

MEMORIA
DEL
MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1917-1918

PRESENTADA AL HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN
POR EL MINISTRO DE MARINA
Ing. FEDERICO ALVAREZ DE TOLEDO



BUENOS AIRES
Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cía. — Belgrano 475

—
1918

Honorable Congreso de la Nación:

Cumpliendo la prescripción constitucional, tengo el honor de elevar a la consideración de V. H. la memoria correspondiente al ejercicio 1917-1918.

Al dar cuenta del estado de la administración a mi cargo, en las sesiones del año pasado, mencionaba todas aquellas medidas que era necesario adoptar para colocar a la marina en las condiciones de eficiencia que le corresponden; daba a conocer los defectos que hasta entonces se habían puesto en evidencia en sus múltiples servicios, y, finalmente, dejaba constancia del empeño con el cual el Poder Ejecutivo, al inicio recién de su gestión, procedería en el estudio y sugerimiento a V. H. de los medios tendientes a corregir todo aquello que se hubiere demostrado malo o inconveniente, así como también a complementar y mejorar todo lo que fuere insuficiente o deficiente.

En las sesiones del período actual, se ha cumplido este compromiso, teniendo ya V. H. a su estudio un proyecto de ley orgánica y otro de adquisiciones y construcciones para la Armada.

Como se ve, unó afecta al personal y el otro al material, y el Poder Ejecutivo abriga la certidumbre de

que sancionados ambos, se dará a la institución armada impulsos nuevos, robusteciéndola moral y materialmente, pues al par que se cimenta sobre bases estables el porvenir y la carrera del oficial, el aporte de nuevos y completos elementos de organización e instrucción así como el incremento del material flotante con unidades de combate desconocidas aun en nuestra marina, abre a su personal nuevos y amplios horizontes.

Sería ocioso insistir sobre la necesidad de que V. H. preste atención preferente a todo aquello que se relaciona con la marina de guerra, ya sea en lo que respecta a su legislación, base del bienestar moral de los que la sirven, como al mantenimiento y progresivo aumento de su eficiencia material, condición esencial de su importancia para la defensa nacional.

Y al reclamar para la Armada esta deferente atención, no la considera el que firma solamente por su importancia militar; por fortuna no se divisan en el horizonte internacional conflictos que comprometan el pacífico desarrollo de nuestras actividades. En el año que ha terminado, frecuentes desinteligencias entre el capital y el trabajo en las grandes empresas del país, han exigido una constante preocupación al gobierno, y toda vez que el apasionamiento, tan frecuente en esta clase de conflictos, ha comprometido la tranquilidad pública o la seguridad de la propiedad privada, allí ha estado la marina garantizando con toda eficacia el orden y evitando todo daño, dentro de la más absoluta imparcialidad. Si bien no son éstas sus funciones propias, ellas le han sido impuestas por las circunstancias; los servicios así prestados a la comunidad la hacen acreedora al respeto y consideración de los poderes públicos y del país.

Ha tocado también al personal de la Armada, prote-

ger los yacimientos de combustible líquido en los territorios del sur, ya fuera enviando buques con este objeto o manteniendo como hasta ahora destacamentos militares a los fines de su seguridad y policía. Además, habiendo el Poder Ejecutivo resuelto modificar la dirección de la explotación de los yacimientos, ha confiado a oficiales de la Armada esta tarea, los que hasta ahora se han desempeñado con actividad y acierto dignos de todo encomio. Una vez resuelta la parte de ella que deba en el futuro corresponder a la marina, se reorganizará la explotación de una manera definitiva, lo que ha de reportar de inmediato una sensible economía en los gastos por concepto de personal, ya que allí podrán tener cabida muchos oficiales en retiro y personal subalterno en iguales condiciones. Ellos han de imprimir a la administración compleja que allí se desenvuelve cierto carácter militar, que no vendrá mal, tratándose de un problema vinculado directamente a la capacidad militar de la escuadra; desarrollándose esas actividades en un teatro tan lejano del poder central, y estando en ellas empeñado un grupo numeroso de obreros de todas las nacionalidades y con las más extremas tendencias.

Lo dicho, significa que la escuadra ha tenido que sacrificar en parte la instrucción que debió hacerse en el año transcurrido, inconveniente que el que firma considera con creces compensado con los títulos de consideración que en tal forma adquiere ante la opinión del país, ya que en ciertos momentos ha salvado situaciones en extremo delicadas y mantenido servicios indispensables para la seguridad pública.

PERSONAL

Es de suma necesidad substituir la actual ley orgánica por otra que está más en armonía con las necesidades de la Armada y que consulte mejor las exigencias de capacidad y preparación científica y práctica que los progresos técnicos imponen al oficial de marina moderno.

La ilustración adquirida en los institutos de enseñanza primero, y en las lecturas profesionales después, tiene importancia muy relativa, si no es ella complementada con la práctica que sólo se consigue ejercitando las funciones y responsabilidades que a cada uno incumben en sus grados respectivos; y, desgraciadamente, circunstancias ajenas a la voluntad del gobierno hacen que esa práctica sea relativamente limitada. De aquí lo inconveniente de ciertas prescripciones legales en vigor, que exigen su pronta derogación, tal como la que tolera que un oficial permanezca diez años en situaciones completamente ajenas a la navegación y servicios de a bordo, reconociéndosele, sin embargo, la competencia y habilidad necesarias para su ascenso al próximo grado. Este sistema que llega hasta encerrar un peligro, es el mejor estímulo para que el personal de jefes especialmente, se sienta deseoso de permanecer en puestos sedentarios de oficina, en vez de ambicionar los de actividad en los buques, donde siempre se corre el riesgo por lo menos de comprometer reputaciones ya sancionadas. Si a esto se agrega el escaso número de puestos de embarco en relación al del personal en los grados superiores, y el grupo numerosos de jefes necesarios para mantener una organización, que bien pudiera satisfacer a un material flotante doble del que

actualmente existe, se siente el temor de que, si la situación actual no cambia a este respecto, estemos formando un personal que contará en los altos grados, con más cualidades burocráticas que espíritu naval. Este mal afortunadamente es de orden pasajero, ya que el aumento del material de la escuadra ha de subsanarlo en breve.

El personal de oficiales, excelente por su capacidad y condiciones morales, es ya insuficiente para cubrir los puestos de actividad en tiempo de paz, e indudablemente esta circunstancia representará un grave inconveniente para el servicio una vez que se haya llevado a cabo el programa de aumento del material propiciado por el Poder Ejecutivo, ya sea en unidades de combate, material aéreo, transportes, etcétera. Siendo la escuela naval la única fuente para proveer este personal, y no pudiendo en condiciones normales ser otra, fluye la necesidad de aumentar el número de alumnos, medida que no ha podido tomarse hasta ahora por la dificultad de orden material de alojarlos en su actual edificio. El número de oficiales subalternos en los buques, en nuestro servicio, tiene que ser mayor que en otras marinas, en las cuales el excelente personal de suboficiales y maestranza llena infinidad de funciones.

Este personal de suboficiales y maestranza mejora día a día, y ha de ser aún más competente facilitando así la tarea del estado mayor de los buques y arsenales, una vez que se encuentren mejor organizadas todavía las escuelas en su administración y programas de enseñanza. Una comisión de jefes ha estudiado últimamente el problema relacionado con la formación del personal subalterno, habiendo aportado un valioso concurso a la solución de este asunto tan vital en la organización de la marina.

En lo que respecta al personal de las categorías más subalternas, la conscripción lo provee en su mayor parte; sería deseable mantener en el servicio un porcentaje más considerable de personal permanente (cabos y marineros), pues éste con su larga práctica contribuye a asegurar la eficiencia de todos los servicios a bordo y muy principalmente al cuidado y conservación del valioso material que constituye nuestras unidades de combate más importantes. Pero, aparte de ser esto oneroso, haría menos eficaces los propósitos fundamentales de la ley de conscripción, pues ella quiere que se entrene en el servicio naval al mayor contingente posible para asegurar numerosas reservas instruídas en cualquier emergencia. El número considerable de conscriptos en los buques y reparticiones de la armada, que ingresa por mitades cada año, hace de todos nuestros establecimientos navales otras tantas escuelas, circunstancia esta sola que hace de la ley en apariencia más dura, la más simpática, pues ella contribuye directamente al robustecimiento del sentimiento nacional y a la difusión de hábitos de higiene, de disciplina y de moral adquiridos por el conscripto durante sus dos años de servicio. Es lástima que éste dure sólo dos años, a diferencia de lo que ocurre en todos los países europeos, donde existía antes de la guerra el servicio militar obligatorio: allí, el servicio en la marina tenía un término de tres años, con la circunstancia desfavorable a nosotros de que los conscriptos navales proceden de las poblaciones costeras o de las regiones donde se halla más desarrollada la industria mecánica. La instrucción que debe impartirse en nuestra marina al conscripto que llega a los buques frecuentemente analfabeto, debe ser tan intensiva que en dos años lo habilite para desempeñar funciones tan complicadas que ordinariamente, en la vida civil, exigiría varios años. Si nuestras costas fueran pobladas, allí debiera buscarse los conscriptos para la armada, y si nuestras industrias estuvieran más ade-

lantadas, las fábricas proveerían el personal que hoy maneja nuestras máquinas y calderas; pero aquí ocurre al revés de lo que pasa en Europa: allí la marina aprovecha de la industria, y nosotros proveemos el personal que maneja nuestras trilladoras.

