratos, relativos á provisiones varias.

Saluda á Vd. atentamente.

J. C. Bayces, Pro-Secretario.

Buenos Aires, Agosto de 1898.

Señor Intendente General de la Armada, Don Guillermo Pintos.

Con fecha 13 de Enero próximo pasado tuve el agrado de elevar á manos de V. S. los últimos cuadros que corresponden al movimiento general de éstos Almacenes durante el año 1897.

Como complemento de ellos, doy á V. S. á continuación algunos otros datos que contribuirán al mayor conocimientos de los servicios prestados por ésta repartición durante el año próximo pasado.

I

Las existencias al 31 de Diciembre de 1896, eran \$ oro sellado 11.617.87, y ₧ 1.184,665.95, curso legal.

El movimiento del año está representado por \$ oro, 484.418.25 y ₧ 2.241,815.93 de entradas; y \$ oro 475,960.72 y ₧ 2.603,464.20 de salidas. Nuestras existencias al 31 de Diciembre de 1897 son de: oro 20075.40 y ₧ 823017,68 curso legal, según los libros.

Este movimiento se descompone así:

	ENTRADAS	
	Oro sellado	Curso legal
Enero	28822.32	93173.97
Febrero	27833.36	191470.89
Marzo	55420.92	246863.09
Abril	20626.78	234685.08
Mayo	35016.85	210982.51
Junio	40076.09	125494.31
Julio	66441.22	136857.57
Agosto	19912.64	187259.81
Setiembre	49892.22	187016.16
Octubre	35915.38	198637.32
Noviembre	43001.99	148548.07
Diciembre	61488.48	280825.15
Total Gral. de Endas.	\$ <u>484418.25</u> oro	\$ <u>2.241815.93</u> m/ n cpl.

SALIDAS

	Oro sellado	Curso legal
Enero	37893.20	140793.38
Febrero	25919.43	210414.16
Marzo	60602.72	347810.62
Abril	40552.22	255976.45
Mayo	29219.81	243044.41
Junio	30760.87	164507.21
Julio	58182.38	185572.60
Agosto	31008.03	145411.34
Setiembre	51201.28	281039.72
Octubre	43373.50	280177.57
Noviembre	27135.61	173529.40
Diciembre	40109.67	175187.34

Total Gral. de las salidas: \$ 475960.72 \$ m/n c/l. 2.603464.20

Comparados éstos datos con los de 1896, (primer año de ejercicio completo, de ésta Intendencia) dá el siguiente resultado (los valores á oro se han reducido á papel á 296 para el año 1896 y á 290 para el año de 1897 (tipo medio oficial de la Bolsa de Comercio).

ENTRADAS

1896.....	\$ m/n.	3774943.07
1897.....	id	<u>3646628.85</u>
	\$ m/n.	128316.22 c/l.

SALIDAS

1896.....	\$ m/n.	3983750.28
1897.....	id	<u>3422700.30</u>
	\$ m/n.	561049.98 c/l.

EXISTENCIAS

1896.....	\$ m/n.	1219054.84
1897.....	id	<u>881236.34</u>
	\$ m/n.	<u>337818.50</u> c/l.

Hemos tenido, pues, en 1897, una disminución de \$ 128316.22

‰. en las entradas y un aumento de \$ $\frac{m}{n}$. 561.049.68 en las salidas, sobre el movimiento de 1896.

Nuestras existencias han experimentado una disminución de \$ 337818.50 moneda nacional de curso legal.

El valor de los artículos provistos á la Escuadra y sus reparticiones, arroja en 1897 un promedio mensual de \$ $\frac{m}{n}$. 331.979,19 contra \$ 285225.02 en 1896. La provisión de 1897 importa, pues, un aumento de \$ 46754.17 \$ $\frac{m}{n}$. por mes.

El promedio mensual de ambos años reunidos, asciende á la suma de \$ $\frac{m}{n}$. 308602.10.

Durante el año 1897, han entrado en éstos almacenes para proveerse por las secciones Naval y Equipos 3553 pedidos, y 1004 órdenes de racionamiento á proveerse por la sección Víveres. Este número de pedidos representa un aumento de trabajo de 97 % en 1897, en relación con el año 1896, que solo tuvo 1802 pedidos.

II

Los depósitos de combustible han continuado en 1897 bajo la atención directa de esta Oficina Central.

Su movimiento ha sido el siguiente:

DEPÓSITO DÁRSENA SUR

Existencias al 1º de Enero 1897..... kilos 2652113

ENTRADAS

Vapor «Ethiopia».....	28333544
Del Depósito Gran Dock.....	400000
id id Bahía Blanca.....	18175
Vapor «Lizzie».....	2189098
id «King David».....	3454000
id «Rutherglen».....	35240080
id «King Frederick».....	3628200
Del Transporte «Santa Cruz».....	274594
Vapor «King Edgard».....	3353816
Del Acorazado «Independencia».....	50000
Vapor «King David».....	3242882
Total kilos	<u>29.968389</u>

Este depósito, quedó liquidado el 15 de Noviembre de 1897, con una pérdida de 115495 kilos.

Esta pérdida de 115 toneladas, es insignificante en un movimiento aproximado á 70.000 toneladas de entradas y salidas, que es el que ha habido desde Mayo de 1895, y es menor aún, si se tiene en cuenta la clase de terreno sobre el cual se hicieron las pilas, pues era terreno de «refouleur», esto es formado por el barro extraído por las máquinas del puerto.

Liquidado éste depósito en Noviembre 15, tuvo posteriormente las siguientes entradas:

De J. Mudd y Cia.....	431.879
Vapor «Yanjes.....	1.903.266
	Kilos: 2.335.145

Las salidas de este Depósito, que corresponden á reparticiones estrañas á la Armada, son las siguientes:

OFICINA MOVIMIENTO DEL PUETO

Enero.....	Kilos.....	466725
Febrero.....	id.....	242710
Abril.....	id.....	663948
Mayo.....	id.....	192009
Junio.....	id.....	281460
	Kilos	1.846.942

ARSENAL DE GUERRA

Enero.....	Kilos.....	100000
Febrero.....	id.....	100000
Marzo.....	id.....	98905
Abril.....	id.....	99640
Mayo.....	id.....	96000
Junio.....	id.....	97511
Julio.....	id.....	98995
Agosto.....	id.....	100570
Setiembre.....	id.....	97926
Octubre.....	id.....	98995
Noviembre.....	id.....	98435
Diciembre.....	id.....	100000
	Kilos	11.865,549

OBRAS DE SALUBRIDAD

Junio	kilos	1.500.000
Julio	»	3.359,573
Agosto	»	1.157.406
Setiembre.....	»	2.161.789
Diciembre.....	»	462.347
	kilos.....	<u>8.641.115</u>

POLICÍA ADUANERA

Febrero.....	kilos	100.000
	kilos.....	<u>100.000</u>

COMISIÓN DE LÍMITES CON CHILE

Octubre	kilos	126.900
	kilos.....	<u>126.900</u>

Este Depósito cerró sus operaciones al 31 de Diciembre de 1897, con una existencia de kilos 819.425

DEPÓSITO DEL GRAN DOCK—PUERTO DE LA PLATA

Existencias al 1º de Enero de 1897 kilos 12.736.270

ENTRADA

De J. Mudd y Cia.....	id	823.000
	kilos	<u>13.559.270</u>

SALIDAS

Para las Obras de Salubridad	kilos	6.988,319
Id la Armada.....	id	6.570,951
	kilos	<u><u>13.559,270</u></u>

Quedó liquidado éste Depósito el 29 de Julio, habiéndose producido una pérdida de 825017 kilos, que representa una mínima proporción en el gran movimiento que ha habido.

En el resto del año, no se le giró ninguna partida de combustible, cerrando el año, por consiguiente, sin existencias.

DEPÓSITO DEL ROSARIO

Segun los libros de la extinguida Comisaría de Marina y deduciendo las salidas producidas bajo la administración de ésta Intendencia, debian existir en el Rosario el 1° de Enero de 1897.

	kilos	1223163	
Para las obras del Puerto del Rosario:			
Enero	kilos	90000	
Febrero	id	85000	
Marzo	id	60000	
Abril	id	120000	
Mayo	id	50000	
Junio	id	108000	
		<hr/>	
	kilos	513,000	
Para la Armada	id	443.930	ks. 956,930
		<hr/>	
Resultan faltar		266,233	

Sobre ésta pérdida nada pueden informar á éstos Almacenes, por cuanto se trata de un depósito que no ha funcionado con personal nuestro, y además su existencia no se verificó al recibirse la Intendencia, por cuanto ni aún por cubicación podia apreciarse con seguridad, dado el estado y forma completamente irregular de las pilas.

Este depósito quedó liquidado en Junio 22, no habiéndosele provisto de combustible en el resto del año.

DEPÓSITO EN BAHIA BLANCA

Nuestra existencia el 1° de Enero de 1897 era la siguiente:

En Bahía Blanca	kilos	1361193	
A bordo de la fragata GOLFO NUEVO en el puerto	id	1223000	
		<hr/>	
	kilos	2.584,193	
SALIDAS	1531025		
PÉRDIDA	8185		1.559,210
		<hr/>	
Existencia el 31 de Diciembre de 1897			1.024,983

Esta pérdida de 8185 kilos, corresponde al 1,2 % trimestral que autorizó la Superioridad para una parte de éste carbón que estuvo depositado en Bahía Blanca en terreno del Ferro-Carril del Sud y bajo la vigilancia de la misma Compañía.

De los datos que anteceden, resulta que la existencia total de combustible el 31 de Diciembre de 1897, era la siguiente:

En la Dársena Sud.....	kilos	819,425
En Bahía Blanca.....	id	1024,983
Total	kilos	<u>1.844,408</u>

III

El taller de vestuario ha continuado funcionando sin interrupción durante el año 1897, con oficiales sastres, llenando cumplidamente todas las necesidades del servicio.

No ha sido necesario requerir el auxilio de costureras, ni aún en los momentos de mayor apuro.

La confección, hecha en el Taller bajo vigilancia directa y por oficiales, resulta no solo más ventajosa, por la economía que reporta, sino que el trabajo, en general, es mucho mejor concluido y presenta un conjunto más homogéneo.

En Abril 1897, éstos almacenes proyectaron una rebaja en los precios de corte y confección, rebaja que aceptada por la Superioridad, fué implantada sin demora dándonos una economía calculada al rededor de 20.000 \$ $\frac{m}{n}$.

Durante el mismo año se instaló en el Taller general por vía de ensayo, un anexo para la confección de uniformes para la oficialidad y asimilados de la escuadra. El resultado ha sido excelente, pues como la Intendencia sólo cobra el precio de costo, más un 10 % por imprevistos y gastos menores, importa ésto una considerable economía para los señores oficiales, los que en gran número se sirven ya de nuestro Taller. Sería, pues, llegado el caso de reglamentar debidamente éste servicio, que funciona en la actualidad, regido únicamente por disposiciones provisorias adoptadas en los primeros momentos de su implantación.

El trabajo en el Taller general, ha sido en el año por término medio, 11 horas diarias, con 38 máquinas de coser y 2 de ojalar.

Se han ocupada 5 cortadores y 55 oficiales.

Lo confeccionado durante el año, ha sido lo siguiente:

MARINEROS

CONFECCIÓN DE INVIERNO

	Precio
4957 pantalones de paño.....	1.08
4456 camisetas id.....	1.28
3793 gorras de paño.....	0.50
2395 gabanes id.....	3.15
1382 ginetas id.....	0.20
420 id id.....	0.25

BATALLÓN INFANTERÍA DE MARINA

543 pantalones de paño.....	1.08
500 chaquetillas id.....	2.50
373 capotes id.....	2.70
453 kopies id.....	0.80

ESCUELA NAVAL

117 Chaquetillas paño forrado.....	4.00
107 chalecos id.....	1.50
120 pantalones id.....	1.50
111 gorras id.....	1.15
45 capotes id.....	8.00
225 pantalones diario.....	0.90
194 sacos paño diario.....	0.90
137 gabanes id.....	3.35
224 gorras id.....	1.05

BATALLÓN ARTILLERÍA DE COSTA (Distinguidos)

19 pantalones paño.....	1.08
19 chaquetillas id.....	2.50
17 gorras id.....	1.05

APRENDICES TALLERES DE MARINA

135 pantalones paño.....	0.90
136 blusas id.....	2.10
49 gabanes id.....	3.30
64 gorras id.....	1.05
142 jockey id.....	0.40

PRESIDIARIOS

	Precio
200 pantalones paño.....	0.68
249 blusas id.....	1.30
204 gorras.....	0.20
155 capotes.....	2.18

MOZOS DE CÁMARA

230 pantalones paño.....	2.00
239 sacos id.....	5.00
236 chalecos id.....	2.00
178 gorras id.....	0.95

CONFECCIÓN DE VERANO

4367 pantalones brin.....	0.86
4313 camisetas id.....	1.06
6340 gorras id.....	0.35
8620 fundas id.....	0.12
6332 ginetas de id.....	0.21
16472 calzoncillos de lienzo.....	0.17
10194 pañuelos marineros.....	0.44
580 cuellos azules.....	0.42
2476 camisetas faena blancas.....	0.50
3604 pantalones id id.....	0.50
1579 id (modelo A).....	0.86
2646 id faena azul.....	0.50
2732 camisetas id id.....	0.50

BATALLON INFANTERÍA DE MARINA

564 pantalones.....	0.88
594 chaquetillas.....	1.70
350 kepies.....	0.80
400 fundas brin para idem.....	0.24
400 polainas.....	0.40
396 camisas lienzo.....	0.25

ESCUELA NAVAL

325 pantalones de brin.....	0.85
218 camisetas de id.....	0.85
111 gorras de id.....	0.95
111 fundas de id para id.....	0.13
488 calzoncillos uso doméstico.....	0.30

APRENDICES TALLERES DE MARINA

	Precio
150 pantalones de brin	0.90
150 blusas de id	1.70
156 gorras de id	0.90
200 fundas para id	0.13
462 pantalones faena azul	0.62
336 blusas id id	0.95

PRESIDIARIOS

200 pantalones paño gris	0.68
200 blusas id id	1.30
200 gorras id id	0.20
200 blusas de faena	1.00
200 pantalones de id	0.68
200 gorras	0.20

MOZOS DE CAMARA Y ORDENANZAS

27 pantalones de paño	2.00
27 chalecos de id	5.00
27 sacos de id	2.00
40½ calzoncillos flanela	0.30
390 camisas	0.30
88 manteles alemaneseo	0.50
45 tapetes	1.50
5 cortinas	1.00
2 banderas	3.00
882 aros de cartón	0.04
2,200 tafletes para gorras	0.07

POR CUENTA DE HABERES SE HAN CONFECCIONADO

- 238 Sacos de paño.
- 68 Sacos de brin.
- 19½ chalecos de paño.
- 26 id de brin.
- 239 pantalones de paño.
- 211 id id brin.
- 54 capotes de paño.