ARSENALES

En vista de las importantes funciones que los arsenales llenan en la organización de toda marina, se ha dado interés preferente al estudio de las necesidades de los nuestros.

De acuerdo con los fondos votados el año pasado, se ha contratado la construcción en el Puerto Militar, de un gran taller para mecánica y fundición, y se está en vías de iniciar la de otro destinado a artillería. Si bien esto no coloca todavía a los talleres de ese arsenal en condiciones de satisfacer los servicios que deben prestar, con ello se da un paso más en el camino de completar las instalaciones de nuestra primera base naval.

En el arsenal del Río de la Plata se está construyendo una importante extensión de murallón, que era indispensable para el atraque de los buques, obligados en la actualidad a permanecer fondeados en sitios donde son frecuentes los movimientos de las anclas, con los peligros consiguientes, aparte del inconveniente serio de estar obligados sus tripulantes al uso de embarcaciones menores para sus comunicaciones con tierra. Con el empleo de elementos de dragado facilitados por el ministerio de obras públicas, se está desde hace largo tiempo, trabajando en la formación de un canal detrás del arsenal, para el uso exclusivo de los buques en reparaciones, utilizando el material así extraído en levantar el nivel del terreno, poniéndolo al abrigo de las inundaciones que solían produ-

cirse en circunstancias de mareas excepcionalmente altas.

En los talleres de la dársena norte, y con motivo de las transformaciones de algunos cascos de buques radiados del servicio, en barcos mercantes, se ha puesto en evidencia una vez más la deficiente provisión de maquinarias de que están dotados, siendo urgente remediar estos inconvenientes, tanto por lo que él afecta a los servicios de la marina como porque tratándose de un establecimiento del estado, ubicado en la capital, centro de toda clase de recursos y a donde acuden numerosos buques mercantes extranjeros para sufrir reparaciones, sería natural que fuera el que se encontrara en mejores condiciones para llevar a cabo esta clase de operaciones.

La ley que tiene a su estudio vuestra honorabilidad, destina buena parte de los recursos que su sanción proveerá, al mejoramiento de los arsenales, y muy especialmente de los talleres, diques, varaderos, y en una palabra, todo aquello que es indispensable para la recorrida rápida y eficaz del material flotante, así como del armamento, maquinarias, etcétera. Igualmente, y cuando llegue la oportunidad, se determinarán los sitios que técnicamente resulten más adecuados para la creación de los apostaderos que la referida ley autoriza.

El gobierno ha dedicado al estudio de estos asuntos, un tiempo relativamente largo, si se considera la urgencia que hay en resolverlos, pero bien corto cuando se tiene en cuenta que poco más de un año ha bastado para llegar a soluciones definitivas de problemas que han sido de palpitante interés y han de-

bido obligar a las autoridades navales a pensar en ellos, desde que nuestra armada adquirió los primeros elementos que le permitieron actuar fuera del Río de la Plata.

El parque de artillería de Zárate, que pudo ser muy útil en su actual ubicación, cuando la escuadra se componía de elementos aptos sólo para operar en nuestros ríos, es hoy de dudosa eficacia, pues los buques de mar que la constituyen y la creación del puerto militar de Bahía Blanca han desplazado hacia el sur el centro de su actividad, y por lo tanto de sus necesidades. Esto ha aconsejado la supresión del referido parque, según se solicitó al elevar a V. H. el proyecto de presupuesto para el año corriente. Los terrenos que actualmente ocupa esa dependencia serán destinados a la instalación de la fábrica de pólvoras y explosivos, cuya urgencia es excusado encarecer.

Se estudia también la conveniencia de crear un apostadero para el uso exclusivo de torpederos y submarinos; esta medida es tanto más necesaria si se considera la importancia que este material ha demostrado en la actual guerra y la incorporación a nuestras fuerzas navales de nuevas unidades de este tipo que se proyecta, una vez aprobado por V. H. el programa del Poder Ejecutivo. Este proyecto se funda principalmente en que los cascos, maquinarias y elementos de combate de estos dos tipos de embarcaciones, por sus características especiales, requieren cuidados también especiales, que sólo pueden asegurarse cuando se cuenta con un personal perfectamente entrenado y especializado, así como con el material de útiles aptos para la ejecución de los trabajos delicados que exijan su mantenimiento y reparaciones. La instrucción misma de los tripulantes no puede impartirse en forma análoga a la que se da al personal de los buques mayores.

ADMINISTRACION

Ha sido tarea bien difícil de llenar, la de aprovisionar a los buques y reparticiones de la armada durante el último año, a causa de la escasez de los artículos cuya mayoría no se fabrica en el país, y a los precios extraordinarios que han alcanzado. Dentro de la economía que estas circunstancias hacían necesaria, los aprovisionamientos se han hecho de una manera regular gracias a los stocks que existían en los depósitos formados a principios de 1917, y gran parte de los cuales ha sido menester utilizar.

El presupuesto para el año en curso fué calculado bajo las exigencias impuestas por el estado económico del país, habiéndose visto obligado este ministerio a disminuir sobre el anterior alrededor de 5.000.000 de pesos. Para llegar a esto fué necesario no sólo echar mano de los stocks a que me refiero en el párrafo anterior, sino también disminuir un considerable número de empleados civiles, la mayoría de los cuales fué posteriormente re- puesta por V. H.

Varias partidas del presupuesto vigente han podido ser reducidas de una manera sensible, contando con la aprobación del proyecto del Poder Ejecutivo que destine importantes recursos para el trabajo de los talleres en nuestros arsenales, así como para la adquisición de los materiales necesarios para pequeñas construcciones y reparaciones del material en servicio.

El presupuesto para el año próximo, ya estudiado

por este departamento, permitirá a la administración de la Armada desenvolverse con más holgura, habiéndose en él previsto todas las necesidades de un personal ampliamente suficiente para llenar las dotaciones de los arsenales, buques de combate y transportes que se habiliten durante lo que resta de este año y el próximo. Asimismo se han calculado el racionamiento, artículos de dotación, vestuario y demás gastos, tomando como base los precios actuales ya extraordinariamente elevados.

ESCUELAS

Existe el decidido propósito de mejorar todo lo referente a las escuelas, tanto para el personal superior como para el subalterno, considerando que es precisamente en ellas donde no sólo se imparte la instrucción teórica sino también donde se forma el carácter y los hábitos de orden y de disciplina, que más tarde se llevan al servicio.

La escuela de aplicación ha sido reorganizada con criterios nuevos, consultando las exigencias siempre crecientes que pesan sobre el personal de oficiales para el desempeño eficiente de sus funciones en todas las circunstancias de la carrera; se han agregado nuevas asignaturas y modificado fundamentalmente la amplitud con que algunas de ellas se enseñaban, y se cree que los resultados que se obtengan han de justificar esta nueva orientación dada a la instrucción complementaria que en el referido instituto reciben los jóvenes oficiales. Como innovación digna de mencionarse, figura la de hacer que los alumnos hagan práctica, aprovechando todas las actividades que durante el año desarrolle la escuadra en el tiro, evoluciones, etc. La instalación de esta escuela continúa siendo precaria: los alojamientos para los alumnos y las aulas son tan poco confortables, que será menester, tan pronto como el ministerio disponga de los fondos necesarios, construir un edificio propio o hacerla incorporar, para su funcionamiento, al gran edificio de la escuela naval cuya construcción ha de iniciarse en breve.

La escuela naval, funcionando en Río Santiago, en forma provisional, desde hace cerca de veinte años, debe pronto ser dignamente instalada. Difícilmente se en-

contrará una memoria del departamento de marina, presentada a V. H. desde la época a que se hace referencia, sin que se mencione la necesidad de dotar a esta escuela de su edificio propio; en diversas ocasiones se han designado comisiones de jefes para estudiar este importante asunto y aconsejar su solución; en algunos presupuestos han llegado a figurar sumas relativamente considerables destinadas a este mismo objeto, y a pesar de todo esto estamos hoy como el día en que nuestro primer instituto naval debió desalojar, por razones económicas, la quinta particular que alquilaba en Flores. Es tiempo ya de que termine esta especie de peregrinación, y así lo ha entendido el gobierno actual, al solicitar de V. H. los recursos necesarios para dotarlo dignamente del edificio que por su importancia le corresponde.

La fragata “Sarmiento”, que durante tantos años ha servido para los viajes de instrucción de los alumnos egresados de la escuela naval, debía sufrir importantes reparaciones y una recorrida general, lo que obligó a emplear el crucero acorazado “Pueyrredón” para el viaje de instrucción que actualmente lleva a cabo con los alumnos egresados de la escuela naval el año pasado. Esta medida de carácter transitorio, ha sido impuesta por las circunstancias, pues existe el propósito de destinar la fragata “Sarmiento” para escuela práctica de marineros, debiendo adquirirse — cuando V. H. lo autorice— el buque que ha de sustituirla, y en el que deben consultarse todas aquellas innovaciones exigidas por los progresos de la construcción naval, para el complemento práctico de los estudios de los alumnos egresados de la escuela.

La escuela de mecánicos produce actualmente un número de personal muy superior ya a las necesidades

de la escuadra. Se estudia la forma de modificar el plan de estudios a fin de que la marina costee solamente la educación de los mecánicos en el número que le sea preciso, aunque sin duda alguna este exceso de personal preparado representa un señalado beneficio para las industrias del país, donde, en última instancia, él encuentra empleo útil y ampliamente remunerado. La existencia de esta escuela y el ingreso al servicio en número suficiente de los alumnos que de ella egresan con la categoría de mecánicos, hace por ahora imposible el ascenso a esta misma categoría del personal subalterno de máquinas que se inicia en la carrera en calidad de foguistas, no pudiendo por lo tanto llegar más arriba de la de cabo foguista de primera; si bien es muy importante la preparación teórica del personal de mecánicos, no tiene menos importancia su capacidad práctica, y no hay duda que ésta se encuentra entre el personal formado en las buques más que en el de las escuelas. Será, pues, necesario tener muy en cuenta esta circunstancia, tratando de llegar a un compromiso entre ambas exigencias.

En la isla de Martín García se está arreglando un edificio para destinarlo al ensayo de la primera escuela preparatoria, que ha de suministrar los alumnos para las diversas especialidades del personal subalterno; si este ensayo diera el resultado que se espera, se desarrollará en forma amplia, dotándola de un edificio propio y con un número de alumnos suficiente. Esta escuela permitirá iniciar en la carrera, desde sus primeros años, a los jóvenes que más tarde han de constituir nuestra maestranza, substrayendo a muchos de ellos a los peligros de la vagancia, problema difícil de solución en todas las grandes capitales; esto permitirá hacer una amplia selección con todas las ventajas de orden moral que ello representa.

La reglamentación de las escuelas se está sometiendo a un minucioso contralor, a fin de uniformarla, pudiendo asegurarse que si ellas hasta ahora no han dado mejores resultados, no ha sido tanto porque sus reglamentos fueran deficientes como porque en este caso, según ocurre en la mayoría de las instituciones nacionales, no siempre se han respetado sus prescripciones y han sido frecuentemente violados, con perjuicio evidente de la disciplina. En la actualidad este estado de cosas ha desaparecido por completo.

EJERCICIOS

Por las razones que en otra parte de esta memoria se mencionan, los ejercicios llevados a cabo en el último año por el personal de la escuadra han sido relativamente limitados. Los acorazados no hicieron tiro, habiéndolo hecho solamente los cruceros-acorazados, siendo sus resultados de acuerdo con lo que debiera esperarse.

Se han aprovechado, para hacer navegar los buques, todas las circunstancias que se han presentado, a fin de compensar, en parte, por lo menos, la falta de maniobras de conjunto que no han podido tener lugar; así, pues, además de los viajes al Río de la Plata, donde estuvo largo tiempo la mayor parte de la escuadra de mar, con motivo de los movimientos obreros, otros tres barcos estuvieron en Comodoro Rivadavia desempeñando análogos servicios; un acorazado fué enviado a Río de Janeiro con motivo de la última fiesta nacional de ese país, habiéndose como siempre mantenido en constante movimiento todos los transportes y buques-tanques; otro acorazado condujo al señor presidente de la república a la costa sur, encontrándose actualmente en el desempeño de la comisión de conducir a los Estados Unidos de Norte América al embajador argentino doctor Naón.

No ha sido posible desarrollar más actividades en lo que a la navegación de los buques de la escuadra se refiere, y que es tan necesaria para la instrucción del personal y la eficiencia del material; este departamento espera en el corriente año compensar la de

ficiencia apuntada, pues se cuenta ya con mayores elementos de transporte para la importación del combustible, cuya escasez ha sido la razón casi única de la dificultad que dejo apuntada.

En cuanto a los ejercicios de combate, aunque es indispensable que se lleven a cabo con relativa frecuencia, y amplitud, los momentos actuales no son propicios para ello: no debe olvidarse que la vida de los cañones de grueso calibre de los acorazados es bien limitada; que la munición que se emplea no se fabrica todavía en el país y no puede por lo tanto reponerse así como tampoco retubarse nuestras piezas de mayor calibre una vez que su desgaste haya disminuído su eficacia. Urge, pues, iniciar las obras necesarias y adquirir las maquinarias y demás elementos para instalar la fábrica de pólvora y municiones, así como completar el taller de artillería ya empezado. El consumo extraordinario de material con que hasta ahora se ha caracterizado la actual guerra, nos hace ver que un país no puede considerarse en condiciones de emprender operaciones militares si no cuenta dentro de su territorio y de sus industrias con la materia prima y la capacidad necesarias para producirlo en abundancia. Tenemos, pues, que independizarnos en lo que a esto respecta, de la industria extranjera, y a ello deben tender nuestros esfuerzos.

Sería muy conveniente también, que nuestros barcos visitaran con frecuencia los puertos de la costa atlántica, llegando hasta los más australes, mucho más lejos de la capital por la falta de comunicaciones que por la larga distancia a que se encuentran; estas visitas, que debieran ser sucesos normales y periódicos, contribuirían sin duda alguna a fortalecer el sentimien-

to nacional en las pequeñas poblaciones diseminadas a lo largo de nuestro extenso litoral marítimo. Pero, todo él es tan inhospitalario en lo que respecta a recursos que la navegación necesita; la marina cuenta allí con elementos tan escasos, que el viaje hasta la Tierra del Fuego, de una de las unidades mayores de la escuadra, debe prepararse con una extraordinaria previsión y considerando que, una vez dejado el puerto de Bahía Blanca, no se contará hasta su regreso, con las posibilidades de hacer combustible, aguadas, y, ni por cierto, reparación alguna; gracias que pueda encontrarse la carne necesaria para las tripulaciones. Esto, que parece sorprendente, deja de serlo si se piensa que en el antepuerto de Buenos Aires, un buque de la escuadra no puede tomar agua, por falta de los elementos necesarios para transportarla.

Las circunstancias que quedan expuestas, son las que han movido al que subscribe a proponer la creación de apostaderos en la costa atlántica y Tierra del Fuego, dotados con todos los elementos necesarios para llenar debidamente sus funciones, y la aprobación por parte de V. H. de estos propósitos, será un factor importantísimo en la nacionalización de esos extensos territorios, tan poco poblados todavía y que representan la mejor reserva para el futuro desarrollo de la población y la riqueza nacional.

TRANSPORTES

El último año se ha hecho aun más intensa la crisis de los transportes marítimos, provocada por la guerra; los fletes han alcanzado precios extraordinarios, nunca sospechados, y el número de buques disponible para el intercambio comercial con nuestro país ha sido muy inferior al indispensable para llenar sus más imperiosas necesidades.

Ha tocado a este departamento gestionar en diversas ocasiones la compra de buques que vinieran a mejorar esta situación, por lo menos en lo que respecta a la marina, que no puede prescindir para su existencia regular de la importación del combustible, artículos de entretenimiento, repuestos y materiales para reparaciones, no habiéndose dejado pasar una sola de las oportunidades que se han presentado sin haber tentado la adquisición de elementos tan necesarios.

Como resultado de estas gestiones se ha comprado el vapor "Bahía Blanca", propiedad de la compañía alemana "Hamburgo-Sudamericana", y actualmente se llevan a cabo las reparaciones necesarias en sus máquinas para ponerlo en condiciones de navegación.

La incorporación de este buque al escaso número de nuestros transportes, tiene gran importancia relativa, pues el volumen de sus bodegas (16.000 metros cúbicos) es equivalente al de los tres buques de esa clase con que cuenta la escuadra. Además, es un barco moderno, de construcción cuidada como no se hace en

la actualidad, de máquinas sumamente económicas, por lo cual su compra puede ser considerada una brillante operación.

Sería conveniente aumentar todavía el número de estos barcos, hasta llegar, si fuera posible, a un tonelaje tal que permitiera asegurar a la administración la posibilidad de importar el combustible, maquinarias, materiales de construcción para obras públicas, ferrocarriles, obras sanitarias, ejército, marina y todo lo necesario a la labor nacional en sus múltiples manifestaciones.

Siempre buscando una solución a este importante problema, se están convirtiendo en buques mercantes el “Patagonia” y el “Tiempo”, el primero de los cuales en breve quedará totalmente transformado y en condiciones de entrar en servicio. Estos barcos, aunque de tonelaje reducido, serán muy útiles para el tráfico entre los puertos de Buenos Aires y el Sur de la república.

Asimismo se están transformando algunas dragas pertenecientes al ministerio de obras públicas, como vapores para carga, pudiendo más adelante, si así fuese necesario, ser arregladas como tanques, con el propósito de utilizarlos en el transporte de petróleo desde Comodoro Rivadavia. Esta medida de previsión es impuesta por el hecho de que para el año próximo se espera un aumento considerable en la extracción de ese mineral. Cuando las circunstancias permitan adquirir buques adecuados para este servicio, que será precisamente cuando pueda reanudarse el trabajo de dragado en nuestros ríos, las dragas de referencia serán fácilmente colocadas de nuevo, con poco gasto, en las condiciones actuales.