60 levitas.

8 capas.

148 ginetas de oro.

26 blusas y pantalones de paño.

2 camisetas y pantalones de paño.

10 blusas de brin.

1 casaca.

Inportando dichas prendas \$ ^m/_n 27,417.77 y correspondiendo á 2 Capitanes de Navio, 17 Capitanes de Fragata, 17 Tenientes de Navio, 7 Alleres de Fragata, 14 Guardia Marinas, 8 Máquinistas de 1^a., 9 Máquinistas de 2^a., 14 Máquinistas de 3^a., 2 Cirujanos de 1^a., 1 Cirujano de 2^a., 1 Cirujano de 3^a., 4 farmaceuticos de 1^a., 3 id id de 2^a., y 1 id id de 3^a., 12 Contadores de 1^a., 11 id id de 2^a., y 10 id id de 3^a., 121 Maestranza. Batallon Infanteria de marina, 2 Gefes y 19 Oficiales.

IV

No creo deber terminar estas breves notas que complementan y aclaran los datos que arrojan las cifras de nuestros cuadros demostrativos del movimiento habido en 1897, sin exponer algunas consideraciones que fluyen de los mismos ó que son sugeridas por la práctica en la marcha de la reparticion.

Nuestro servicio en general—hablo por lo que á Almacenes se refiere—no creo indudablemente ha llegado á ser perfecto, pero es justicia, y me hago un deber y un honor en asi declararlo, que durante el año próximo pasado ha sastifecho las mayores exigencias en la medida de lo posible, sin dar lugar á demoras ni reclamaciones serias de ninguna especie. Queda asi demostrado que con bastante rapidez estamos formando un personal suliciente-mente idóneo y apto para desempeñarse cumplidamente en todas las circunstancias, sin dudas ni apresuramientos que redunden en perjuicio del metódico funcionamiento de la reparticion.

El hecho de que el considerable aumento de trabajo en 1897, no haya requerido mayor personal que en 1896, evidencia que la práctica adquirida ha sido el principal factor para alcanzar éste resultado, que demuestra la facilidad con que se han desenvuelto los empleados dentro de la órbita de sus respectivos deberes; y su mayor dominio en la labor que respectivamente se les ha encomendado.

La organizaci3n de éstos Almacenes, comenzada en 1896, ha

continuado éste año, adoptándose en su régimen interno aquellas modificaciones que la experiencia diaria aconsejaba. Esta organización no se ciñe estricta y simplemente á ninguno de los dos principios de centralizar, ni de descentralizar; participa de ambos y toma de cada uno de ellos, en justa medida, lo que el buen sentido y el conocimiento del mecanismo á dirigir indican.

Cada empleado tiene, dentro del límite de sus obligaciones y deberes fijos, una perfecta autonomía, que no solo le dá más autoridad para proceder, sinó tambien más conciencia en su trabajo, y le infunde una mejor idea de su responsabilidad, haciéndole, por consiguiente, prestar mayor atención é interés.

No obstante esta libertad de acción, por el engranage de la tramitación interna, reducida á su más sencilla expresión, no puede haber ningún movimiento de mercaderías entradas ó salidas de éstos Almacenes, sin que llegue sin demora á conocimiento de la Oficina Central, debidamente justificado y listo para el cargo ó descargo correspondiente.

En la Sección Naval, que comprende un catálogo de más de seis mil artículos, y cuyo trabajo es casi el 50 % del movimiento total de Almacenes, fué necesario hacer una modificación interna, que sin reducir mayor personal, permitiera á los empleados concretarse á un número más reducido de artículos, cuyo conocimiento y apreciación les sería así más fácil.

Al efecto y con la debida autorización de la superioridad, se dividió en Naval núm. 1 y núm. 2, comprendiendo cada sección una determinada clase de provisiones. Con ésta medida y con la creación de una sección especial de Recepción, el servicio mejoró notablemente, y disminuyó el recargo de trabajo que con anterioridad pesaba sobre una parte del personal.

Entretanto en otro orden de ideas, me permito reiterar á la Superioridad las observaciones que con respecto al servicio de racionamiento he hecho verbalmente.

El sistema es indudablemente vicioso y en la forma actual, no solo puede ocasionar serios perjuicios por falta de víveres en los buques ó reparticiones, sinó también nos origina un gasto considerable de tiempo y dinero.

Como la superioridad lo sabe, se prevé por bimestre á los buques y reparticiones de la Armada y por trimestre á las Sub-Prefecturas.

Si para ordenar éstas provisiones se adoptara un sistema más

práctico y menos honeroso, no podría de ningún modo ser necesario expedir en el año *más de mil órdenes* de provisión que representan otras tantas preparaciones de pedidos y por consiguiente otras tantas remesas por carros y por barcos ó ferrocarriles, según el caso.

Las mínimas cantidades, que muchas veces representan estas órdenes, hacen que el porte sea de mayor valor que los mismos artículos.

Me permito someter al estudio de la superioridad esta cuestión, cuya solución en un sentido más práctico, ahorraría mucho trabajo y muchos gastos etc., etc. Sobre los elementos para la provisión de combustible, creo casi innecesario, llamar la atención de la superioridad, pues bien sabe el señor Intendente que carecemos de los más indispensables.

El vapor SAN ANTONIO y las lanchas QUEQUEN, PUNTA PIEDRAS y SAN BOROMBO, son insuficientes para el servicio de víveres, equipos, artículos navales, etc., y por su poca cabida no es posible pensar que sirvan para remitir combustible.

Creo, pues, de suma é imprescindible necesidad, la adquisición de chatas adecuadas para el referido servicio, á objeto de tenerlas siempre listas, como se hace en los depósitos particulares, evitándonos también tener que recurrir á elementos extraños á la repartición, salvo casos de necesidades anormales.

Nuestros Almacenes auxiliares de Bahía Blanca, han sido inspeccionados una vez en el año. Los que teníamos en el Tigre, fueron entregados por disposición superior á la dirección de Talleres con una existencia de \$ 99910,26 c. legal y \$ 4292.67. º/s.

Saluda al señor Intendente.

A. BRANZINI.

Buenos Aires, Junio 25 de 1898.

Al Señor Intendente General de la Armada, Don Guillermo Pintos.

Dando cumplimiento á lo ordenado en la circular fecha 1º del corriente, acompaño los cuadros del movimiento general de ésta oficina durante el año próximo pasado, en los que se demuestran las operaciones á que han dado lugar las entradas y salidas de caja en cada uno de los meses, en oro y moneda legal, así como también el movimiento de la cuenta corriente con el Baneo de la Nación Argentina.

Ellos muestran que las entradas de Caja han sido en dicho período de \$ 126,885.98 oro y 22.302,580.65 moneda legal, y las salidas de \$ 126,822.98 oro y \$ 22. 293,377.77 m/l; y que los depositado en el Banco de la Nación, ascendió á \$ 30,468.14 oro y \$ 7.577,415.44 m/l contra \$ 29,910.06 oro, y 7.519,511 $\frac{m}{n}$ girados. Lo percibido del Banco de la Nación por intereses de ésta última cuenta, durante el año, importa \$ 1008.19 $\frac{m}{n}$.

Como V. S. podrá notar, los totales que arroja el movimiento de Caja resulta en extremo abultados debido á la forma adoptada para los asientos, no pudiendo servir ellos á otro objeto que á mostrar el movimiento de la contabilidad á que han dado lugar las entradas y salidas verdaderas, durante el año.

Con respecto al movimiento general de la oficina en lo referente á pagos de haberes, debo hacer notar que él ha sido bastante regular, y si en ocasiones algunos pagos sufrieron demoras mayores de lo regular con que fueron percibidos los valores de la Tesorería General de la Nación, ha sido por causas bien justificadas.

El retardo é intermitencia con que fueron despachados los ajustes ha sido causa de que los Pagadores no hayan podido tomarse el tiempo suficiente para electuar la totalidad del pago á cada repartición, lo que unido al continuo movimiento del personal subalterno de la Armada de uno á otro buque, dió lugar á que una parte de éste personal quedara impago, devolviéndose á Tesorería

los valores por haberes de ausencia que después eran cobrados individualmente á la caja con certificados.

Esta forma de pagos con certificados recarga el trabajo de la Tesorería de manera extraordinaria, pero ha sido necesario soportarlo á fin de que los Pagadores pudieran encontrarse en condiciones de recibir nuevos ajustes por haberes del mes siguiente para que no resultára perjudicado el mayor número por causa del menor: mientras no sean liquidados los ajustes de haberes en una forma regular y metódica, subsistirá el inconveniente de que los Pagadores se vean en el caso de efectuar las pagos de una manera incompleta.

Ya tuve ocasión al principio del corriente año, de hacer notar á V. S. otra de las irregularidades á que daba lugar el retardo con que son despachados los ajustes de haberes del personal de la Armada, con lo que se recargaba extraordinariamente, no solo el trabajo material de la Oficina, sino que también venia á pesar de manera inusitada en la responsabilidad que se originaba con el manejo de considerables valores, que debían conservarse permanentemente por renovación constante de recibos y certificados en una cuenta espeeial fuera del movimiento ordinario de la Caja, por lo que penetrado V. S. de la justicia de esas observaciones, se sirvió dictar una resolución que la hiciera cesar

Existe otra práctica inconveniente en el pago de haberes que me permito hacer notar. En el momento que sale el importe de los Ajustes de la Tesorería General, se presentan en esta oficina muchos Señores Jefes, Oficiales y personal subalterno reclamando sus haberes, sin esperar que sean entregados á los Pagadores, que son quienes deben efectuarlo en cada buque ó repartición de la Armada, lo que hace que esa entrega sea dificultada por un considerable número de recibos y certificados de los que se han apresurado á percibirlos, siendo ésta causa, muchas veces, por la premura con que son entregados, de errores y omisiones que redundan en perjuicio de la Tesorería. Entiendo que ésta práctica es una corruptela que contraria el espíritu que rige la materia, por cuanto resulta de ella una preferencia en favor de unos pocos.

Por causa de éstas irregularidades de que queda hecha mención, el trabajo de ésta oficina resulta en extremo laborioso y complicado, pero que felizmente ha podido ser regularmente atendido, debido á la competencia y actividad de los dos empleados que me secundan en la tarea.

Dios guarde á V. S.

Z. Rufino

Buenos Aires, Julio 20 de 1898.

Señor Intendente :

Cumplo con el deber de elevar al Señor Intendente las adjuntas planillas en las que se expresan todos los artículos suministrados á los Buques, Faros, Sub Prefeturas, y demás reparticiones dependientes del Departamento de Marina, durante el año 1897.

Conforme á las disposiciones reglamentarias, los buques y reparticiones de marina han sido provistos de todos los elementos necesarios para su regular funcionamiento, habiéndose requerido en todos los casos de provisión extraordinaria la correspondiente autorización Ministerial para efectuarla.

La provisión de víveres frescos ha dejado algo que desear en lo referente á la verdura, proveniente en primer término de la imposibilidad de contratar éste servicio, y en segundo de la exigua cantidad acordada de \$ 0.03 por individuo. Este inconveniente ha quedado salvado en la actualidad, habiéndose aumentado á \$ 0.05 por persona y entregando á buques y reparticiones su importe en efectivo, de acuerdo con su personal, quedando cada repartición encargada de procurarse en la forma que conceptúe más conveniente, la verdura que le fuere necesaria.

En la provisión de carne y pan, ésta Oficina ha procurado que ella se efectúe en un todo de acuerdo con los contratos respectivos, inspeccionando diariamente su calidad y cantidad, rechazando el artículo cuando no viniere en las condiciones estipuladas y adquiriéndolo en plaza en igual cantidad por cuensa del proveedor, ésto sin perjuicio de la aplicación de la multa en que el proveedor hubiere incurrido por falta al cumplimiento del contrato. Los demás víveres secos que constituyen el racionamiento de puerto y mar, han sido provistos en las cantidades y plazos reglamentarios y con la puntualidad debida.

La Oficina de Inspección ha funcionado durante el ejercicio del 97 con regularidad satisfactoria, atendiendo puntualmente los

múltiples servicios que le están encomendados, y si algunas pequeñas deficiencias se han notado, han sido éstas debidas al escaso personal de que por ley de presupuesto se disponía para atender la Contabilidad y administración de buques y reparticiones de marina, viéndose en muchos casos obligada ésta Oficina á requerir los servicios de Auxiliares Contadores en reparticiones que por su importancia, le hubieran correspondido Contadores de 3.^a de 2.^a y hasta de 1.^a categoría. Aún cuando por el presupuesto vigente éste personal ha sido aumentado, él no es, sin embargo, suficiente para desenvolverse con la amplitud requerida, atendiendo de una manera regular y constante las diversas reparticiones y buques, aumentados considerablemente éstos últimos en el presente año, con los empleados que á la importancia de éstas corresponden. A éste respecto, el que suscribe, elevó al Señor Intendente un cuadro demostrativo de buques y reparticiones, ordenados por categoría, cuya copia también acompaño, y en el que se expresa el personal que á mi juicio sería necesario para atender su servicio administrativo.

Se ha preocupado ésta Oficina, especialmente en cumplir y hacer cumplir por el personal que le está subordinado, todas las disposiciones contenidas en el reglamento de consumo, cuyo reglamento es la base fundamental para el aprovisionamiento complementado con la planilla reglamentaria de los artículos de consumo y dotación fija que á cada buque ó repartición corresponde en un tiempo determinado.

Los cuadros que se acompañan y el movimiento de expedientes, notas y telegramas que á continuación se detallan, darán al Señor Intendente una idea de la labor producida por la Oficina de inspección durante el año 1897 :

EXPEDIENTES ENTRADOS DE :

Secretaría	2.783	
Buques y reparacions	6.421	9.204
	<hr/>	<hr/>
Telegramas recibidos	148	
id. expedidos	111	
	<hr/>	

EXPEDIENTES SALIDOS A :

Secretaría	7.107	
Archivo	<u>2.057</u>	<u>9.164</u>

NOTAS SALIDAS A :

Señor Intendente	172	
Contadores	648	
Almacenes	45	
Varios	<u>42</u>	<u>907</u>

Pedro J. Cadiz.

INTENDENCIA DE LA ARMADA

(DROGUERIA)

N. 6978

Buenos Aires, 27 de Junio de 1898.

Al Señor Intendente General de la Armada.

Cumpliendo lo dispuesto por V. S., adjuntos tengo el honor de elevar á sus manos los estados demostrativos del movimiento habido en ésta Sección Droguería, durante el año próximo pasado.

Comprenden dichos estados los suministros hechos, tanto á los buques como á diversas reparticiones, detalladamente y en resúmen; de manera que se pueda conocer, á primera vista, el importe de lo consumido por cada buque ó repartición separadamente ó lo que, agrupando unos y otras, corresponde á cada mes del año.

Importa lo suministrado á los buques.....	\$ ^m / _n	20.597.10
Id id á varias reparticiones..	»	12.167.91
Total.....	\$ ^m / _n	32.765.01
y añadiendo el importe de las recetas.....	»	1.968.30
se llega á un.....		
Total general.....	\$ ^m / _n	34.733.31

Lo que dá los siguientes promedios mensuales :

Buques	Reparticiones	Recetas
\$ 1.716.42	\$ 1.014.00	\$ 164.02,

Siendo el promedio general de \$ 2.894.44.

El N^o de recetas despachadas durante el año ha sido de: 2187

Id id notas expedidas	id	id	id	27
Id id informes	id	id	id	210
Id id expedientes entrados y despachados			id	396

La forma en que va el trabajo me dispensa de entrar en mayores esplicaciones y creo que así queda cumplimentada la disposición que me lo ordenó.

Dios guarde á V. S.

Caupolican Castilla.

BUQUES

Acorazado «ALMIRANTE BROWN»

7 Enero \$ 14.00

GARIBALDI

19 Enero 63.23

27 Marzo 91.87

13 Abril 12.00

31 Mayo 212.76

7 Julio 3.00

30 id 251.40

21 Agosto 44.25

11 Octubre 857.90

21 Diciembre 731.34

\$ 2.267.75

INDEPENDENCIA

11 Marzo \$ 287.31

31 Julio 210.60

8 Octubre 589.05

\$ 1,086.96

LIBERTAD

4 Enero \$ 39.76

5 Abril 295.85

15 Julio 65.01

16 Agosto 103.20

21 id 44.25

1 Octubre 165.57

24 Noviembre 207.42

\$ 921.06

Acorazado «EL PLATA»

13 Febrero \$ 77.61

28 Junio 281.49

id 68.20

id 68.40

17 Setiembre 80.91

\$ 576.61

Crucero «BUENOS AIRES»

24 Marzo \$ 221.28

10 Julio 109.01

1 Agosto 16.00

3 id 192.94

16 id 12.00

11 Setiembre 9.60

27 id 203.67

12 Octubre 24.00

13 id 226.30

10 Noviembre 436.98

\$ 1,451.78

9 DE JULIO

29 Marzo \$ 421.68

22 Mayo 143.73

7 Junio 89.20

27 Agosto 237.30

14 Setiembre 786.51

12 Octubre 630.63

\$ 2,309.05

PATAGONIA

29 Enero \$ 67.67

24 Abril 512.39

18 Mayo 318.54

31 id 145.26

5 Junio 200.00

22 Julio 116.91

23 Setiembre 111.72

20 Noviembre 166.44

\$ 1,438.93

Crucero «25 DE MAYO»

14 Enero \$ 50.43

20 Marzo 479.35

28 Mayo 449.85

11 Agosto 25.00

25 Agosto 359.60

18 Setiembre 274.08

29 id 95.46

12 Octubre 114.27

\$ 1,848.04

BUQUES

Crucero-Torpedero «PATRIA»

19 Enero	\$	52.36
14 Abril		10.10
21 id		39.87
20 Mayo		214.99
23 Julio		191.58
31 id		68.20
24 Setiembre		128.16
17 Noviembre		45.00
	\$	<u>750.26</u>

Ariete Torpedero «MAIPU»

26 Enero	\$	96.38
22 Febrero		63.12
9 Abril		122.20
18 Mayo		90.15
21 Julio		116.88
3 Noviembre		222.81
18 Diciembre	\$	24.18
	\$	<u>735.72</u>

Torpedero «ESPERA»

6 Mayo	\$	126.00
22 Junio		150.96
	\$	<u>276.96</u>

Cañonera «CONSTITUCIÓN»

26 Octubre	\$	<u>176.55</u>
------------	----	---------------

Cañonera «PARANA»

21 Abril	\$	115.32
23 Setiembre		290.82
16 Octubre		129.48
20 "		31.50
2 Noviembre		62.49
	\$	<u>629.61</u>

URUGUAY

19 Mayo	\$	217.86
26 Julio		6.90
18 Noviembre		52.74
	\$	<u>277.50</u>

Corbeta «LA ARGENTINA»

6 Febrero	\$	167.46
10 Abril		126.21
31 Mayo		217.26
28 Julio		182.88
28 Agosto		75.15
3 Noviembre		185.64
30 Diciembre		816.91
	\$	<u>1.771.55</u>

Aviso «GOLONDRINA»

16 Octubre	\$	175.55
------------	----	--------

Trasporte «AZOPARDO»

22 Enero	\$	133.97
24 Septiembre		23.91
16 Octubre		130.55
20 "		511.88
	\$	<u>800.41</u>

Trasporte «1° DE MAYO»

4 Enero	\$	203.56
4 Agosto		116.61
20 Octubre		282.95
	\$	<u>603.12</u>

Trasporte «RIO SANTA CRUZ»

27 Enero	\$	59.58
3 Febrero		250.00
7 Abril		88.53
15 Setiembre		353.40
19 Octubre		11.40
16 Noviembre		13.60
	\$	<u>776.51</u>

BUQUES

USHUAIA

10 Mayo	\$ 316.35
28 Junio	46.44
7 Octubre	317.25
	<hr/>
	\$ 680.04

VILLARINO

24 Febrero	\$ 107.79
29 Abril	223.35
2 Julio	179.46
24 Agosto	219.66
23 Noviembre	198.23
24 "	46.42
	<hr/>
	\$ 974.91

Chata «GENERAL PAZ»

10 Mayo	\$ 54.27
---------	----------

REPARTICIONES

ESCUELA NAVAL

9 Enero	\$ 112.50
25 Febrero	50.82
18 "	153.40
19 Marzo	119.34
13 Abril	60.24
15 Mayo	7.50
5 Junio	119.22
27 Julio	193.44
13 Agosto	6.45
23 "	86.73
2 Octubre	136.53
12 Noviembre	118.29
	<hr/>
	\$ 1.164.46

BATALLÓN «INFANTERÍA DE MARINA»

31 Mayo	\$ 471.60
14 Agosto	387.18
23 Octubre	288.93
	<hr/>
	1.087.91

REPARTICIONES

ESCUELA DE GRUMETES

6 Enero	\$ 81.20
9 Febrero	73.44
15 id	22.20
17 Marzo	194.65
26 Abril	177.42
28 Mayo	163.14
12 Julio	149.67
29 id	98.88
21 Agosto	173.19
16 Setiembre	136.29
19 Octubre	120.12
13 Noviembre	147.93
7 Diciembre	231.54
	<hr/>
	\$ 1.769.67

TALLERES DE MARINA

8 Enero	\$ 131.19
29 id	79.02
16 Febrero	260.11
5 Abril	78.20
13 id	194.97
31 Mayo	189.54
8 Junio	182.80
23 Julio	388.20
6 Agosto	9.90
9 id	281.12
22 Setiembre	644.55
1º Diciembre	758.29
	<hr/>
	\$ 3.498.19

SECCIÓN NAVAL

20 Enero	\$ 6.00
19 Junio	9.00
14 Julio	12.60
19 id	8.00
20 id	2.19
23 id	10.50
14 Agosto	7.89
22 Setiembre	1.10
21 id	12.00
	<hr/>
	\$ 69.28

REPARTICIONES

ESTACIÓN DE TORPEDOS DE LA PLATA

22 Febrero	\$	52.89
8 Marzo		259.09
9 id		388.08
22 Abril		112.62
1º Mayo		164.00
13 Julio		161.55
26 Agosto		272.79
14 Octubre		275.21
	\$	<u>1.686.22</u>

SUBPREFECTURA DEL RIO SANTA CRUZ

31 Marzo	\$	105.69
19 Junio		19.38
	\$	<u>125.07</u>

RIO GALLEGOS

22 Octubre	\$	<u>176.55</u>
------------	----	---------------

ISLA DE LOS ESTADOS

31 Marzo	\$	132.37
22 Octubre		198.36
	\$	<u>330.73</u>

FARO SAN ANTONIO

9 Abril	\$	<u>43.23</u>
---------	----	--------------

FARO PUNTA MEDANOS

9 Abril	\$	<u>43.23</u>
---------	----	--------------

PUNTA PIEDRAS

2 Enero	\$	<u>15.59</u>
---------	----	--------------

FARO PUNTA DE INDIO

9 Abril	\$	<u>44.88</u>
---------	----	--------------

COMANDANCIA DE MARTÍN GARCÍA

7 Mayo	\$	694.32
10 Julio		251.20
13 "		18.00
2 Setiembre		503.06
20 Octubre		1.50
	\$	<u>1.468.08</u>

INTENDENCIA DE GUERRA

15 Febrero	\$	<u>43.56</u>
------------	----	--------------

SECCIÓN ALMACENES

6 Diciembre	\$	4.00
18 »		0.80
21 »		4.00
	\$	<u>8.80</u>

COMISIÓN DEL CAPITAN DE FRAGATA

LEROUX

22 Noviembre	\$	<u>57.96</u>
--------------	----	--------------

ARSENAL DE ZÁRATE

12 Enero	\$	25.00
24 Febrero		71.85
30 Marzo		365.20
14 Junio		152.52
31 Julio		33.63
12 Octubre		173.10
	\$	<u>821.30</u>

RECETAS

Meses	Núm.	Importe
Enero	149	\$ 134.10
Febrero	106	95.40
Marzo	137	123.30
Abril	143	128.70
Mayo	173	155.70
Junio	162	145.80
Julio	170	153.00
Agosto	184	165.60
Setiembre	154	148.60
Octubre	205	184.50
Noviembre	294	264.60
Diciembre	310	279.00
TOTAL	<u>2,487</u>	<u>\$ 1,968.30</u>

Caupolican Castilla

INTENDENCIA DE LA ARMADA
DROGUERÍA
SUMINISTROS HECHOS A LOS BUQUES DE LA ARMADA EN 1897

BUQUES	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL
Almirante Brown.....	1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1400
Garibaldi.....	6323	—	9187	1200	21776	—	25140	4425	—	85790	—	73134	226775
Independencia.....	—	—	28731	—	—	—	21060	—	—	58905	—	—	108696
Liberiad.....	3976	—	—	29585	—	—	6501	14745	—	16557	20742	—	92106
El Plata.....	—	7761	—	—	—	41809	—	—	8091	—	—	—	57661
Buenos Aires.....	—	—	22128	—	—	—	10901	22091	21327	22030	43698	—	145178
Nueve de Julio.....	—	—	42168	—	14373	8920	—	23730	78451	64063	—	—	230405
Patagonia.....	6767	—	—	31239	46380	20000	11691	38160	11172	—	16414	—	148893
Veinte y cinco de Mayo.....	5043	—	47935	—	44983	—	—	—	36954	11427	—	—	181804
Patria.....	5236	—	—	4997	21499	—	25978	—	12816	—	4500	—	75026
Maipú.....	9638	6312	—	12220	9015	10096	11688	—	—	—	22281	2418	73172
Espora.....	—	—	—	—	12000	—	—	—	—	—	—	—	27696
Constitución.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17655	—	—	17655
Paraná.....	—	—	—	1132	21786	—	—	—	29082	10098	6249	—	62461
Uruguay.....	—	—	—	—	—	—	690	—	—	—	5274	—	27750
La Argentina.....	—	16746	—	12621	21726	—	18288	7515	—	—	18304	81021	177151
Golodrina.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17555	—	—	17555
Azapardo.....	13397	—	—	—	—	—	—	—	2391	64253	—	—	80041
Primero de Mayo.....	20366	—	—	—	—	—	—	11661	—	22235	—	—	60312
Río Santa Cruz.....	5958	25000	—	8853	—	—	—	—	35340	1110	1360	—	77651
Ushuaia.....	—	—	—	—	31635	4614	—	—	—	31725	—	—	68004
Villarino.....	—	10779	—	22336	—	—	17946	21936	—	—	24165	—	97491
General Paz.....	—	—	—	—	5427	—	—	—	—	—	—	—	5427
TOTALES.....	78094	66598	150149	134583	250702	90401	150183	141596	235821	137493	16377	157243	59710

G. Castilla

INTENDENCIA DE LA ARMADA DROGUERÍA

SUMINISTROS HECHOS A VARIAS REPARTICIONES EN 1897

REPARTICIONES	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL
Cuero de Sanidad.....	—	14 00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 00
Escuela Naval.....	112 50	201 22	119 31	60 24	7 50	119 22	193 41	93 18	—	136 53	118 29	—	1164 46
Batallon de Infanteria....	—	—	—	—	471 60	—	—	387 18	—	228 93	—	—	1087 71
Escuela de Grumetes.....	81 20	95 64	194 63	177 42	163 14	—	248 55	174 19	136 29	120 12	147 93	231 54	1769 67
Talleres de Marina.....	210 51	260 11	—	273 17	189 64	182 80	388 20	291 02	644 55	—	—	758 39	8198 19
Seccion Naval.....	6 00	—	—	—	—	9 00	33 29	7 89	13 10	—	—	—	69 28
Estacion de torpedos.....	—	52 89	647 16	112 62	184 00	—	161 55	272 74	—	275 21	—	—	1689 22
Subprefectura de Sta. Cruz	—	—	105 09	—	—	19 38	—	—	—	176 55	—	—	125 07
» Rio Gallegos.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	176 55
Faro San Antonio.....	—	—	—	43 23	—	—	—	—	—	—	—	—	43 23
» Punta Medanos.....	—	—	—	43 23	—	—	—	—	—	—	—	—	43 23
» Punta Piedras.....	15 79	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 79
» Punta de Indio.....	—	—	—	41 28	—	—	—	—	—	—	—	—	41 28
Comdca. de Marl. Garcia	—	—	—	—	691 32	—	269 29	—	503 06	1 50	—	—	1468 08
Intendencia de guerra.....	—	43 75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43 75
Almacenes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comision Leroux.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arsenal de Zarate.....	25 00	71 85	365 20	—	—	152 52	34 63	—	—	124 10	57 96	—	821 30
Isla de los Estados.....	—	—	132 17	—	—	—	—	—	—	198 36	—	—	330 73
TOTALES.....	450 80	742 27	1561 41	754 19	1690 10	482 92	1327 86	1235 25	1297 00	1310 30	324 18	998 63	167 91

C. Castilla

Intendencia
de
la Armada

Buenos Aires, Junio 30 de 1898.