Estando este asunto tan íntimamente ligado con la marina mercante nacional, tema sobre el cual mucho se ha dicho con motivo de las extraordinarias perturbaciones traídas por la guerra, a que se ha hecho referencia más arriba, conviene considerar si en tales circunstancias puede el estado distraer las energías que exigiría la iniciación de semejante obra. Si se analiza los precios alcanzados por el material flotante y las condiciones que regularán el tráfico marítimo una vez terminado el actual conflicto, se puede fácilmente llegar a la conclusión de que el estado debe limitarse a estimular de todos modos el establecimiento de las compañías navieras que pudieran eventualmente formarse, pero sin contribuir con los capitales que en forma tan amplia figuran en la mayor parte de los proyectos que hasta hoy se conocen. La escuadra, en cambio, debe contar con un número de transportes suficiente para llenar sobradamente sus necesidades y poder — en circunstancias como las actuales — importar al país una cantidad de materiales para el uso del mismo estado, o para el consumo de numerosas industrias que hoy languidecen, faltas de la materia prima indispensable. Esta pequeña flota de buques, desempeñando funciones comerciales de tal importancia, sería, al propio tiempo, que un auxiliar poderoso de la riqueza nacional, la mejor escuela para el entrenamiento del personal de la marina de guerra, pues debe considerarse que el aumento en el tonelaje de las unidades de combate modernas ha hecho demasiado costoso moverlas, limitando así la práctica de navegación que le es tan necesaria.

COMBUSTIBLE

Se ha seguido fiscalizando el stock de carbón existente en el país conforme a los propósitos que informaron la sanción de la ley 9482, teniendo muy presente la conveniencia que hay en dificultar lo menos posible el importante comercio de combustible, tanto por los capitales en él empleados como por el numeroso personal que al mismo se dedica. Existe actualmente entre las compañías carboneras, ferrocarriles, frigoríficos, empresas de navegación, etc., un stock de próximamente 250.000 toneladas.

En circunstancias normales, el consumo de carbón en el país era de 350.000 toneladas mensuales; las dificultades que en los momentos actuales se han presentado para la obtención de combustible extranjero; los elevados precios que por esta causa ha alcanzado, y el uso en gran escala de la leña, hasta para la alimentación de hornos en algunos buques de bandera nacional, han disminuído, posiblemente, a un cuarto este consumo, o lo que es lo mismo, a cerca de 900.000 toneladas por año; aunque durante el de 1917, sólo han entrado al país 700.000 toneladas, puede adelantarse que en el año en curso no ha de faltar combustible, debido al gran movimiento de buques de ultramar a que obligará la exportación de la cosecha negociada por el Poder Ejecutivo con los gobiernos aliados. Esto se deduce desde ya por el aumento de importaciones en el último cuatrimestre.

El ministerio de marina ha contratado en los Estados Unidos el carbón necesario a la escuadra durante el corriente año; los precios y condiciones, que son muy fa-

vorables, dado las circunstancias, son los que rigen en aquel país donde esta clase de transacciones está sujeta a la intervención del gobierno. Hasta ahora, y a pesar de las restricciones, que son lógicas, no ha habido mayores dificultades para el embarque en nuestros transportes del carbón así adquirido, pero ha sido de todo punto imposible obtener bodegas en buques mercantes, como sería de desear, dado la cantidad contratada y las necesidades de la marina y otros departamentos de la administración. Esta situación se agravó aún más con el accidente de navegación ocurrido al transporte “Pampa”, que obligó a retirarlo del servicio por varios meses, hasta tanto se terminaran las reparaciones necesarias. Afortunadamente la adquisición del “Bahía Blanca” ha de permitir importar antes del fin del año en curso una buena parte de nuestro combustible.

Lo que queda manifestado señala de una manera evidente, la urgencia que hay de contar con un número suficiente de transportes, con los cuales, si se hubiera contado en estos momentos, no sólo se habría resuelto la situación crítica en que la escasez de combustible coloca a muchas industrias, impidiendo también la realización de obras de interés general, sino que al mismo tiempo hubiera representado una fuente de recursos nada despreciable, si se tiene en cuenta la actual cotización sin precedentes de los fletes marítimos.

En el deseo de contribuir en alguna forma a la solución del problema nacional del combustible, el ministerio ha tentado en dos ocasiones, y en puntos extremos del país (San Julián y San Juan), someras exploraciones de terrenos carboníferos ya conocidos, con el propósito de encontrar yacimientos de alguna importancia para la Armada. Aunque el resultado de estos estudios no ha

sido del todo satisfactorio, ha permitido, sin embargo, constatar la existencia de un combustible que quizá pueda ser empleado ventajosamente en ciertos usos y bajo determinadas formas, una vez que pudiera industrializarse su explotación.

Dentro de lo posible se está haciendo uso del petróleo nacional en substitución del carbón; como es sabido, son muy pocos los buques que pueden emplearlo, con excepción de los más modernos; los arsenales lo usan casi como único combustible, y en el de Río Santiago se ha establecido una instalación para destilarlo, la que aunque de limitada capacidad, permite obtener una buena parte de la nafta, kerosene y gas-oil, que necesita la marina.

Una vez que el Poder Ejecutivo obtenga la autorización necesaria de V. H., se estudiará la instalación definitiva de una destilería con capacidad suficiente para producir todos los subproductos del petróleo necesarios a la marina.

RADIOTELEGRAFIA

El servicio radiotelegráfico deja todavía mucho que desear, y siendo éste el medio más práctico para las comunicaciones en nuestra costa, es de suma importancia hacer que él reúna las garantías de rapidez y seguridad en la transmisión de despachos a que se ha llegado en otros países. Por una parte hay deficiencias de personal, no en cantidad sino en calidad, deficiencias que poco a poco se van eliminando mediante un severo contralor y una esmerada selección de operadores. Pero, los inconvenientes a que se hace mención, más que del personal derivan del material: se han diseminado en nuestra costa y sobre los ríos en el norte de la república, estaciones de escaso poder y sin un plan definido, a tal punto que hasta hace poco tiempo la red del sur quedaba frecuentemente interrumpida entre Comodoro Rivadavia y Cabo Vírgenes, así como entre aquel mismo punto y Puerto Militar; las estaciones de Punta Delgada y San Julián, han venido a asegurar las comunicaciones entre la capital y la Tierra del Fuego de una manera permanente.

Sin embargo, no es esta la solución deseable, ya que en la mayoría de los casos un radiograma expedido en la Dársena Norte debe ser retransmitido muchas veces antes de llegar a su destino en el lejano Sur; y si prescindiendo de los servicios normales en tiempo de paz, consideramos los que la radiotelegrafía debe prestar a la marina en caso de operaciones de la escuadra, se advierte que ella representa un factor estratégico de capital importancia.

La línea telegráfica que sigue la costa patagónica,

sufre frecuentes interrupciones y las poblaciones que quedan así aisladas emplean el telégrafo sin hilos para todas sus comunicaciones; ésta es una razón más que obliga a mantener en el mejor estado de eficiencia este servicio. Esta línea, por la pequeña distancia de la costa a que se encuentra durante casi todo su recorrido, podrá ser fácilmente destruída en caso de guerra, por lo que no hay que contar con ella para tal emergencia.

El ministerio ha estudiado este asunto con el interés que merece, habiéndose ya trazado un plan en el cual se ha tenido en cuenta, no solamente las necesidades comerciales y la posibilidad de comunicar directamente con los Estados Unidos de Norte América y Europa, sino también las exigencias de la defensa nacional, ya que, como queda dicho, el rol que a la escuadra tocará desempeñar en el Atlántico, no podrá ser llenado en la medida necesaria sin el auxilio de un sistema rápido y seguro de comunicaciones entre los diversos núcleos que la constituyan o entre éstos y el centro de dirección de las operaciones.

Con motivo de la guerra es casi imposible adquirir el material necesario para repuestos y reparaciones, estando entendido que si V. H. aprueba los proyectos que ya le han sido presentados tendientes a establecer las grandes estaciones que podrían llamarse estratégicas, será menester esperar para su adquisición la terminación del actual conflicto o gestionar ante los correspondientes gobiernos los permisos para la exportación de dichos materiales.

Conviene recordar que en esta parte de la América, nuestro país es el que se encuentra más atrasado en ma-

teria de comunicaciones radiotelegráficas, habiendo sido hasta ahora inútiles los esfuerzos hechos para conseguir recibir directamente despachos transmitidos, por vía de ensayo, desde las grandes estaciones ultrapotentes de los Estados Unidos de Norte América, que hoy están bajo el contralor de ese gobierno.