Señor Secretario:

En cumplimiento de la disposición de ésta Intendencia, tengo el agrado de elevar á Vd. los cuadros estadísticos referentes al movimiento general que han tenido los trasportes nacionales en sus viajes á los mares del Sud, como también las embarcaciones menores dependientes de esta Intendencia, servicios de embarcaciones particulares y acarreo en general en que ha intervenido ésta Sección á mi cargo, en todo el año 1897.

El movimiento general de pasajeros si no ha superado al del año 1896, es motivado á que en ese año se trasportaron mayor número de fuerzas militares, pero en cambio ha habido doble movimiento de pasajeros particulares, hecho real que demuestra la importancia que van adquiriendo día á día los puertos del Sud de reciente creación.

Con igual satisfacción tengo que mencionar que se han exportado mucha mayor cantidad de cargas, tanto oficiales como particulares, sobre todo éstas últimas, notándose muy especialmente que la introducción á ésta plaza de los productos agrícolas y ganaderos, han superado á todos los cálculos que se han hecho, presentando una perspectiva halagadora, y que su mayor desarrollo é importancia estriba en los medios de viabilidad que reside exclusivamente en los trasportes nacionales, hecho al que debe prestarse preferente atención á fin de no descuidar y aumentar el número de barcos, si fuera posible, para llenar los propósitos de su creación.

Debo hacer presente al Señor Secretario, que ésta Sección con la correspondiente autorización superior, ha introducido modificaciones en las tarifas de cargas y pasajes, haciendo sensibles rebajas que, con el aumento siempre creciente han beneficiado al go-

bierno y muy especialmente al público y realizado una buena utilidad sobre el año 1896, como podrá verse por el cuadro N° 4

El siguiente resúmen demuestra el movimiento que ha tenido en 1897 y su diferencia sobre el de 1896:

	1896	1897
Pasajeros oficiales	3384	2084
id particulares	591	1004
Cargas oficiales - Ida - Toneladas	2440	7206
id id Vuelta id	128	760
id particulares Ida id	1150	1724
id id Vuelta id	1440	2428
Producido oficial:	₡ 108.259.90	₡ 113.866.81
id particular	₡ 56.926.87	₡ 69.773.63
Gastos de manutención	₡ 39.260.79	₡ 35.128.70
id de carbón	₡ 73.970.51	₡ 68.946.90

En suma, han producido, ₡ 183.640.44 que deducidos los gastos que alcanzan á ₡ 104.075-60, dá un resultado líquido de ₡ 79.564.84. Comparada ésta utilidad con la del año 1896 que fué de ₡ 51.935.47, dá una diferencia á favor del año 1897 de ₡ 27.609.57 que me es satisfactorio mencionar.

Los cuadros N^{os}. 7, 8 y 9 corresponden á las embarcaciones menores dependientes de ésta Intendencia. Resúmen; han producido: 14,420 ₡ y se han gastado ₡ 8,070. La tarifa que ha regido es la misma que se abona por servicio particular, calculado para las sobre-estadias el gasto diario de cada embarcación.

El cuadro N^o. 10 arroja la cantidad de ₡ 24,677 pagados por servicio á embarcaciones particulares.

Creo del caso insistir y la práctica lo está demostrando, sobre la conveniencia de comprar dos embarcaciones más de 150 á 200 toneladas, que con lo pagado á particulares en el año 1897, sería suficiente para el efecto.

El vaporcito SAN ANTONIO también ha llenado con éxito los propósitos que se han tenido en cuenta al adquirirlo y son muchos los servicios que ha prestado como se verá por el cuadro N^o 6. Los gastos ascienden á ₡ 6006 y tuvo de producido ₡ 9,980 dando un resultado líquido de cerca de ₡ 4.000.

Hay que tener en cuenta que solo ocho meses del año ha estado en actividad.

El servicio de acarreo, perfectamente controlado por ésta Oficina, arroja un gasto de \$ 23,812 cantidad que no deja de ser excesiva y creo que ha llegado el caso de que la Intendencia se preocupe de buscar los medios tendentes á que éste servicio pueda hacerse con elementos propios.

No debe inspirar temor ésta idea, desde el momento que la práctica y los resultados obtenidos con una administración prolija como lo demuestran los cuadros adjuntos, han dado buen éxito y no dejaré de llamar la atención referente á los servicios hechos con elementos de ésta Intendencia, apesar de ser muy limitados los resultados, son alagadores.

Saluda á Vd. atentamente.

M. S. LAPLANE,
Jefe de la Sec. Trasportes.

MOVIMIENTO de pasajeros habido en los Transportes Na

	IDA												
	OFICIAL						PARTICULAR						
	Cámara		Proa				Cámara	Proa			TOTAL General		
	Militares	Civiles	Civiles	Soldados	Fum de soldado	Inmigrantes	Presos	TOTAL	Militares	Civiles		Civiles	TOTAL
De Buenos Aires á:													
Bahia Blanca.....	66	2	5	472	—	—	—	546	—	—	—	—	546
San Antonio.....	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1
Patagones.....	55	—	2	425	80	—	—	570	5	4	9	18	579
Bahia Craker.....	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9	3	13	17
Puerto Piramides.....	—	—	—	—	—	—	—	—	2	14	16	32	50
Puerto Madryn.....	13	26	4	30	1	89	—	164	10	38	147	165	311
Cabo Razo.....	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	6	12	20
Bahia Camarones.....	—	—	—	—	—	—	—	—	14	22	36	72	112
Puerto Deseado.....	—	—	—	5	—	—	—	7	—	5	5	10	17
Santa Cruz.....	2	10	30	15	—	20	—	68	26	16	42	84	150
Rio Gallegos.....	3	23	56	23	—	19	—	125	20	54	74	148	273
Punta Delgada.....	—	—	—	—	—	—	—	—	1	12	13	25	40
San Sebastián.....	—	1	1	—	—	—	—	2	1	1	2	4	7
Isla de los Estados.....	4	—	—	80	1	—	7	92	1	1	2	4	97
Puerto Harberton.....	—	—	—	—	—	—	—	—	3	10	13	26	42
Ushuaia.....	2	13	2	14	—	46	—	77	7	9	16	32	109
Lapataia.....	—	—	—	—	—	48	—	50	9	—	2	11	61
Punta Arenas.....	—	1	—	—	—	—	—	1	—	7	18	25	31
TOTAL	148	95	91	1066	82	177	53	1702	9	199	211	413	2116

Transportes

Ushuaia.....	8	19	10	240	—	—	—	277	—	16	7	23	300
Villarino.....	69	20	36	521	80	71	34	830	1	101	90	193	1023
1º de Mayo.....	6	37	45	44	2	90	8	232	1	40	52	93	326
Rio Santa Cruz.....	65	—	—	261	—	17	11	362	—	41	62	103	466
TOTAL	148	95	91	1066	82	177	53	1702	2	199	211	413	2116

cionales desde el 1.º de Enero al 31 de Diciembre de 1897

	VUELTA												
	OFICIAL						Particular						
	Cámara		Proa				Cámara		Proa				
	Militares	Civiles	Civiles	Soldados	Fam de soldad	Inmigrantes	Presos	TOTAL	Militares	Civiles	Civiles	TOTAL	TOTAL General
Bahia Blanca.....	1	—	—	52	—	—	—	53	2	1	7	10	63
San Antonio.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Patagones.....	6	4 1/2	2 1/2	12	—	—	—	25	—	48	78 1/2	126 1/2	151 1/2
Bahia Craker.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	7 1/2	12 1/2	12 1/2
Puerto Pirámides.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Puerto Madryn.....	8	18	1	15	7	—	—	49	—	99 1/2	66	165 1/2	214 1/2
Bahia Camarones.....	—	—	1	—	—	—	—	1	—	1	2	3	3
Puerto Deseado.....	1	—	—	—	—	—	—	1	—	2	4	6	7
Santa Cruz.....	3	1	4	7	—	—	—	15	—	21	21	42	57
Rio Gallegos.....	2	6	22 1/2	6	—	—	—	34 1/2	—	29	64	97	131 1/2
Punta Delgada.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	3	3
San Sebastián.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 1/2	2 1/2	2 1/2
Isla de los Estados.....	4	5	—	73	—	—	—	82	—	3	4 1/2	7 1/2	89 1/2
Puerto Harberton.....	—	1	—	—	—	—	—	1	—	3	—	3	4
Ushuaia.....	3	21 1/2	4 1/2	21	—	—	—	50	—	18	59 1/2	77 1/2	127 1/2
La pataia.....	2	11	2	1	—	—	—	16	—	4	29 1/2	33 1/2	49 1/2
Punta Arenas.....	—	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	2
Total	30	67	37 1/2	187	7	—	—	352 1/2	2	237 1/2	352	591 1/2	920

Trasportes

Ushuaia.....	8	10 1/2	3 1/2	56	—	—	—	78	—	80	115 1/2	165 1/2	273 1/2
Villarino ..	17	40 1/2	25	81	—	—	—	163 1/2	—	87	126	213	376 1/2
1º de Mayo.....	2	2	4	16	—	—	—	24	2	32	65 1/2	102 1/2	126 1/2
Rio Santa Cruz.....	3	14	5	34	7	—	—	63	—	35 1/2	42	83 1/2	143 1/2
Total	30	67	37 1/2	187	7	—	—	352 1/2	2	237 1/2	352	591 1/2	920

M. S. LAPLANE
Jefe Sección Trasportes

Movimiento de cargas habido en los Trasportes Nacionales desde el 1° de Enero al 31 de Diciembre de 1897

PUERTOS	I D A																			
	OFICIAL								PARTICULAR											
	Muebles	Viveres en general	Artículos navales	Material de construcción	Vestuario y equipos	Carbón	Lanchas y botes	Animales en pie	Varios	TOTAL Oficial	Comestibles y artículos de almacén	Artículos de ferreteria y maquinas	Materiales de construcción	Artículos de tienda	Garrajes y carros	Animales en pie	Varios	TOTAL Particular	TOTAL General	TOTAL Animales en pie
Bahía Blanca.....	—	50	28	333	—	—	—	—	41	452	—	—	—	—	—	—	—	6	458	—
San Antonio.....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	30	30	—
Patagones.....	8	167	48	272	11	—	—	—	38	544	—	—	—	—	—	—	—	5	544	—
Bahía Graker.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4	—
Puerto Pirámides.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	10	10	—
Puerto Madryn.....	3	95	15	7	35	4000	1	16	10	4165	179	82	70	53	3	10	4	388	4553	26
Gabo Razo.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	18	—	—	—	—	—	33	33	—
Bahía Gamarones.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	117	49	5	4	66	—	191	191	66
Puerto Deseado.....	—	3	—	1	—	—	—	53	—	4	3	—	—	—	—	—	—	13	17	58
Santa Cruz.....	—	20	2	53	4	—	1	20	19	98	131	96	84	24	5	1	2	337	435	21
Río Gallegos.....	—	23	2	1	12	—	—	54	33	71	186	64	223	66	29	8	—	549	620	83
San Sebastián.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	5	—	—	—	—	—	13	13	8
Isla de los Estados.....	7	69	18	11	8	—	—	220	12	125	—	—	—	2	—	—	—	4	129	220
Puerto Harberton.....	—	13	3	2	—	—	—	50	—	20	6	—	—	—	—	—	—	6	26	50
Ushuaia.....	1	107	3	11	17	—	—	150	26	165	27	20	10	1	—	—	—	67	232	150
Lapataia.....	—	—	5	6	—	1400	—	—	1411	17	16	—	—	—	175	—	—	33	1444	175
Punta Arenas.....	—	14	—	3	7	127	3	—	—	151	40	—	—	—	—	—	—	40	191	—
Total	19	561	124	700	96	5527	6	568	179	7206	648	446	457	159	14	280	14	1724	8930	857

Trasportes

1° de Mayo.....	1	120	9	77	6	127	4	70	19	361	246	195	190	13	5	32	14	596	957	102
Ushuaia.....	8	66	73	589	11	—	1	—	38	783	15	25	14	13	—	—	—	66	851	—
Río Santa Cruz.....	2	127	24	35	35	100	—	108	63	5659	61	112	73	11	3	64	—	2955	954	172
Villarino.....	8	233	23	73	39	—	1	390	55	401	308	174	201	84	6	193	—	767	1168	583
Total	19	555	122	744	61	5527	6	568	175	7206	630	436	487	147	14	280	14	1724	8930	857

Movimiento de cargas habido en los Trasportes Nacionales desde el 1º de Enero al 31 de Diciembre de 1897

(Continuación)

PUERTOS	VUELTA														
	OFICIAL					PARTICULAR									
	Viveres	Maderas	Varios	TOTAL Oficial	Cereales	Lanas	Cueros lanaras	Cueros vacunos	Sal	Maderas	Cueros diversos	Varios	TOTAL Particular	TOTAL General	
Bahía Blanca.....													36	36	36
San Antonio.....													13	13	13
Patagones.....			7	7									13	13	13
Bahía Graker.....													84	84	84
Puerto Piramides.....									88				84	88	88
Puerto Madryn.....	4		17	21	194	3	3		32		15	6	533	574	574
Cabo Razo.....															
Bahía Gamarones.....						48	6					2	56	56	56
Puerto Deseado.....						99	97						126	126	126
Santa Cruz.....	3			3		227	51						286	289	289
Río Gallegos.....	8			8		48		3			4	51	106	111	111
Punta Delgada.....															
San Sebastián.....															
Isla de los Estados.....			2	2											2
Puerto de Harberton.....															3
Ushuaia.....		167	1	170			14	16		118		4	159	622	622
Lapataia.....		511		519			3			706			709	1258	1258
Punta Arenas.....															
TOTAL	15	718	27	760	494	425	112	22	120	1124	19	112	2428	3148	3148

Trasportes

1º de Mayo.....	8	278		283		161	52	4	15	322		20	603	800	800
Ushuaia.....	4	231	11	15	301	3	3		32		12	44	485	500	500
Río Santa Cruz.....		206	7	211	2	147	6	3	131	418			619	660	660
Willarino.....	3		9	218	101	114	51	15		384	7	48	720	938	938
TOTAL	15	67	27	760	494	425	112	22	120	1124	19	112	2428	3148	3148

M. S. LAPLANE
Jefe Sección Trasportes

Producto de los Transportes Nacionales y gastos de manutención de pasajeros y de carbón desde el 1° de Enero al 31 de Diciembre de 1897