Teniendo en cuenta las necesidades de la defensa nacional, habría señalada ventaja en que el servicio radiotelegráfico en el país esté bajo el contralor exclusivo de los ministerios de guerra y de marina, correspondiendo al primero las estaciones terrestres y al segundo las costeras y demás destinadas al servicio marítimo. No hay conveniencia en que el ministerio del interior intervenga en este servicio, por cuanto en caso de guerra, estado de sitio u otra emergencia, todas las estaciones terrestres deben pasar a cargo del ministerio de guerra, de acuerdo con el artículo 3.º del decreto reglamentario de la ley 9127; sería un trastorno en tales casos, precisamente cuando mayor eficiencia debe exigirse a estos servicios, llevar a cabo un cambio radical de dependencia con todos los inconvenientes y tropiezos consiguientes.

AEROSTACION

El importante rol que en la actual guerra está jugando la aviación, señala la necesidad imperiosa que hay de establecer entre nosotros las escuelas para la instrucción del personal y los parques para el depósito y recorrido del material. No habiendo sido en nuestro país todavía desarrollada la aviación a los fines de la guerra terrestre, y mucho menos de la marítima, el ministerio consideró necesario antes de embarcarse en grandes gastos, ni fijar programas para el desarrollo de esta arma, enviar algunos oficiales al extranjero para que se instruyeran en la práctica del vuelo, estudiaran la organización de las escuelas y parques, y, finalmente, se pusieran en condiciones de asesorar eficazmente a la superioridad a su regreso al país. Estos oficiales han hecho ya un curso completo en las escuelas norteamericanas, encontrándose en la actualidad en Francia, acompañando a los aviadores de aquel país que hacen allí la práctica necesaria antes de ser utilizados en las operaciones de guerra; nada, pues, más interesante y utilizable que las informaciones de estos oficiales, que han tenido la suerte de encontrarse en Norte América, precisamente cuando con motivo de su entrada en el conflicto europeo, se daba a la aviación la importancia colosal que ahora ha adquirido, tanto por la producción enorme de máquinas, como por el alistamiento de miles de ciudadanos en el referido servicio. Puede darse una idea de los progresos que en ese país han sido impuestos por la guerra a la aviación, las siguientes cifras: en los primeros diez y ocho meses se han destinado 68.000.000 de pesos oro para la construcción de máquinas, talleres, etcétera; el aumento por esta causa producido en el primer año,

en el material de aviación, ha sido de 1.400 por ciento, y el aumento del personal entrenado en las escuelas, durante el mismo tiempo, de 3.000 por ciento. Mientras ha tenido lugar este esfuerzo extraordinario, nuestros oficiales se han encontrado en el ambiente y han podido seguirlo en todos sus detalles.

Tratándose de un arma nueva en nuestro servicio, y teniéndose en cuenta las dificultades que por el momento hay para adquirir los elementos necesarios a su creación, el ministerio ha considerado conveniente esperar las informaciones que le son indispensables para proceder con todo acierto, tanto en la elección de los aparatos aviones, como en la ubicación de los aeródromos, reglamentación de escuelas y métodos de enseñanza, y en una palabra todo aquello que constituye el punto de partida del importante servicio aéreo, que en caso de operaciones corresponde desempeñar al personal de la marina. Estas ideas decidieron al gobierno a suprimir para el año corriente los gastos que en material y personal representaba el parque de aviación de Barragán, propósito que V. H. modificó, reponiendo en el presupuesto las partidas suprimidas.

He estimado oportuno extenderme sobre este asunto, a fin de que la medida a que hago referencia y que encerraba un propósito de economía y de buena administración, no sea interpretada erróneamente en el sentido de atribuir al ministerio un falso criterio sobre el rol principal que en todas sus faces juega la aviación en las operaciones navales con los modernos elementos de combate, y esto muy especialmente tratándose de las especiales características de nuestro litoral marítimo y de la situación de los centros más importantes de población y de recursos del país.

Nuestra defensa aérea, entiende el que subscribe, reposa sobre las tres bases principales que deben desarrollarse en la paz: a) organización de núcleos que se ampliarán en caso de movilización, en lo que respecta a material y personal; b) protección a las industrias que deben proveer el material, la mayor parte del cual ha de poder fabricarse en el país; y, finalmente c) estímulo en todas las formas posibles de los centros deportivos, aeródromos y sociedades de fomento de la aviación. La debida consideración dada a estas tres condiciones han de conducirnos al dominio del aire progresivamente, sin exagerado esfuerzo económico, porque ello es más obra de orientación metódica cuyo factor principal de éxito es el tiempo, y porque en esta parte del Continente estamos en condiciones de superioridad en lo que respecta a nuestra capacidad industrial.

Las ideas que quedan apuntadas, han servido de fundamento al ministerio, en la parte que a aviación se refiere, en el proyecto de reorganización de la marina, sometido a la consideración de V H.

SUBMARINOS

Esta arma nueva, no tanto por el tiempo que hace se ha resuelto de modo satisfactorio el problema de la navegación submarina, sino por el desarrollo, puede decirse inesperado que algunas de las potencias marítimas le han dado en la actual guerra, como elemento ofensivo y de bloqueo comercial, debe también incorporarse a nuestra escuadra.

Procediendo con un criterio semejante al que se ha señalado al tratar de la creación de los servicios de aviación, se ha creído indispensable esperar para la solución de este asunto el regreso al país de los oficiales que, con suficiente anticipación, fueron enviados al extranjero para iniciarse en el servicio de esa clase de embarcaciones.

Es sensible constatar que la Argentina es una de las últimas naciones sudamericanas con futuras perspectivas de potencia naval de alguna importancia, que incorporará a su escuadra los submarinos, y esto es tanto más de deplorar observando que la configuración de nuestras costas y la posición que en ella ocupan los grandes centros de recursos, hacen especialmente necesario el empleo de esta arma contra posibles bloqueos.

El ministerio tiene estudiado el número de estas embarcaciones que convendrá adquirir, habiéndolas dividido, por las funciones que deben llenar, en grupos, ya sea que ellas tengan carácter esencialmente ofensivo o que se dediquen a la defensa de limitada parte del

litoral. Tampoco es de oportunidad el momento actual para esta clase de adquisiciones; pero el propósito es, una vez obtenida la correspondiente autorización, estudiar en detalle los diversos tipos en servicio, y tener listo el programa para hacerlo efectivo al finalizar la guerra. Tratándose de esta clase de elementos, así como de material aéreo, maquinarias y demás para la fabricación de explosivos, etcétera, cuya utilización, terminado este conflicto, no será ya necesaria, hay toda probabilidad de poderlo adquirir a precios muy reducidos, circunstancia que ha sido tenida muy presente al fijar las sumas que se solicitan en el proyecto que estudia V. H. Es inoficioso, como ya se ha dicho, tratar de adquirir en las fábricas de los países en guerra material naval o de aviación, y en general, material de guerra de cualquier clase, pues las fábricas que lo producen y astilleros se encuentran ocupados en su máxima capacidad, cumpliendo órdenes de sus respectivos gobiernos. Lo más que podría pretenderse es obtener de éstos algún material anticuado o que haya probado ser defectuoso en las actuales operaciones. Teniendo esto en cuenta y a los fines de aprendizaje, se gestiona la posibilidad de conseguir 1 ó 2 de estos buques que por razones especiales no sean por ahora utilizables en la guerra.

Señores senadores:

Señores diputados:

He procurado hacer conocer de V. H. el estado actual de la armada y el programa de desarrollo futuro que el gobierno tiene pensado.

El mantenimiento en forma eficiente de la marina de guerra en un país joven y en pleno desarrollo como el nuestro, sin una tradición naval que indique el camino y las normas a seguirse, es tarea difícil, complicada y onerosa. No es mayoría el número de compatriotas que puedan analizar y apreciar la necesidad imperiosa que, para la seguridad nacional y para garantizar los progresos de todo orden del país, existe en mantener una marina de guerra que responda a estas exigencias y que guarde en el costo de su mantenimiento la relación impuesta por la riqueza pública que tiene el deber de custodiar: con frecuencia, en la prensa y en otras formas que tiene para manifestarse la opinión, se reflejan conceptos de los cuales se deriva que el poder naval que deseamos mantener ocasiona gastos excesivos. Pero, es grave error considerar asunto de tal orden, sólo bajo su faz económica, porque con frecuencia ocurre que la economía de hoy — cuando ella no es ponderadamente hecha — es derroche para mañana.

Desde los comienzos de la organización de la marina argentina y siguiendo quizá un sistema desgraciadamente común a casi todas las ramas de nuestra incipiente administración, ni la adquisición de los elementos que la constituyen, ni la formación de su personal, ni las reglamentaciones dadas a sus diversos servicios,

han respondido a un plan o criterio de gobierno, teniendo como finalidad un propósito determinado. Desde la adquisición de los monitores y bombarderas, veteranos que aun están en servicio a pesar de su edad, hasta la de los dreadnoughts y exploradores recientemente incorporados a la escuadra, siempre, invariablemente, se ha procedido a saltos, con apresuramiento, casi diré con angustia, pues las resoluciones de gobierno conducentes a la realización de estas medidas, eran impuestas por las circunstancias y argidas en plazos perentorios.

El actual gobierno entiende que debe cesar este sistema anormal de proveer a la defensa nacional. El cree que la adquisición de nuevo material flotante, la habilitación de los arsenales y demás elementos auxiliares necesarios al mantenimiento de la escuadra, el establecimiento de astilleros y fábricas de material de guerra de todo género; el estímulo al desarrollo de aquellas industrias vinculadas en modo más o menos directo a la construcción de buques y su armamento; la preparación teórica y práctica del personal de la marina y, finalmente, hasta la difusión en todas las clases del pueblo, de ideas que contribuyan a encarnar en ellas, como verdad indiscutible, la obligación que el país tiene de mantener una escuadra suficientemente poderosa para su defensa, debe responder a fines perfectamente determinados. Así, los progresos de la institución se harán en forma lógica, sin correr riesgos ya pasados, de que se duplique repentinamente el tonelaje de nuestra pequeña flota, sin contar con los medios para satisfacer sus más elementales necesidades, e imponiendo al personal una contribución exagerada de energías para responder a las nuevas exigencias. Cada año ha de señalarse, pues, por su mejoramiento; ya sea porque se adquieran nuevos barcos, ya porque in-

corporemos elementos de combate que aun no hemos estudiado, ya porque creemos un nuevo apostadero. La marina debe seguir un camino ininterrumpido de perfeccionamiento y de progreso y a eso tiende el primer acto de trascendencia de este gobierno en su política naval, sometiendo a la consideración de V. H. el programa que tiene a su estudio, programa que sólo considera en sus grandes líneas la solución de los problemas que contempla, y el cual oportunamente será desarrollado en sus detalles por los profesionales, entre los que no falta la capacidad necesaria para llegar a los resultados más en armonía con los intereses y conveniencias del país.

El ministro que firma ha de poner toda su actividad y decisión para llevar adelante con la mayor energía la reorganización de la marina, sobre bases firmes y duraderas, abrigando el convencimiento de que V. H. ha de contribuir con su sabiduría y patriotismo a la realización de idénticos propósitos.

F. ALVAREZ DE TOLEDO.

SECRETARIA GENERAL

La escuadra de mar compuesta por dos divisiones, la primera con los acorazados “Rivadavia” y “Moreno” y el crucero “9 de Julio”, y la segunda con los cruceros acorazados “San Martín” y “Balgrano” y guardacosta “Libertad”, teniendo adscripto el grupo de destructores formado con el “Corrientes”, “Entre Ríos” y “Misiones” desarrolló un período de instrucción.

La fragata “Presidente Sarmiento” realizó el décimoséptimo viaje de instrucción con los alumnos del 4.º año de la Escuela Naval Militar, recorriendo diversos puertos del Sud, Centro y Norte América.

Como buques-escuelas también han realizado viajes de instrucción con personal subalterno, el crucero acorazado “Garibaldi” y el guardacosta “Almirante Brown”.

El crucero “Patria”, guardacosta “Independencia”, trasportes “Picdrabuena”, “Azopardo”, “Ingeniero Iribas” y “Alférez Mackinlay” han efectuado diversos viajes en misiones hidrográficas por las costas del Sur.

Los trasportes “Pampa”, “Chaco” y “Guardia Nacional” han efectuado 9 viajes redondos a los Estados Unidos de Norte América conduciendo frutos del país, trayendo al regreso carbón para el consumo de la escuadra.

Tres buques-tanques, el “Ministro Ezcurrea”, “Ingeniero Luis A. Huergo” y “Aristóbulo del Valle” tienen establecido un servicio entre Buenos Aires y Comodoro Rivadavia para el transporte de petróleo. En los 31 viajes que han efectuado han transportado 79.000 toneladas de combustible líquido. Se hace presente que estos dos últimos buques han comenzado a realizar los viajes en los meses de septiembre y noviembre, respectivamente, por haber llegado recién al país.

El acorazado “Moreno” fué destacado de la escuadra de mar a Río de Janeiro para asociarse a los festejos que celebra la República del Brasil conmemorando el aniversario de su independencia.

Fué destacado también de la escuadra de mar el acorazado “Rivadavia” a Comodoro Rivadavia con motivo de los disturbios huelguistas del personal que trabaja en los yacimientos petrolíferos. Con el mismo objeto fueron el guardacosta “Libertad” y el crucero torpedero “Patria”.

El transporte “Vicente Fidel López” ha efectuado el servicio regular entre los puertos de los territorios de Santa Cruz y Tierra del Fuego e Isla de Año Nuevo, para el transporte de pasajeros, carga y correspondencia.

HIDROGRAFIA, FAROS Y BALIZAS

Se proyectaron los balizamientos luminosos de los puertos de Río Gallegos y San Julián.

Organizadas las subsecciones de meteorología y magnetismo, se procedió a la publicación de las instrucciones meteorológicas para uso de buques y faros y se calculó las medias mensuales y anuales de los elementos magnéticos procedentes del observatorio de la Isla de Año Nuevo.

Se han publicado las siguientes cartas, distribuyéndolas entre los buques y reparticiones de la armada y oficinas similares extranjeras:

Puerto Río Gallegos, Puerto San Cruz (nueva edición), Bahía Camarones (nueva edición), fondeaderos de las gobernaciones del Chubut y Santa Cruz (reconocimientos), comprendiendo bahía Naufragio, bahía Janssen, Caleta Olivia, Caleta Córdova, puerto Arroyo Verde, isla Rasa y caleta Agnese (isla Rasa), Río de la Plata (4.^a edición), de Punta Asunción a Monte Hermoso (2.^a edición), puertos de San Julián y Gallegos (barra exterior de éste), fondeaderos en el canal de Beagle, conteniendo: bahía Ushuaia y puerto Almirante Brown, proximidades del Quequén, bahía Bustamante (nueva edición).

Se hallan en preparación las siguientes cartas:

De Bahía Blanca y Laberinto, que en su nueva

edición refundirá dos cartas antiguas, de Puerto Militar y Canal la Manuelita, de puertos Madryn y Pirámides y fondeaderos Cracker y Ninfas, de Golfo Nuevo, de la Península Betbeder conteniendo los puertos Santa Elena y Larrea y caleta Paso de la Bahía Santa Cruz abarcando desde caleta Raso hasta el puerto de Santa Elena, de Punta Médanos a Mar Chiquita.

Se publicó la segunda edición del Derrotero Argentino y su suplemento hasta el 15 de mayo de 1917. Dicho derrotero comprende el Río de la Plata y tramo de costa hasta Cabo Polonio; de cabo San Antonio a Cabo Vírgenes, Tierra del Fuego, Estrecho de Magallanes e islas Georgias y Orcadas del sur.

En estos momentos se está imprimiendo el nuevo suplemento que modifica al anterior y que corregirá al Derrotero hasta el día 1.º de enero de 1918.

Publicóse la primera edición de la Lista de Faros y Balizas, y está imprimiéndose una nueva edición corregida hasta el 1.º de enero de 1918.

Toca a su término la impresión del segundo tomo de los Anales Hidrográficos.

Los avisos a los Navegantes se han publicado con regularidad los días 1.º y 15 de cada mes.

Diversas comisiones hidrográficas embarcadas en buques de la escuadra, tienen a su cargo los trabajos correspondientes en Golfo Nuevo, Bahía Anegada, Ba-

hía Blanca, Bahía Samborombón y en el litoral marítimo de la provincia de Buenos Aires.

Se han ejecutado los siguientes trabajos durante el año 1917:

Erección de los faros: “Cabo Peñas”, “Cabo Buen Tiempo”, “Cabo San Francisco de Paula”, “Cabo San José”, “Cabo Aristazábal”.

Erección de una baliza luminosa en “Ulloa”, en “Punta Piedras”, en “Punta Cigüeña”, y colocación de farolas en “Isla Rasa”, en los malecones de Puerto Militar, en la cúpula del edificio del Yacht Club Argentino, cuatro en puerto Deseado.

Se han habilitado los faros “Cabo Blanco” e “Isla Leones”, erigiéndose además balizas en “Pezos”, “Banco”, “Gancho”, todas en Río Gallegos.

Se han fondeado en Comodoro Rivadavia, cuatro muertos con sus boyas de amarre, para los buques tanques.

Se han estudiado y proyectado, para realizarse dentro del corriente año, las obras siguientes:

Balizamiento completo del puerto de San Julián nocturno de Río Gallegos, completo de San Antonio y de Santa Cruz, erección de un faro en Punta Norte, de uno en Punta Desnuda (provincia de Buenos Aires), de otro en Querandí (en la misma provincia), y finalmente, la construcción de una línea telegráfica entre los faros San Antonio y Punta Médanos.

SERVICIO RADIOTELEGRAFICO

La costa sur de la república está servida actualmente por diez estaciones, a las que próximamente se agregará la de Punta Delgada, habiéndose librado al servicio durante el año actual la estación radiotelegráfica de San Julián. Se ha dado comienzo a los trabajos para la colocación de una estación en la Isla de Martín García, necesaria para el contacto con Dársena Norte, Zárate, y Río Santiago y con los buques que naveguen en el Río de la Plata. Se ha instalado también una estación en el parque de artillería de Zárate, con disposición especial para recibir ondas continuas.