TRANSPORTES	Número del viaje	Oficial		Particular		Producto total	Importe del carbón m/n	Importe de la manutención de pasajeros			
		m/n		m/n							
1° de Mayo	6°	2653	92	4276	47	6930	89	3124	80	2131	35
Ushuaia.....	3°	1026	52	1175	27	2501	79	982	—	481	—
Río Santa Cruz.....	2°	23416	02	4396	85	2772	87	6635	—	2162	55
Villarino	7°	3972	25	10269	14	14241	39	1854	—	2759	25
Ushuaia.....	4°	3060	41	1962	67	5023	11	1120	—	1249	12
Río Santa Cruz.....	3°	3405	31	4165	32	7570	66	14061	—	1538	87
Villarino.....	8°	3855	52	6251	91	10107	43	2584	33	2334	80
Ushuaia.....	5°	1140	12	3831	87	4974	99	327	80	1108	57
Río Santa Cruz.....	4°	5095	06	3228	11	8323	17	9408	—	437	45
Ushuaia.....	6°	2211	18	810	35	3021	54	1318	—	702	—
Villarino	9°	1468	15	5766	81	7234	99	2924	—	1725	75
1° de Mayo	7°	5263	22	5191	11	10454	63	2956	40	2656	25
Villarino	Extraord.	4765	72	—	—	4765	72	1960	—	464	10
Villarino	10°	5364	43	4755	29	10119	72	2550	80	5241	20
Ushuaia	7°	2210	—	—	—	2210	—	1540	—	614	—
1° de Mayo.....	8°	8370	49	7338	84	15709	33	2886	—	4140	50
Río Santa Cruz.....	Extraord.	12260	07	261	—	12521	07	4906	—	1140	20
Río Santa Cruz.....	Extraord.	15889	15	—	—	15889	15	5076	80	193	70
Villarino	11°	8409	21	5876	29	14285	50	2408	—	2974	04
	19	113806	8	69773	63	183640	44	68946	90	3035	70

RESUMEN

1° de Mayo.....	3°	16287	63	16806	72	3404	35	8937	20	9928	10
Ushuaia.....	5°	9648	26	8083	16	17731	42	5287	80	4135	69
Río Santa Cruz	5°	60095	64	11964	28	71059	92	40110	80	5472	77
Villarino	6°	27835	28	32919	47	60754	75	14581	10	15499	14
	19	113806	81	69773	63	183640	44	68946	90	35035	70

Producido total..... \$ 183.640.44
 Gastos de carbón y manutención de pasajeros » 103.982.60
 O sean el 56.623 o/o sobre lo gastado.

M. S. LAPLANE
 Jefe Sección Transportes

Recorrido y duración de los viajes efectuados por los Transportes

Nacionales, desde el 1º de Enero al 31 de Diciembre de 1897

TRANSPORTES	Número del viaje	SALIDA DE BUENOS AIRES	REGRESOS A BUENOS AIRES	Duración	Recorrido
				Días	Millas
1º de Mayo.....	6º	10 Enero de 1897	7 Marzo de 1897	56	3740
Ushuaia	3º	30 id id id	24 Febrero id id	25	2000
Río Santa Cruz.	2º	6 Febrero id id	25 Marzo id id	47	3900
Villarino	7º	5 Marzo id id	15 Abril id id	41	3850
Ushuaia	4º	30 id id id	30 id id id	31	2045
Río Santa Cruz.	3º	10 Abril id id	16 Mayo id id	36	3890
Villarino	8º	5 Mayo id id	12 Junio id id	38	3800
Ushuaia	5º	20 id id id	28 id id id	39	2016
Río Santa Cruz.	4º	5 Junio id id	17 Julio id id	42	3600
Ushuaia	6º	4 Julio id id	28 id id id	24	1850
Villarino	9º	5 id id id	14 Agosto id id	40	3700
1º de Mayo.....	7º	5 Agosto id id	27 Sbre. id id	53	3680
Villarino	Ext'rio.	27 id id id	14 id id id	18	1870
Villarino	10º	25 Sbre. id id	3 Nbre. id id	39	3640
Ushuaia	7º	8 Octubre id id	22 Octubre id id	14	1750
1º de Mayo	8º	25 id id id	12 Dbre. id id	48	3700
Río Santa Cruz.	Ext'rio.	20 id id id	13 Nbre. id id	24	2036
Río Santa Cruz.	Ext'rio.	19 Nbre. id id	13 Dbre. id id	24	2080
Villarino.....	11º	25 id id id	28 id id id	33	3730
RESÚMEN...	19			672	56.877
1º de Mayo	3	10 Enero de 1897	12 Dbre. de 1897	157	11120
Ushuaia	5	30 id id id	22 Octubre id id	133	9661
Río Santa Cruz.	5	6 Febrero id id	13 Nbre. id id	173	15506
Villarino.....	6	5 Marzo id id	28 Dbre. id id	209	20590
	19			672	56.877

M. S. LAPLANE
Jefe Sección Transportes

Relación de los viajes efectuados por el vapor nacional "San Antonio" desde el 1º de Enero hasta el 18 de Setiembre de 1897.

FECHAS de Salida	DESTINOS	Duración del Viaje Días	Consumo de carbon m ³	Salidas men- suales m ⁿ	Mantenimiento mensual m ⁿ	Importe del Viaje m ⁿ	OBSERVACIONES
Enero	A la Dársena	1				40	con carbón
"	" Talleres del Tigre	1				70	" artículos navales
"	" Faro Banco Chico	10				1200	" "
"	" Rada	2	191	370	110	60	" viveres
Febrero	" Marín García	2				80	" " y otros artículos
"	" La Plata	2				60	" artículos varios
"	" Rada	2				150	" viveres y remolque
"	" "	1				60	" "
"	" Talleres del Tigre	2				150	" artículos navales
"	" Marín García	2				100	" " varios y pasajeros
"	" Rada	1				100	" " remolque
"	" "	2	157	370	110	100	" remolque
Marzo	" los Faros	15				1180	" viveres pagador y pasajeros
"	" La Plata	2				150	" artículos varios
"	" Rada, Colonia y La Plata	3				250	" " y pasajeros
"	" Colonia	2	318	370	140	150	" " "
"	" Marín García	3				200	" forrages y pasajeros
"	" Rada	4				350	" viveres y remolque
Mayo	" "	2				150	" artículos varios
"	" Dársena	1				40	" viveres
"	" Boca	1				40	" portland
"	" Rada	2				180	" artículos varios y remolque
"	" "	2				150	" dinamo
"	" "	2				150	" viveres
"	" Dársena	1				5	" remolque
"	" "	1				5	" "
"	" Boca	1				40	" arena
"	" Marín García	1				60	" artículos varios
"	" Rada	1				60	" artículos varios
"	" "	1				50	" remolque

28	"	La Boca.....	1	241	370	110	40	" portland
29	"	La Plata y Banco Chico.....	4				350	" cga. gral. y remolque vuelta
30	"	Roca.....	1				40	" portland
31	"	Boya No 4.....	1				15	" remolque
32	"	Rada.....	1				60	" articulos varios
33	"	Talleres del Tigre.....	6				420	" remolque—Ida y vuelta
34	"	Vuelta Rocha.....	1				15	" "
35	"	Dársena Sud.....	1				10	" "
36	"	In Rada.....	1				60	" articulos varios
37	"	Dársena Sud.....	1				40	" viveres
38	"	" Norte.....	1				40	" órdenes
39	"	" Sud.....	1				10	" remolque
40	"	Boya No 2.....	1				15	" "
41	"	los Faros.....	8		370	140	800	" forrajes
42	"	Dique No 3.....	1				50	" viveres
43	"	la Dársena Sud.....	1				10	" articulos varios
44	"	" "	1				200	" "
45	"	Martin Garcia.....	2				60	" remolque
46	"	la Rada.....	1				25	" equipos
47	"	la orden del 1º de Mayo.....	1				1000	" remolque
48	"	los Faros.....	12	248	370	110	300	" viveres y otros articulos
49	"	Talleres del Tigre.....	4				200	" piramides y remolque
50	"	" "	3				15	" "
51	"	la Rada.....	1				100	" remolque
52	"	" y al Tigre.....	5				50	" articulos navales
53	"	Punta San Isidro.....	1	205	370	110	50	" remolque
54	"	In Carbonera.....	1				15	" "
55	"	Boya No 4.....	1				80	" viveres y pasajeros
56	"	Rada.....	1				50	" remolque
57	"	lioca.....	1				50	" articulos navales
58	"	Rada.....	1				40	" equipos y articulos navales
59	"	Dársena Norte.....	1				40	" viveres
60	"	Dique No 4.....	1	115	370	110	40	" " y articulos navales
61	"	" "	1				40	" " "
62	"	" "	1				40	" " "
63	"	Suma.....	138	1416	3330	1260	9880	

El 20 de Setiembre entró en compostura en los Talleres del Tigre hasta fin de año, conservando la dotación de marinería debiendo agregarse los gastos mensuales que, a razón de \$ 510 en tres meses, son \$ 1530.

M. S. LAPLANE
Jefe Sección Transportes

**Relación de los viajes efectuados por el Pailebot Nacional
«Quequen» desde el 1.º de Enero hasta el 16 de Setiembre de 1897.**

Fechas de Salida	Destinos	Clase de carga	Duración del viaje — Dias —	Sueldos mensuales ^{m.n.}	Manutención mensual ^{m.n.}	Importe del viaje ^{m.n.}	Observaciones
Enero 2	A la Rada	viveres	3			200	
„ 11	„ Martin Garcia	portlant y otros arts.	9			224	
„ 23	„ Talleres del Tigre	art. navales y retorno	17	250	80	224	
Febrero 12	„ la Boca	„ varios	2			30	
„ 13	„ Talleres del Tigre	carbón	19			210	
„ 25	„ la Rada	viveres	3	250	80	200	
Marzo 4	„ Talleres del Tigre	artículos navales	9	250	80	224	
Abril 14	„ la Boca	carbón	2			180	
„ 24	„ la Rada	viveres	5	250	80	200	
Mayo 4	„ Talleres del Tigre	maderas y varios	8			224	
„ 20	„ Montevideo	carbón	10	250	80	244	
Junio 5	„ „	„	8			160	
„ 15	„ Vuelta Rocha	„	2			180	
„ 19	„ Talleres del Tigre	perchas, etc.	4			50	
„ 24	„ Martin Garcia	viveres y art. navales	6			224	
„ 30	„ Dársena Sud	carbón	1	250	80	45	
Julio 3	„ Talleres del Tigre	„ y carga retorno	8			218	
„ 11	„ „ „ „	„	15			240	
„ 28	„ Dársena Sud	„	2	250	80	144	
Agosto 4	„ G. del Uruguay	„	14			1144	
Setiembre 4	„ Martin Garcia	„ y arts. varios	9	250	80	224	
		Suma.....	152	2000	610	6349	

El 16 de Setiembre entró en los talleres del Tigre para efectuarle algunas reparaciones, quedando desde esa fecha hasta fin de año á disposición del Estado Mayor General de Marina.

M. S. LAPLANE

Jefe Sección Transportes.

**Relación de los viajes efectuados por el Pailebot Nacional
«San-Borombon» desde el 1.º de Enero al 31 de Diciembre de 1897.**

Fechas de Salida	Destinos	Clase de carga	Duración del viaje Días	Sueldos mensuales m,n	Manutención mensual %.	Importe del viaje m,n	Observaciones
Marzo 28	A Bahía-Blanca	madera	35	125	40	850	
Mayo 10	.. Martín García	portland	9	500	160	110	
.. 20	.. Montevideo	carbón	10			640	
Junio 18	.. Talleres del Tigre	carbón	8			240	
.. 28	.. .. "	carbón	4	250	80	150	
Julio 7	.. .. " "	carbón	15	250	80	240	
Agosto 1.º	.. la Rada	viveres-ida y vuelta-	3			300	
.. 4	.. .. "	carbón y carga retno.	2			40	
.. 6	.. La Plata	.. .. " "	5			240	
.. 20	.. la Rada	carbón y retorno	4	250	80	240	
Setiembre 3	.. La Plata	carbón	7			240	
.. 12	.. la Dársena Sud	tanques, etc.	2			30	
.. 18	.. los Faros	viveres	17	250	80	508	con tres recaladas
Octubre 12	.. .. "	kerosenne y paxjros.	18	250	80	508	.. ..
Novbre. 8	.. Talleres del Tigre	carbón	14	250	80	240	
Diciembre 3	.. los Faros	viveres y pasajeros	17	250	80	508	.. ..
		Suma...	170	2375	760	5114	

M. S. LAPLANE
Jefe Sección Transportes.

**Relación de los viajes efectuados por la Ballenera Nacional
«Punta-Piedras» desde el 15 de Abril al 31 de Diciembre de 1897.**

Fechas de salida	Destinos	Clase de carga	Duración del viaje — Dias —	Sueldos mensuales m ^o , n ^o	Manutención men- sual m ^o , n ^o	Importe del viaje m ^o , n ^o	Observaciones
Abril 23	A la Rada	articulos navales	3			74	
.. 28	.. Martin Garcia	forrajes	3	105	30	57	
Mayo 7	.. Faro San Antonio	maderas y zinc	14			260	
.. 27	.. la Rada	viveres	2	210	60	62	
Junio 4	.. Talleres del Tigre	articulos navales	5			62	
.. 21	.. Faro San Antonio	viveres y art. navales.	12	210	60	260	
Julio 15	.. Martin Garcia	kerosenne, pasto etc	4			82	
.. 21	.. la Boca	carbón	2			45	
.. 23	.. " "	" "	1			45	
.. 24	.. Dársena Sud	artículos navales	1			30	
.. 27	.. la Rada	" "	2			62	
.. 30	.. Dársena Norte	portland				30	
.. 30	.. la Rada	proyectiles	1	210	60	65	
Agosto 5	.. " "	articulos navales	3			74	
.. 8	.. Dársena Norte	" "	1			30	
.. 12	.. Talleres del Tigre	carbon y carga retno	7			175	
.. 20	.. La Plata	carbon				87	
.. 31	.. Faros	viveres	20	210	60	400	
Setbre 23	.. Talleres del Tigre	arena	10	210	60	134	
Octubre 6	.. La Plata	carbón	3			75	
.. 10	.. la Rada	viveres	1			62	
.. 14	.. " "	" "	2			62	
.. 26	.. Martin Garcia	afrecho y kerosenne	4			82	
.. 31	.. " "	viveres y pasto	3	210	60	70	
Novbre. 4	.. " "	viveres	3			70	
.. 12	.. Talleres del Tigre	articulos navales	6	210	60	94	
Dbre. 3	.. " "	viveres	12			176	
.. 18	.. Martin Garcia	Articulos navales	5			130	
.. 24	.. " "	cal, madera y pasto.	4	210	60	82	
Totales,			134	1785	510	2957	