La siguiente planilla expresa la cantidad de radiotelegramas que han pasado por las diferentes estaciones radiográficas, y cuyo número total durante el año ha sido de 120.677, siendo de éstos 48.517 de carácter oficial y 72.160 particulares de diferentes procedencias.

Por las cifras que arroja esta planilla se puede apreciar la importancia de algunas de las estaciones radiotelegráficas de la Costa Sur, entre las que se destacan principalmente las de Cabo Vírgenes y Ushuaia por el número de despachos del servicio público y las estaciones de Año Nuevo, Comodoro Rivadavia y Puerto Militar por la cantidad de retransmisiones efectuadas.

MOVIMIENTO DE RADIOTELEGRAMAS HABIDOS DURANTE EL AÑO 1917

Estaciones costeras

Estaciones	Oficiales			Particulares		Totales
	T.	R.	T.	R.	Rt.	
Dársena Norte.	5.424	6.459	7.791	8.490		28.164
Río Santiago.	1.268	704	939	716		3.627
Faro Recalada.	512	136	112	100		860
Pontón F. Recalada.	465	76	381	98		1.020
Faro Mogotes.	4.040	4.048	20		1.110	9.208
Puerto Militar.	3.421	2.838			3.807	10.066
Comodoro Rivadavia.	1.543	1.734	25		3.695	6.997
Cabo Vírgenes.	4.803	5.367	4.719	5.808		20.697
Ushuaia.	909	884	8.073	8.900		18.766
Año Nuevo.	524	100	100	300	15.000	16.024
La Paz.	360	340				700
Formosa.	65	61	6	6		138
Posadas.	149	1.287			1.100	2.436
Puerto Aguirre.	953	47	574	400		1.974
Totales.	24.436	24.081	22.740	24.818	24.602	120.677

LABORATORIOS DE LA ARMADA

No obstante faltar algunos aparatos para completar la dotación necesaria, los laboratorios de la armada han efectuado durante el año transcurrido, los ensayos y análisis que expresan los cuadros siguientes, en las ramas de armamento, industrias, electricidad y biología.

SECCION ANALISIS INDUSTRIALES

Análisis efectuados durante el año 1917

	Aleaciones y metales	Lubricantes y aceites	Jabones y grasas	Pintura y barnices	Comestibles y agua	Combusti- bles:	Tejidos	Varios
Enero. . .	7	20	15	13	26	20	22	2
Febrero . .	—	10	—	9	11	17	19	5
Marzo. . .	5	45	8	30	22	12	47	19
Abril . . .	2	17	12	15	24	3	35	8
Mayo . . .	9	26	—	13	11	7	35	7
Junio. . .	15	54	—	18	45	11	41	24
Julio . . .	7	2	—	9	15	—	20	28
Agosto . .	5	47	16	17	38	10	53	44
Septiemb. .	8	40	19	65	47	34	91	31
Octubre . .	10	2	—	18	12	9	14	4
Noviemb. .	1	37	5	28	30	9	9	45
Diciemb. .	2	8	—	10	24	4	71	22

En esta sección fueron preparados durante el año 1917, mil setecientos cincuenta tubos químicos para la sonda de Thompson que fueron entregados a la División Hidrografía, Faros y Balizas.

RESUMEN

Aleaciones y metales	71
Lubricantes y aceites	308
Jabones y grasas	75
Pinturas y barnices	235
Comestibles y aguas	305
Combustibles	136
Tejidos	457
Varios	239
<hr/>	
Total	1826

SECCION ELECTRICIDAD

Ensayos efectuados durante el año 1917

	Lámparas	Conductores	Sustancias aisladoras	Pilas secas	Motores dinamos	Aparatos	
Enero	22	12	—	—	—	3	—
Febrero	11	9	—	—	1	1	—
Marzo	62	30	—	—	—	—	—
Abril	14	15	8	—	1	—	—
Mayo	115	11	1	65	1	1	2
Junio	65	24	5	2	1	—	—
Julio	69	115	2	301	—	—	—
Agosto	13	66	—	—	3	—	—
Septiembre	31	6	5	103	—	—	1
Octubre	14	1	—	1	—	—	2
Noviembre	63	171	2	300	—	1	—
Diciembre	13	49	3	—	3	3	—

RESUMEN

Lámparas	492
Conductores	509
Substancias aisladoras	26
Pilas secas	772
Motores y dínamos	10
Aparatos	9
Varios	5
<hr/>	
Total	1823

SECCION BIOLOGIA

Análisis efectuados durante el año 1917

	Orinas	Esputos	Materias fecales	Pus uretral	Reacciones Wasserman	Fórmulas leuco- citaris	Varios
Enero	72	7	—	—	14	12	6
Febrero	55	19	1	—	16	16	1
Marzo	90	6	3	3	24	19	2
Abril	58	17	3	2	29	17	4
Mayo	62	18	4	1	8	8	3
Junio	96	13	4	—	34	28	4
Julio	98	10	5	1	23	23	6
Agosto	78	18	1	—	17	13	6
Septiembre	76	15	2	1	20	19	1
Octubre	93	36	1	7	37	37	5
Noviembre	88	33	1	3	32	31	7
Diciembre	70	23	—	2	45	39	9

RESUMEN

Orinas	936
Espustos	215
Materias fecales	25
Pus uretral	20
Reacciones de Wassermann	299
Fórmulas leucocitarias	262
Varias	54
<hr/>	
Total	1811

RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE LOS LABORATORIOS DE LA ARMADA

	Sección Armamento	Sec. Anál. Industriales	Sección Electricid.,	Sección Biología	Total
Enero	727	125	37	111	1000
Febrero	795	71	22	108	996
Marzo	596	188	92	147	1023
Abril	870	116	38	130	1154
Mayo	780	108	196	104	1188
Junio	533	208	97	179	1017
Julio	132	81	487	166	866
Agosto	938	230	82	133	1383
Septiemb.	612	335	146	134	1227
Octubre	547	59	18	216	840
Noviemb.	708	164	537	195	1604
Diciemb.	1701	141	71	188	2101
<hr/>					
Año 1917	8939	1826	1823	1811	14399

ASUNTOS CIVILES

Se ha continuado la tarea relacionada con la busca de antecedentes sobre derechos del fisco a las diversas propiedades ocupadas por dependencias de la Armada, operación que aun no está terminada, esperándose que en el transcurso del año corriente quede completado el inventario de los bienes inmuebles dependientes de este ministerio.

En la actualidad se estudia la situación de los ocupantes de terrenos en la Isla de Martín García, para resolver lo que en derecho corresponda.

Se siguen diversos juicios ante la justicia federal por reivindicación de terrenos en la isla Santiago, inmediatos a la zona ocupada por el arsenal del Río de la Plata. En los actuales momentos un perito agrónomo del ministerio de agricultura, solicitado por el de marina, procede a la valuación de las mejoras introducidas en los terrenos detentados por los pobladores de la citada isla.

Las cifras del inventario de bienes inmuebles consignadas en la memoria anterior, han sido aumentadas en el último ejercicio, debido a nuevas construcciones y reparaciones de edificios ya existentes. Queda, por consiguiente, la planilla en la siguiente forma:

INVENTARIO DE LOS BIENES INMUEBLES DEPENDIENTES DE ESTE MINISTERIO

DEPENDENCIAS	VALUACION		VALUACION total \$ m n.
	del terreno \$ m n.	del edificio \$ m n.	
Dirección general administrativa	780.000.—	585.508.—	1.365.508.—
Carboneras de la armada	448.200.—	20.000.—	468.200.—
Zona militar (Dárscha norte)	7.028.100.—	5.736.514.14	12.764.614.14
Arsenal Puerto Militar	6.681.352.61	39.276.048.25	45.957.400.86
Nuevo dique de carena	—	13.498.748.85	13.498.748.85
Arsenal Río de la Plata	553.990.—	2.125.232.32	2.679.222.32
Hospital naval	726.040.—	835.965.65	1.562.005.65
Parque artillería de marina	157.212.84	949.059.11	1.106.271.95
Isla Martín García (1)	—	811.878.—	811.878.—
Depósito de materiales del Tigre	—	256.089.—	256.089.—
Estaciones radiotelegráficas (2)	1.000.—	226.032.86	227.032.86
Laboratorios de la armada	174.000.—	149.008.50	323.008.50
Faros (terrestres)	11.700.—	3.274.233.40	3.285.933.40
Prefectura general de puertos	993.279.—	1.042.808.—	2.036.087.—
Escuela de aviación	—	—	—
Terrenos en la costa sud (3)	—	—	—
Terrenos de los resguardos incorporados a la prefectura	125.345.—	254.744.—	380.089.—
Totales	17.690.219.45	69.041.870.08	86.722.089.53

(1) No se han valorado los terrenos de la isla por no efectuarse transacciones de tierras en la misma.

(2) Valuación única de los terrenos de la estación Paz. La valuación de los terrenos de las demás estaciones está comprendido en el valor asignado a los terrenos que éstas ocupan en diversas dependencias de la armada.

(3) No se han valorado los terrenos reservados para la armada en la costa sud.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL

Aparte de las recorridas y reparaciones de averías corrientes en el material de armamento, puede señalarse como trabajo importante realizado y a terminar, el tendiente a dotar a la armada de munición de pequeño calibre y construcción de tubos para el tiro reducido, uniformando tipos y calibres.