M. S. LAPLANE
Jefe Sección Transportes.

Relación de los viajes efectuados por embarcaciones particulares y cantidades pagadas por esta Intendencia desde el 1° de Enero hasta el 31 de Diciembre 1897

Fechas de Salida	DESTINOS	CLASE DE CARGAS	Importe de lo pagado " "
Enero	3 A los Faros	viveres	220
"	8 » la Boca	artillería del Brown	200
"	9 » la Dársena	artículos navales	98
"	11 » " " "	carbón	48
"	12 » Dique N° 3	"	48
"	18 » Talleres del Tigre	pertrechos de guerra	225
"	29 » la Rada	carbón	125
"	29 » " " "	pertrechos de guerra	250
Febrero	2 » Talleres del Tigre	" " "	250
"	5 » La Plata	" " "	68
"	5 » " " "	carbón	50
"	8 » Martín García	madera	127
"	19 » la Rada	carbón	1000
"	22 » Dársena	"	980
"	23 » Martín García	pólvora	440
"	24 » la Boca	artículos navales	412
"	25 » la Dársena	carbón	900
Marzo	10 » Martín García	madera	98
"	16 » los Faros	kerosenne	160
"	26 » la Rada	artículos varios	195
"	26 » Martín García	madera	105
"	31 » Talleres del Tigre	carbón	600
"	31 » " " "	"	450
Abril	1° » Colonia	artículos varios	143
"	23 » la Rada	viveres	367
"	28 » La Plata	torpedos	700
Mayo	10 » Zárate	algodón pólvora	275
"	14 » la Boca	carbón	180
Junio	5 » Talleres del Tigre	calderas, ejes, etc de la "Sta. Fé"	550
"	22 » " " "	carbón	300
Julio	13 » Concep. del Uruguay	"	1155
"	13 » " " "	"	420
"	14 » Martín García	cal, forrages, etc.	64
"	31 » la Rada	viveres	85
Agosto	19 A Talleres del Tigre	carbón	235
"	20 » Dique N° 3	"	255
"	20 » " " "	pertrechos de guerra	90
"	23 » Talleres del Tigre	maquinaria	1596
Setiembre	13 » Concep. del Uruguay	carbón	1155
"	21 » Talleres del Tigre	"	227
"	23 » Dique N° 4	"	618
"	27 » " " "	"	144
"	28 » Martín García	portland	131
Octubre	2 » la Rada	carbón	1103
"	8 » " " "	"	400
"	8 » " " "	"	307
"	9 » " " "	"	1000
"	9 » " " "	viveres	250
"	12 » Patagones	carbón	1600
"	26 » Talleres del Tigre	"	300
"	26 » " " "	"	150
Noviembre	5 » La Plata	pedregullo	120
"	8 » " " "	rieles	149
"	8 » Talleres del Tigre	carbón	105
"	16 » Dársena Sud	"	270
"	30 » La Plata	"	1296
Diciembre	6 » Dique N° 4	lastre	126
"	9 » Dársena Sud	carbón	72
"	13 » La Plata	"	900
"	15 » Martín García	lastre	225
"	21 » Punta Piedras	viveres	392
"	31 » Dársena Sud	carbón	180

Total.... 24677

Relación del número de viajes de carros efectuados

Enero al 31 de

DESTINOS	Enero		Febrero		Marzo		Abril		Mayo		Junio	
	Número de viajes	Importe m. ^h	Número de viajes	Importe m. ^h	Número de viajes	Importe m. ^h	Número de viajes	Importe m. ^h	Número de viajes	Importe m. ^h	Número de viajes	Importe m. ^h
Casa Amarilla	20	30	32	48	13	19 50	70	105	13	19 50	15	22 50
Estación Retiro	25	50	60	120	38	76	91	182	58	116	56	112
Constitución	19	38	18	36	27	54	43	86	20	40	11	22
Dique número 1.....	16	40			8	20						
Id. " 2.....	63	157 50	13	32 50	7	17 50	2	5	2	5		
Id. " 3.....	41	102 50	11	35	40	100	131	327 50	37	92 50	43	107 50
Id. " 4.....											11	27 50
Dársena Sud.....	267	667 50	347	867 50	195	487 50	406	1015	413	1027 50	367	968 50
Arsenal de Guerra....	110	275	101	257 50	13	27 50	110	275	98	245	106	265
Boca.....	219	547 50	45	112 50	258	645	57	142 50	44	110	34	85
Barracas.....									36	90		
Palermo.....	13	39	74	232	74	222	61	183	47	141	15	45
Varios.....	19	34	19	38	49	98	40	80	9	18	47	91
Sumas.....	812	1985 00	723	1769 00	722	1768 00	1911	2101 00	777	1901 50	705	1749 00

**é importe de lo pagado por transporte desde el 1.º de
Diciembre de 1897**

Julio		Agosto		Setiembre		Octubre		Noviembre		Diciembre		TOTALES	
Número de viajes	Importe m/n	Número de viajes	Importe m/n	Número de viajes	Importe m/n	Número de viajes	Importe m/n	Número de viajes	Importe m/n	Número de viajes	Importe m/n	Total de viajes	Total de lo pagado
32	48	90	30	23	34 50	11	16 50	37	53 50	32	48	318	477 00
83	166	59	118	149	280	61	122	63	126	57	114	791	1582 "
29	58	108	216	132	264	91	182	73	146	46	92	617	1234 "
				15	37 50	1	2 50					40	100 "
								7	17 50	4	10	93	245 "
12	322 50	28	70	10	25	10	25	4	10	1	2 50	438	1320
53	132 50	80	200	202	505	35	87 50	17	42 50	75	187 50	473	1182 50
369	922 50	293	732 50	385	962 50	310	850	337	847	215	612 50	3066	9915 00
115	247 50	104	260	108	270	103	257 50	9	22 50	208	520	1145	2962 50
62	155	27	67 50	94	235	179	447 50	36	90	32	80	1087	2717 50
				1	2 50							37	92 50
45	135	8	24	17	51	8	24	20	60	46	138	428	1284 00
23	46	100	200	13	26	36	72	24	48	21	42	400	800 "
910	2273 00	827	1917 00	1140	2693 00	875	2086 50	629	1465 50	767	1800 50	\$ 9998	\$ 23812 00

M. S. LAPLANE
Jefe Sección Transportes.

**MOVIMIENTO DEL PERSONAL
DE LOS BUQUES Y REPARTICIONES DE LA ARMADA NACIONAL
DURANTE EL AÑO 1897**

LISTAS DE REVISTAS TRAMITADAS:.....*	4200
Que corresponden á:	
Acorazados	5
Cruceros.....	5
Cañoneras	3
Corbetas	1
Bombarderas	2
Torpederas.....	2
Trasportes.....	6
Vapores.....	3
Vapores-avisos	3
Reparticiones.....	20

Con una tripulación de un término medio mensual de 4.121.83 individuos, cuyo movimiento ha sido el siguiente :

Altas	3699
Bajas	2471
Deserciones	856
Fallecimientos.....	21

**MOVIMIENTO HABIDO EN EL PERSONAL DE «FAROS»
DURANTE EL AÑO 1897.**

Lista de revistas tramitadas..... 168

Con una tripulación de un término medio mensual de :	Torreros	Marineros
Dando el siguiente promedio :	22.83	59.25
Altas.....	94 ó sea	13.22 %

Bajas.....	80 ó sea	11.11 %
Deserciones.....	3 id	0.04 %
Fallecimientos.....	2 id	0.02 %

BATALLÓN INFANTERÍA DE MARINA Y COMPAÑÍA AR-

TILLERÍA DE COSTA.

Listas de revistas tramitadas	336	
Con una tripulación de un término medio mensual de 413.66 individuos.		
Altas.....	184 ó sea	3.75 %
Bajas.....	151 id	3.04 %
Deserciones.....	40 id	0.80 %
Fallecimientos	4 id	0.08 %

ESCUELA DE GRUMETES

Los grumetes que han revistado durante el año 1897, dan un promedio mensual de 373.50, con el siguiente movimiento :

Altas.....	197 ó sea	4.38 %
Bajas.....	94 id	2.07 %
Deserciones.....	43 id	0.97 %
Fallecimientos.....	10 id	0.22 %

De éstos grumetes, han ingresado 200 como *marineros de 2ª clase*, siendo incorporados á la Armada Nacional, con ésta categoría.

SUB-PREFECTURAS

Listas de revistas tramitadas de las Sub-Prefecturas y embarcaciones á su cargo, 528
 Con una dotación electiva de un término medio mensual de 579.25 individuos, dando al movimiento el resultado siguiente :

Altas.....	575 ó sea	8.27 %
Bajas.....	391 id	5.62 %
Deserciones.....	84 id	1.20 %
Fallecimientos	12 id	0.15 %

PRESIDIARIOS EN LA ISLA DE LOS ESTADOS

El término medio mensual de los presidiarios, en la expresada Isla, durante el año 1897, ha sido de:	individuos	23.66
Con el siguiente movimiento:		
Altas.....	13 ó sea	4.57 %
Bajas.....	2 id	0.70 %
Fallecimientos.....	2 id	0.70 %
Habiéndose racionado á 41 mujeres y 11 menores en la expresada Isla durante el mismo año.		

ASPIRANTES DE LA ESCUELA NAVAL

El término medio mensual de Aspirantes, durante el año 1897 ha sido de:		101.91
Con el siguiente movimiento:		
Altas.....		59
Bajas.....		37
Deserciones.....		1
Fallecimientos.....		1
Lo que dá el promedio que sigue:		
Altas.....		4.82 %
Bajas.....		3.02 %
Deserciones.....		0.08 %
Fallecimientos.....		0.08 %
Habiendo egresado en el mismo año 33 Guardia-Marinas.....		

PRESIDIARIOS EN MARTÍN GARCÍA

Término medio mensual de presidiarios durante el año 1897:.....		35.66
Con el siguiente movimiento:		
Altas.....	8 ó sea un término medio de:	4.87 %
Bajas.....	2 id id id	0.44 %
Fallecimientos.....	1 id id id	0.23 %

Palermo, Julio 8 de 1898.

*A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, Teniente General
Don Nicolás Levalle.*

Con fecha 6 de Noviembre del año próximo pasado, tuve el honor de hacerme cargo de la Dirección Superior de ésta Escuela y desde ese momento, he dedicado la más preferente atención al desempeño de éste cargo, y para llenar éstos propósitos se hacía necesario proceder con la mayor energía, eliminando de la Escuela aquellos elementos perniciosos para su buena disciplina, y apesar de la violencia de ésta medida me ví en la necesidad de expulsar á varios alumnos y proceder con bastante dureza con otros; hoy, cábeme la satisfacción, Señor Ministro, de asegurar á V.E. que la disciplina de la Escuela Naval es un hecho, conforme puede verse por la planilla de estadística adjunta, que el espíritu militar está cimentado en los alumnos, y que todos sienten el desco de dejar bien sentado el nombre de la Escuela en toda circunstancia. Esto se ha conseguido gracias á la perseverante y exagerada exigencia en todos los servicios, impuesta por el que suscribe á sus subordinados y la decidida cooperación que he encontrado siempre de parte del Ministerio de Marina.

Al mismo tiempo que se procedía á la organización militar del Establecimiento, el que suscribe, propuso á V. E., con fecha 7 de Febrero, un nuevo Reglamento Orgánico y Plan de Estudios, por adolecer el que estaba entonces en vigencia de algunos defectos, verdaderos escollos para la buena instrucción de los alumnos y contener artículos con disposiciones que no se cumplían porque la práctica del servicio demostró su inaplicabilidad, siendo por consiguiente, inoficioso tener un Reglamento en que una buena parte de sus disposiciones no podían ejecutarse por un motivo ú otro, siendo ésta causa la que influyó decididamente en mi ánimo para someter á V. E. el nuevo Reglamento, habiéndose ser-

vido ese Ministerio dar curso á mi pedido, aprobando con fecha 18 de Marzo el nuevo Reglamento Orgánico y Plan de Estudios.

Este nuevo plan de estudio, comprende cuatro años, divididos en cursos de ocho meses, abarcando los tres primeros, todos los conocimientos preparatorios y fundamentales necesarios para la mejor instrucción de un Oficial, y el cuarto, una série de ramos técnico-profesionales que no son otra cosa que la aplicación práctica de la enseñanza dada á los alumnos en los tres años anteriores.

Tal plan ha sido formulado despues de una consulta detenida hecha á los planes de estudios de Escuelas Navales extranjeras, y teniendo también en cuenta la elemental preparación que traen nuestros alumnos al ingresar, dificultad ésta, imposible de salvar hasta ahora, apesar de los esfuerzos hechos en diversas épocas. Creo, sin embargo, que para las necesidades de nuestra Escuadra por varios años, basta y sobra con el nuevo plan, el cual habilitará á todos los que lo cursen con provecho, para egresar muy bien preparados Guardia Marinas.

Habría sido de desear que el plan de estudios se observase en todas sus partes, efectuándose la instrucción de un modo regular y metódico; pero circunstancias especiales motivadas por razones de alta trascendencia, han hecho que nuestro material naval se acrecentase de un modo verdaderamente prodigioso, incorporándose á la Escuadra nuevos elementos representados por buques poderosos, que absorven una gran cantidad de Oficiales y que no está en proporción con la facultad productora de la Escuela, es decir, que venían buques de golpe, mientras no es posible preparar con igual rapidez Oficiales.

En vista de éstas razones, V. E. dispuso se redujesen á cinco meses en vez de ocho, los cursos de la Escuela, aumentando las horas de clases semanales y habilitando hasta los días feriados para la instrucción de los alumnos, exigiendo de éstos y de los Oficiales y Profesores, una suma de labor más que extraordinaria, lo que felizmente se ha conseguido, y estamos en víspera de dar á la Escuadra al fin del corriente mes, 28 Guardia Marinas, que agregados á 20 egresados en el mes de Enero dan un total de 48 Oficiales, egresados de ésta Escuela en los meses transcurridos del corriente año.

Al propio tiempo, con fecha 11 de Junio próximo pasado, elevé un estenso informe al Señor Jefe del Estado Mayor General de Marina, referente á la manera más rápida de dotar de Oficiales á nuestra Escuadra y una copia de dicho informe presenté á la

consideración de V. E. en la misma fecha y como considero que aún es de oportunidad aquel, transcribo aquí los párrafos pertinentes de él.

« Los Alumnos del actual 2º y 3º año de la Escuela Naval
« que son 47, que como he dicho antes, han cursado una can-
« tidad de materias que los hacen superiores á los bachilleres y
« alumnos de 1º año de ingeniería, que han hecho dos viajes
« de instrucción, habiendo sido el último especialmente prove-
« choso, que conocen una cantidad de ramos y ejercicios prácticos
« como señales, infantería, etc., y que además, más del 60 % de
« ellos están entre los 18 y 22 años de edad, creo que estarían en
« muy superiores condiciones á ningún otro para ser embarcados
« como Guardia Marinas en comisión, debiendo hacer un curso
« de ampliación teórico-práctico de 10 meses y después de un
« exámen en la Escuela Naval recibir sus despachos de Guardia
« Marinas efectivos. »

« El curso de ampliación tiene que hacerse forzosamente abordo
« y reunidos todos en el buque Escuela, que posee condiciones es-
« peciales para ello, pues la enseñanza aislada en pequeñas
« escuelas en cada buque, no da resultado, puesto que la base
« de la instrucción, es la uniformidad de la enseñanza que solo
« se conseguiría reuniéndolos en el buque destinado precisamente
« á los estudios teórico-prácticos, cual es la SARMIENTO. »

« Si esos 47 alumnos no bastasen, se podrían agregar 13 de
« los mayores y mejor preparados del 1º año; lo que haría un
« plantel de 60 alumnos en curso de ampliación ó Guardia Mari-
« nas en comisión y éstos agregados á los 70 efectivos que ya tiene
« la Escuadra nos darían 130 Guardia Marinas, cantidad más que
« suficiente y habríamos llenado nuestras necesidades, echando
« mano de nuestros propios recursos, sin apelar á otras fuentes
« que la Escuela Naval. »

« Los programas para ese curso de ampliación, ésta Dirección
« los ha formulado también, y si V. S. los desea le serán remi-
« tidos en oportunidad. »

« Entre otras consideraciones que me permito aducir al fundar
« la opinión de que no debe abrirse otro camino, para ingresar
« á la Armada que no sea la Escuela Naval, es la de que los jóve-
« nes que aquí se están educando al abrazar ésta carrera han
« firmado el compromiso junto con sus padres, de servir al Es-
« tado bajo sus banderas durante seis años, y éste á su vez se

« compromete á darles una carrera al término de la cual los hará
« Guardia Marinas ; de manera que se perjudicaría á los que
« aquí están siguiendo un camino regular de estudio si se les
« anteponen otros, que debido á circunstancias especiales, toman
« una carrera que puede llamarse de ocasión, permitiendo el
« ingreso de 40 ó 50 jóvenes á quienes el Gobierno tiene el de-
« ber moral de darles un estímulo haciéndoles Oficiales, después
« de cierto tiempo ; y como también tiene que cumplir con aque-
« llos que están en la Escuela, tendríamos, que pasadas las ac-
« tuales circunstancias, una verdadera plétora de Oficiales subal-
« ternos que mataría el aliciente de los que vienen atrás y pesa-
« rían onerosamente sobre el Erario. »

« En resumen, Señor Jefe del Estado Mayor General, creo que
« la mejor manera de preparar un determinado número de Guar-
« dia Marinas para el caso remoto de un conflicto internacional,
« sería disponer el embarque del 2º y 3º año de la Escuela Naval
« en la Fragata SARMIENTO, en un curso especial de ampliación,
« desde donde podrían ser repartidos á los buques de la Armada
« inmediatamente que las circunstancias lo exigiesen, ó bien
« terminar allí el curso especial y rendir el exámen correspon-
« diente en la Escuela Naval, incorporando á los aprobados como
« Guardia Marinas de la Armada ».

Estas opiniones emitidas hace poco tiempo, son las mismas que ésta Dirección se permite proponer nuevamente á V. E. para el caso que por cualquier circunstancia, sea necesario aumentar de golpe los Guardia Marinas en la Armada.

Durante todo éste curso, la Escuela ha funcionado con 125 alumnos nacionales y 5 alumnos extranjeros, becados gratuitamente. En el presupuesto de gastos del corriente año, se calculan fondos solo para 100 alumnos, de modo que para hacer frente á los gastos ocasionados por un personal excedente en más de un 25 %, ha sido necesario reducirse á las mayores economías, atendiendo en la mejor forma posible las múltiples exigencias de un Establecimiento de esta naturaleza.

El cuerpo de profesores se halla completo y ha desempeñado su cometido á entera satisfacción de ésta Dirección. Habiéndose producido la jubilación de uno de ellos, la vacante ha sido llenada por ascenso, dado á uno de los profesores argentinos que estaba en la Escuela y actualmente se tramita la jubilación de otro de los profesores, para cuya vacante hay varios candidatos,

motivo por el cual debía llenarse ese puesto por exámen de oposición, prefiriéndose los nacionales.

Respecto al personal militar de oficiales, no se ha podido conseguir que éste permaneciese completo, pues apesar de las disposiciones dictadas y del decreto de 18 de Marzo del corriente año, aprobando el Reglamento Orgánico de la Escuela, en cuyo artículo 75 se dice: «que á fin de no perjudicar el buen funcionamiento y servicio de la misma, habrá siempre en ella el número completo de oficiales que fija anualmente el presupuesto y que no serán destinados á otras comisiones ajenas á la instrucción de los alumnos»; esto no se ha cumplido, pues motivos que no entro aquí á considerar, han determinado la separación de dos oficiales, últimamente, quedando éste Establecimiento en bien mala situación, en este sentido.

En el Colegio Militar de San Martín, para un plantel de 150 alumnos, tiene tres jefes y once oficiales y ese personal bajo ningún concepto es removido de su misión; mientras que la Escuela Naval con 130 aspirantes no le ha sido posible conseguir tener en ella los jefes y oficiales que el Reglamento le asigna, pues hasta hace poco y á fuerza de pedidos ésta Dirección consiguió tener en la Escuela cinco oficiales que le fueron concedidos, y después de tres meses no ha faltado causa para sacar dos, quedando reducida hoy á 2 jefes y 4 oficiales, es decir, la tercera parte de número de oficiales del Colegio Militar de San Martín.

Se hace necesario que ese Ministerio resuelva de un modo definitivo la situación de los Oficiales de ésta Escuela, dotándola del número completo de ellos y haciendo que no sean removidos con tanta facilidad.

La salud de los alumnos en la Escuela, puede clasificarse de excelente, pues en ocho meses, desde que el suscripto se halla al frente del Establecimiento, no ha habido una sola afección de carácter epidémico ó contagioso, ni tampoco ningún fallecimiento; y ésto se debe especialmente al asiduo cuidado que se ha puesto en la higiene del Establecimiento, procurando poner á este viejo edificio en las mejores condiciones de salubridad, efectuando continuas desinfecciones, y haciendo que el personal sanitario dedique preferente atención al cuidado de los alumnos.

Durante el año y terminados los exámenes de fin de curso, los alumnos del 2º, 3º y 4º año en número de 90, efectuaron un crucero de instrucción de 50 días, á bordo de las cañoneras La

ARGENTINA, URUGUAY, PARANÀ, siendo ésta la primera vez que emprendía viaje una escuadrilla de instrucción perfectamente homogénea; habiendo ésta Dirección dado al Comandante de ella un extenso programa (que fué cumplido fielmente), en el cual se disponía que los alumnos hiciesen ejercicios prácticos de artillería, maniobras, tiro al blanco, ejercicio de botes á remo y vela, ejercicio de desembarco, ejercicios de señales y reconocimientos hidrográficos. Esa corta campaña fué en extremo provechosa para los alumnos y es de desear que ella pueda repetirse anualmente.

Por falta de recursos, la Escuela no ha podido aumentar la biblioteca sino de un modo muy lento, adquiriendo poco á poco aquellas obras más indispensables, y aprovecho ésta oportunidad para encarecer á V. E. la necesidad que hay de aumentar nuestra muy reducida biblioteca.

Al recibirme del Establecimiento, la litografía se había suprimido y los cursos litografiados que con tanto éxito se preparaban en otro tiempo en la Escuela, se reemplazaban por obras impresas, que sin llenar el objeto real de instrucción que se proponía, costaban una fuerte suma al Estado sin producir mayores ventajas. En vista de ésto, resolví restituir la litografía dotándola de nuevos elementos y hoy funciona regularmente, habiéndose impreso en ella todos los textos dictados en el curso actual, con el agregado de que se puede trabajar en piedras sobre diversos colores, habiéndose hecho en la litografía de la Escuela Naval, las láminas coloreadas de un folleto reservado, impreso por orden del Estado Mayor General de Marina, referente al aparato Obry para los torpedos Whitehead.

Se ha instalado también en la Escuela, el aparato ideado por el Allérez de Navío Ballvé para la compensación práctica de compases y estudio del magnetismo en los mismos, y para el efecto se han recibido de Europa reflectores Thompson y otros instrumentos complementarios para éstos trabajos, de manera que los alumnos pueden hacer en la Escuela el estudio práctico de la compensación y corrección de los compases, como si estuvieran á bordo.

Conociendo el que suscribe la conveniencia de dar á los alumnos en todo lo posible, una instrucción teórica y práctica á la vez, he hecho instalar también, un palo para señales de banderas y otro para señales con luces eléctricas de uso en la Escuadra con sus correspondientes cables y manipuladores, preparado todo ésto con la cooperación de la Dirección de electricidad de la Armada.

A la enseñanza de la hidrografía y fotografía se ha dedicado también una atención preferente, habiéndose instalado una cámara fotográfica de éste ramo, cuyo conocimiento es de tanta utilidad y aplicación en la Marina.

A las clases prácticas de torpedos y artillería, así como á los ejercicios militares, se le han dado toda la dedicación que se ha podido, habiendo hecho los aspirantes ejercicios prácticos de torpedos abordo de las torpederas puestas á disposición de la Escuela, por el Estado Mayor General de Marina; concurrido con frecuencia en los días feriados á hacer ejercicios de botes y muchas veces, al Stand del Tiro Federal á efectuar el tiro de guerra con Mauser, y tiro de revólver, los Alumnos del último año.

En cuanto á la Instrucción y porte militar en los ejercicios de infantería y marchas, el Señor Ministro ha tenido ocasión de presenciár los desfiles de la Escuela Naval Militar en las últimas formaciones.

La Sub Dirección de ésta Escuela ha permanecido acólala hasta hace pocos meses, en que fué designado para ejercer el cargo en propiedad, el señor Capitán de Fragata, Don Guillermo Scott, y apesar del poco tiempo, éste empeñoso Jefe y los cuatro Oficiales á mis órdenes, procuran por todos los medios, mantener en el más alto grado la disciplina de ésta Escuela puesta por el Superior Gobierno bajo mi Dirección, permitiéndome recomendarlos á la consideración de V. E. á quien

Dios guarde

M. Domecq García.

Policía Marítima y Fluvial

La vigilancia en salvaguarda de los intereses del Fisco y la navegación en general, ha sido ejercida por la Prefectura General de Puertos y Sub-Prefecturas de acuerdo con los deberes que le impone la Ley núm. 3445 y su intervención policial marítima ha producido la suma de 139.628 pesos m/n. empleados en el papel sellado por los distintos conceptos en que queda afectada la documentación que expide, habiendo aplicado multas que ascienden á 11.873 pesos m/n. y economizado al Fisco 24.896 pesos m/n. en el peritaje de las cuentas que pasaron á su estudio.

El personal de la Policía Marítima, ha desarrollado su acción eficiente en 4.080 millas de jurisdicción fluvial para prevenir los accidentes de la navegación y la criminalidad. Los hechos producidos entran en la proporción de 0.024 por cada 100.000 buques en la primera clasificación y en 13,82 por cada 100,000 personas en la segunda, lo que abona el buen desempeño de los deberes que les está encomendado, como así mismo el hecho de haber apresado varios contrabandos valiosos con reducidos elementos de movilidad, porque aún no han pasado á la Prefectura General los vapores que tenia la extinguida Policía Aduanera y que se encuentran en poder de la Aduana. El 40 o/o de los salvatajes de buques fué hecho con elementos propios de la Policía Marítima.

El control del movimiento de entrada y salida de buques de Ultramar y cabotage á los Puertos de la República ascienden á 82.365 buques, con 18.615.840 toneladas de registro y 990.042 tripulantes; habiéndose producido un descenso con relación al año 1896 de 2.331 buques con 1.831415 toneladas de registro y 72.739

tripulantes, debido á las pérdidas de las cosechas de éste año que trajó un número menor de buques á los puertos que tienen embarcadero de cereales.

Estas embarcaciones trasportaron también un total de 594.670 personas en calidad de pasajeros entrados y salidos, produciéndose un saldo a favor de la población de la República de 66.702 personas, de las cuales 63.389 ingresaron á la de la Capital Federal.

Se ha reabierto una nueva inscripción de buques mercantes Nacionales para completar el registro de Matriculas con todos los datos necesarios á la importancia del numeral y que sirven para asignar á los buques que hacen la navegación de Cabos á fuera, la combinación de bandera de acuerdo con el Código Internacional, como así mismo para la publicación del elenco. Terminado éste trabajo será más fácil la vigilancia de las dilatadas Costas del Sur, en cuya jurisdicción está prohibida la pesca de ciertas especies y la extracción de huano por cuanto podrán reconocerse las embarcaciones en la navegación.

Obstruida la navegación del Río Paraná, por balsas de madera que se trasportaban sin ninguna clase de requisitos, para la seguridad de los buques, ha sido reglamentada debidamente, estableciendo reglas para la formación de balsas ó jangadas, evitando así los peligros que entrañaba el primitivo sistema.

También garantizando la seguridad de la navegación á vapor, se aprobó el Reglamento de Maquinistas Mercantes, proyectado por la Prefectura General conjuntamente con el de Inspección de Máquinas y Calderas.

Inaugurados los Diques de Carena y Dársena Norte del Puerto de la Capital, fué necesario establecer el servicio de policia y seguridad de amarradero; pero careciéndose de los alojamientos, fué autorizada la Prefectura General para sacar á licitación la construcción de casillas, que con un reducido desembolso por el Fisco.

se encuentran hoy instaladas y funcionando el personal destinado á ese servicio. También con elementos propios de esa Repartición y gastos autorizados por el Ministerio, se han construido los edificios para varias de las Sub-Prefecturas creadas por la Ley de Presupuestos y reparados todos los que estaban en condición de recibir esas mejoras.

El régimen administrativo ha sido uniformado por órdenes y circulares con instrucciones precisas dictadas por el Prefecto General que ha ejercido una vigilancia constante por medio de visitas personales á todas sus dependencias é inspecciones mandadas practicar para regularizar la marcha armónica de todos los servicios.

El procedimiento y legislación marítima tendrá dentro de poco su base sólida, con la aprobación del proyecto de Código de Policía Fluvial y Marítima que se ha confiado su redacción á una Comisión nombrada por el Gobierno, de acuerdo con la Ley N° 3.345.

El presupuesto de gasto de sueldos, ascendió á la suma mensual de 49,059 pesos $\frac{m}{n}$ y computado el personal incluso jefes y empleados de Oficina, el gasto diario en el mantenimiento de la Policía Marítima y Fluvial se reduce á 1.08 cts. diario por persona.

El detalle minucioso y conciso de todos los servicios que desempeña la compleja y vasta rama de Policía Marítima, se encuentra debidamente clasificada en forma correcta y esplicativa en el Anuario de la Estadística de la Prefectura General.

PUERTO MILITAR

PROYECTO GENERAL DE LAS OBRAS

El proyecto general de las obras necesarias para la defensa de las costas Atlánticas de la República Argentina, preparado por el Ingeniero don Luis Luiggi de orden del Superior Gobierno y presentado el 21 de Junio de 1896., prevé la construcción de un Arsenal Marítimo en Puerto Belgrano, para servir de base de operación á los buques de la Armada, y de dos Estaciones Navales subsidiarias, ubicadas en los dos extremos de la costa, para la provisión de elementos varios á los buques y para las composturas urgentes que pudieran necesitar.

El proyecto general prevé también una série de obras complementarias de la defensa fija y para suministrar las informaciones y los elementos accesorios que son indispensables á la eficaz acción de la defensa móvil.

El conjunto de las obras ha sido estudiado según un plán completo que previera las necesidades del porvenir aún lejano: y fué, arreglado de modo que se pudiera subdividir en varios trabajos en correlación con el grado de urgencia de las varias obras; es decir, que pudiera electuarse:

I). *Obras urgentes* marítimas y de defensa de un importe, aproximado, de cinco millones de pesos oro, para las cuales se necesitarán algo menos de tres años de trabajo.

II). *Obras necesarias* para dar una conveniente amplitud y mayor acción á la defensa; de otros cinco millones de pesos oro de costo, las que se podrán ejecutar en pocos años sucesivos.

III). *Obras complementarias* para aumentar la eficacia de la defensa y la comodidad de las obras marítimas, de manera que respondan á todos los requisitos de una amplia base de operación para una gran flota. Estas obras complementarias podrán

ser ejecutadas paulatinamente, cuando las necesidades las requieran y lo permitan las condiciones del Erario Nacional.

Naturalmente las obras de los varios períodos, se completan entre sí de manera que, por trabajos sucesivos se obtiene un conjunto homogéneo y completo, que forme una perfecta defensa de las costas Atlánticas de la Nación.

Además,—y ésta es la idea fundamental del proyecto aprobado por el Superior Gobierno,—el conjunto de las obras propuestas y de sus accesorios, está arreglado de manera que las obras, sirviendo especialmente á las necesidades de la defensa Nacional, sirvan al mismo tiempo para facilitar la navegación comercial á lo largo de las costas atlánticas de la República y fomentar el desarrollo de la población en las regiones Patagónicas. De éste modo, aquellas tierras tan aisladas, podrán, en tiempo próximo, ser la sede de una población fuerte y laboriosa, que ya empieza á desarrollarse.

Así los gastos que se hacen para eventuales necesidades de guerra, servirán inmediatamente para las artes de la paz, aumentando la población y la riqueza de una vasta zona de la República.

PROYECTOS EJECUTIVOS DE LAS OBRAS MAS URGENTES

Aprobado por el H. Congreso, por Ley N° 3430 de fecha 2 de Noviembre 1896, el proyecto en su conjunto, y autorizados los gastos para la ejecución de las obras más urgentes del importe de cinco millones de pesos oro, se empezaron desde luego con toda actividad los estudios definitivos para la preparación de los proyectos ejecutivos de las diversas obras que debían tener la preferencia, y que se pueden así subdividir:

1). *Estación Naval de la Armada*, en Puerto Belgrano y demas obras marítimas, constituidas por un antepuerto á marea para amarrazón de grandes buques, en comunicación con el fondeadero de Puerto Belgrano mediante un canal á dragarse con la profundidad de 30 pies; un gran dique de carena de 200 metros de largo útil, 26 metros de ancho en la boca, y 10 metros de profundidad sobre el umbral, muelle de atraque para buques, depósito de carbón, almacenes varios, talleres de composturas, cañerías de aguas corrientes, obras de salubridad, edificios varios para oficinas y habitaciones, faros, valizas, señales y demás

obras marítimas para hacer más fáciles y seguras las maniobras y estadia de los buques en Puerto Belgrano;

2). *Obras de defensa de la Estación naval*, constituidas por baterías sobre la costa y minas submarinas en los canales de entrada de Puerto Belgrano;

3). *Línea Telegráfica Estratégica* á lo largo de las costas Atlánticas, desde Puerto Belgrano hasta el Estrecho de Magallanes, provistas de semáforos y faros sobre los puntos más importantes, para la rápida comunicación entre la defensa móvil marítima formada por los buques de la Armada y la defensa fija en tierra.

LÍNEA TELEGRÁFICA AL SUR EN CONEXION CON LOS SEMÁFOROS Y FAROS

Los estudios de esta obra fueron preparados por el Ingeniero Luis Luiggi, sobre elementos recogidos durante su visita á las costas patagónicas y sobre todo con los informes especiales de los señores Capitanes de Fragata: don Félix Leroux, quién recorrió dos veces todo el territorio desde Río Negro hasta Puerto Deseado; y don Leopoldo Funcs, que recorrió también dos veces el territorio, desde Puerto Deseado hasta Cabo Loyola, en la entrada de Río Gallegos.

El proyecto general de la línea—que con varios ramales, tiene un desarrollo de 2425 kilómetros—está dividido en tres secciones. La primera, desde Río Negro hasta el Chubut, fué aprobada por S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, Ingeniero Don Guillermo Villanueva, en fecha 24 de Abril de 1897, junto con el proyecto de los semáforos y faros á establecerse sobre los puntos mas importantes de la costa, y unidos con la línea telegráfico-estratégica.

Los proyectos de las otras dos secciones, están ya para terminarse.

Mientras tanto, los buques de la Armada trasportan de la Tierra del Fuego los postes para la ejecución de la línea, y los distribuyen en varios puertos de la Costa Sud.—Ha sido ya contratado el material telegráfico para la primera sección de la línea hasta el Chubut, y en breve se empezarán los trabajos de ejecución de ésta primera sección que tendrá, con su ramal á Punta Delgada, un desarrollo de unos 580 kilómetros.

Los faros y semáforos á construirse, y cuya ejecución es tam-

bien inminente, están ubicados en los siguientes puntos y tendrán los caracteres y alcance aquí indicados:

FAROS:—	DE	Destello á cada grupo	ALCANCE ÓPTICO en millas marinas en atmósfera	
			mediana	clara
Punta Negra.....		2.	24.	49.
Cabo Asunción.....		3.	21.	41.
Puerto Belgrano.....		1.	25.	51.
Isla Verde (Bahía Blanca).....		4.	20.5.	40.
Punta Rasa (San Blas).....		2.	24.	49.
Punta Delgada (Gollo Nuevo).....		1.	25.	51.
Cabo Dos Bahías.....		2.	24.	49.
Cabo Blanco.....		3.	21.	41.
Isla Pinguin.....		2.	24.	49.
Punta Norte (Santa Cruz).....		1.	25.	51.
C. Buen Tiempo (Gallegos).....		3.	21.	41.
Cabo Vírgenes.....		2.	24.	49.
Isla Año Nuevo.....		4.	20.5.	40.

ARSENAL DE LA ARMADA

El Arsenal de la Armada queda establecido en Puerto Belgrano, Bahía Blanca, en el punto llamado Punta Alta, en excelentes condiciones náuticas militares y en condiciones locales y climatológicas comparables con las de los mejores puertos militares modernos.

El fuuro Arsenal consta de una rada con profundidad no menor de 30 piés á baja marea, para londeadero de los buques; de un antepuerto á marea con aguas calmas, para los buques listos á salir ó de llegada, y de dos dársenas cerradas, con aguas á nivel casi constante, mientras en el antepuerto y en la rada, la marea tiene oscilaciones ordinarias de cerca, 3.50 m., y oscilaciones máximas de metros 5.25. De éstas dársenas, por ahora, es suficiente construir una sola, la destinada para las composturas de los buques. Será ésta provista de diques de carena, de los cuales uno, el mayor,—que se construirá inmediatamente,—será de 200 metros de largo, 26 de ancho en la entrada y con 10.50 de pro-

tundidad sobre el umbral en media alta marea, divisible en tres compartimientos mediante buques-puerta intermedios.

Será el dique de carena más grande de América y podrá recibir cualquiera de los buques de guerra que actualmente se encuentran á flote.

Al rededor de la dársena se establecerán los talleres mecánicos y de carpintería, necesarios para componer y armar buques; astilleros para la construcción del pequeño material flotante; oficinas para aparejar y equipar buques; construcciones especiales para la conservación de las torpederas y sus armamentos, y todo lo necesario á fin de que el Arsenal pueda funcionar regularmente.

Habrá, pues, gruas hidráulicas para levantar grandes pesos; ramales de vialérrea para el transporte de los materiales; almacenes de municiones, de víveres y de armamentos; depósitos especiales para el rápido embarque del carbón y de las municiones y también oficinas para la dirección, habitaciones para el personal dirigente y cuarteles para infantería de marina y artillería de costa. Además, se prevé la construcción de un Hospital Militar y de un sistema completo de obras de salubridad; depósitos de agua potable; cloacas y relativos conductos de desagüe, y demás obras que se precisan para que el Arsenal se encuentre en óptimas condiciones higiénicas.

El proyecto, por lo tanto, prevé todo lo que pueda ocurrir para la perfecta conservación de los buques y para la completa instrucción del personal.

De todas éstas obras, por ahora, no se construye más que una parte; sin embargo, serán organizadas de manera que respondan á las necesidades urgentes de una flota moderna. Las demás obras se construirán paulatinamente, segun las necesidades futuras, segun el plano ya arreglado y aprobado.

EJECUCION DE LAS OBRAS PRELIMINARES

En la época en que se estaban haciendo negociaciones con varias casas constructoras para llegar á un contrato definitivo para la ejecución de las obras más urgentes, el Superior Gobierno ordenó empezar las varias obras preparatorias de poco gasto pero de importancia para poder después desarrollar los trabajos.

Así se empezó la construcción de galpones habitaciones y obras varias para abrigo del personal, materiales y maquinarias, trazado de caminos, avenidas y líneas de ferrocarril de servicio. Tam-

bién se ejecutaron plantaciones de tamariscos, álamos, pinos marítimos y otras clases de árboles para hacer más agradable la residencia al personal de las obras y después al personal de la Armada que deberá tener residencia en el Arsenal. Se han ejecutado también otros trabajos preparatorios de replanteo, alumbrado, etc., y sobre todo de aguas corrientes; aun que por el momento solo se han hecho las obras indispensables para proveer diariamente unos 500 m³ de agua dulce á los buques de la Armada fondeados en Puerto Belgrano y al personal de las obras.

La naturaleza de ésta agua fué detenidamente estudiada, extra-yéndola de más de cincuenta pozos hechos en las inmediaciones de Punta Alta. Los resultados fueron satisfactorios, tanto por la cantidad, que puede estimarse de cerca de 1.000 metros cúbicos de agua por día, como por su calidad.

De los numerosos análisis practicados por el señor Dr. Arata, se puede tomar como típica de las aguas subterráneas de Punta Alta, el agua del grupo de los pozos N^o XV que está en el centro de las obras, al nivel de (+3,65) y que dá los siguientes resultados:

Análisis de 100.000 partes

DR. ARATA

Dureza total.....	15.198
« temporaria.....	11.209
« permanente.....	3.989
Residuo á 100°.....	52.124
Pérdida por calcinacion.....	—
Acido nítrico.....	0.820
« nitroso.....	—
« sulfúrico.....	23.000
Oxido de calcio.....	8.212
« « magnesio.....	0.198
Amoniaco.....	rastros
Cloro.....	9.192
Permanganato usado para oxidar las materias orgánicas.....	2.625
Oxígeno.....	664
Calidad del agua.....	« Buena »

Las obras ya ejecutadas consisten en dos galerías de toma subterránea y excavadas en un gran banco de conglomerado próximamente á la costa de (+ 3^m00), en la instalación de una bomba

á vapor «Worthington» de 25.000 litros por hora y en la construcción de un tanque de 100 m³ y dos muelles, uno de 150 m. de largo con el frente en 8 piés de agua á alta marea, y el otro con el frente en 18 piés de agua en alta marea, á los cuales podrán atracar los buques-cisterna que deberán conducir el agua á la Escuadra fondeada en Puerto Belgrano.

Estos trabajos fueron ejecutados directamente por administración durante el período de la licitación de las obras de mayor importancia.

EJECUCION DE LAS OBRAS DE LA «ESTACION NAVAL»

Este proyecto ha servido de base á la licitación; la que empezó en Marzo de 1897, entre varias casas especialistas en obras marítimas y de fama reconocida, que presentaron sus propuestas definitivas el 29 de Enero de 1898.

Del exámen de éstas propuestas resultó que la más conveniente, sea por los precios más bajos, sea por el tiempo en que se comprometían á ejecutar las obras, era la propuesta de los señores ingenieros «Dirks Dates y Van Hattem». Según ésta propuesta,— que fué tomada por base del contrato aprobado por el P. E. el 18 de Abril de 1898,—la Empresa se compromete á construir todas las obras marítimas urgentes por la suma de cuatro millones de pesos oro y además á ejecutar cualquier otra obra relacionada con el Puerto Militar que el Gobierno reputara conveniente ordenarle con las bases y planilla de precios aprobados en el contrato y hasta un importe complexivo de diez millones de pesos.

Los trabajos fueron empezados en Mayo y están ahora desarrollándose rápidamente, de manera que en dos años podrá librarse al servicio el dique de carena para los grandes buques, que por el momento, es la obra más urgente.

Al 31 de Agosto la situación de las obras era la siguiente:

Estaban ya en Punta Alta todos los materiales para el malecón perimetral del dique de carena y el piloteage del malecón ya estaba hecho por mitad.

Las dragas estaban también en construcción; los escavadores y tren rodante para movimientos de tierra, estaban listos para funcionar.

El Ferro Carril hasta Punta Sin Nombre de 23 kilómetros de

largo, tenía ya colocados la tercera parte de los rieles y los terraplenes concluidos.

Ya estaban listos galpones, habitaciones y demás edificios para abrigo de 800 personas, además de las carpas para otras tantas.

Los talleres de compostura de buques, dragas y tren rodante estaban en construcción y un conjunto como de 1000 personas trabajaban en las obras ó en traer y descargar materiales de construcción.

Buenos Aires, Septiembre 3 de 1898.

LUIS LUIGI.