Las pólvoras se conservan en buenas condiciones. A este respecto conviene señalar la necesidad de instalar una fábrica con capacidad suficiente para cualquier emergencia.

El material de torpedos y minas se halla en perfectas condiciones de conservación.

Una comisión nombrada para experimentar la mina inventada por un oficial de la armada, prestó completa aprobación a las ventajas que su fabricación reportará, constituyendo por otra parte un verdadero adelanto para nuestro material de defensa fija.

Fueron terminados los reglamentos de materiales de electricidad de la armada.

Las obras eléctricas efectuadas durante el año transcurrido han abarcado a casi todos los buques de la escuadra, además de los arsenales de Puerto Militar y Río de la Plata e Isla de Martín García.

Entre los trabajos o reparaciones llevadas a cabo en los buques merecen citarse especialmente los hechos en el crucero acorazado “Pueyrredón”, para adaptarlo a buque-escuela de aspirantes, quedando en muy buenas condiciones. El transporte “Chaco” también sufrió reparaciones generales en casco, máquinas y calderas, correspondiéndole después de esto la más alta clasificación del Lloyd's Register.

Diversas reparaciones y reformas han sufrido también el transporte “Piedrabuena”, los buques-tanque “Aristóbulo del Valle”, “Ingeniero Huergo”, “Ministro Ezcurra”, etc.

Teniendo en cuenta la escasez de carbón, se han iniciado las reformas necesarias para quemar exclusivamente petróleo de Comodoro Rivadavia en las calderas de los acorazados “Moreno” y “Rivadavia”, y se está estudiando las reformas que correspondan para hacer lo mismo en los remolcadores “Tehuelche”, “Fueguino”, “Ona” y “Querandí”, así como en las calderas auxiliares de los acorazados tipo “San Martín”.

Los trabajos de la grúa “Toha” y calderas de los cañoneros “Paraná” y “Rosario”, que se hacen en el extranjero, no han prosperado lo suficiente como para esperar su recepción en breve tiempo, por motivo de la guerra actual.

Durante el año se han incorporado a la armada los remolcadores número 1 y número 2, antiguos vapores de obras públicas, el “Rawson”, los buques-tanques “Del Valle” y “Huergo” y la draga 211 C.

Entre las obras de ingeniería ejecutadas durante el año, merecen citarse: reparaciones y ampliaciones en la escuela de mecánicos, reparaciones en el consejo de guerra permanente, tanque de cemento armado en la escuela de mecánicos, pabellón desmontable de dos pisos para los aspirantes de la escuela naval, chalet para la jefatura del arsenal Río de la Plata, pabellón para baños en la escuela naval, lavadero en el arsenal Río de la plata, pabellón necroscópico en el hospital naval, muelle de mampostería en el hospital naval, cerco noroeste del mismo, caminos provisionales entre los pabellones, arreglo de calles, dragado del canal frente al mencionado hospital, etc.

Son de mencionar, entre las obras a ejecutarse, la construcción de los muros de atraque en cemento armado del arsenal del Río de la Plata, de un taller de mecánica en Puerto Militar, de la escuela preparatoria de la armada en la Isla de Martín García, de reparaciones en los laboratorios de la armada, de alojamiento para inmigrantes en el nuevo Puerto de la capital, así como también trabajos de nivelación y relleno del terreno del hospital naval.

DIRECCION ADMINISTRATIVA

Petróleo. — Con la incorporación de los buques petroleros “Ingeniero Huergo” y “Aristóbulo del Valle”, se tienen ya los elementos necesarios para el transporte hasta esta capital del petróleo extraído de los yacimientos de Comodoro Rivadavia, pues éstos, con el “Ezcurra”, pueden en conjunto transportar mensualmente hasta 25.000 metros cúbicos.

Sin embargo, debe pensarse desde ya en aumentar los buques-tanques y los depósitos en los principales puertos, si se ha de intensificar la explotación de esa riqueza nacional.

Durante el año transportó el “Ezcurra”, en 23 viajes que efectuó a Comodoro Rivadavia, 57.576 toneladas; el “Ingeniero Huergo” en 5 viajes 22.058 toneladas y, el “Aristóbulo del Valle en 2 viajes 6.492, lo que hace un total general de 86.126 toneladas, de las cuales 73.214 se entregaron a la dirección general de la explotación y el resto lo reservó la armada para consumo de los mismos buques-tanques y demás necesidades de la escuadra y de los arsenales.

Transportes. — Los transportes nacionales “Guardia Nacional”, “Chaco” y “Pampa”, han estado en movimiento durante todo el año, transportando a los Estados Unidos de Norte América nuestros productos y trayendo de allí combustible, medicamentos y otros elementos para la escuadra y reparticiones nacionales.

El producido de los transportes ha sido muy variado, pues los fletes en los viajes de ida han sufrido grandes diferencias según el estado de la plaza.

Así, por ejemplo, de los tres viajes que hizo el “Pampa”, en uno se obtuvo un producido bruto de \$ 160.383 m|n, en otro \$ 258.332 m|n, y en el tercero \$ 373.810 m|n.

El “Chaco”, hizo también un viaje al Callao. llevando trigo, y al regreso condujo azúcar para la armada, cargada en el Perú, y un cargamento de carbón de Lota, que se trajo como ensayo.

En el corriente año el producido de los transportes será mucho mayor, pues últimamente se han obtenido fletes hasta de \$ 50 oro sellado el metro cúbico, en el viaje de ida a Estados Unidos, lo que representa un record en estas operaciones.

**VALOR DE LAS EXISTENCIAS POR DEPOSITOS AL
31 DE DICIEMBRE DE 1917**

DESIGNACION	\$ mln.
Depósito naval	991.574.08
„ de ferretería	427.728.58
„ „ electricidad	329.191.32
„ „ radiografía	80.402.79
„ „ equipos	1.800.586.88
„ „ sastrería con cargo	49.025.22
„ „ víveres	105.197.63
„ „ droguería	107.986.98
	<hr/>
Total	3.891.693.48

MOVIMIENTO GENERAL DE LOS DEPOSITOS DE LA DIVISION SUMINISTROS DURANTE 1917

DESIGNACION	1917		Existencias
	Existencias enero 1o. 1917	Recibido \$ m n.	Entregado \$ m n.
Existencias Dic. 31 1917			\$ m n.
Depósito naval	742.225.09	938.373.51	689.024.52
" de ferreteria	291.739.94	680.543.40	544.554.76
" " electricidad	307.762.57	150.974.60	129.545.85
" " radiografia	121.010.41	27.007.64	67.615.26
" " equipos	1.461.394.05	2.187.809.37	1.848.616.54
" " sastreria con cargo	44.485.73	363.996.04	359.456.55
" " víveres	133.832.49	530.127.29	558.762.15
" " drogueria	94.830.92		
	5.002.716.34	5.002.716.34	4.308.304.06
	3.197.281.20	123.884.49	110.728.43
			3.891.693.48
			107.986.98

Relación de los viajes efectuados por los transportes nacionales durante el año 1917

Nombre del buque	Salidas		Regresos		Producido bruto		Gastos de viaje		Producido líquido	
					\$ m n.	\$ m n.	\$ m n.	\$ m n.	\$ m n.	\$ m n.
Guardia Nacional	Noviembre	28 1916	Febrero	6 1917	\$ m n. 159.982.97	\$ m n. 107.254.22	\$ m n. 52.728.75			
Chaco	Diciembre	12 1916	Enero	17 1917	" 233.781.—	" 87.207.32	" 148.573.68			
Pampa	Febrero	16 1917	Mayo	7 1917	" 373.810.13	" 101.021.28	" 272.788.85			
Guardia Nacional	Marzo	18 1917	Junio	9 1917	" 158.173.47	" 98.078.43	" 60.095.04			
Chaco	Abril	1 1917	Junio	27 1917	" 155.897.75	" 100.660.93	" 35.236.82			
Pampa	Julio	15 1917	Octubre	26 1917	" 160.383.21	" 159.125.19	" 1.258.02			
Guardia Nacional	Agosto	2 1917	Octubre	31 1917	" 119.708.24	" 124.961.31				
Pampa	Noviembre	21 1917	En viaje		" 258.332.12	En viaje				
Guardia Nacional	Noviembre	20 1917	id		" 177.224.40	id				
Chaco	Diciembre	26 1917	id,		" 258.332.12	id				

MINISTERIO DE MARINA

DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

Saldos sobrantes del Anexo G. al cierre del ejercicio de 1917

Inc. Itm.	DESIGNACION	Leyes 10217 y 10223 Votado \$ m/n.	Gastado \$ m/n.	Saldos \$ m/n.
1 1	Ministerio.	159.280.—	158.158.97	1.121.03
1 2	División técnica naval.	465.295.—	453.933.66	11.361.34
1 3	Dirección general de material.	76.790.—	75.372.99	1.417.01
1 4	Dirección general del personal.	182.540.—	180.800.87	1.739.13
2 1	Justicia militar.	23.700.—	23.700.—	—
2 2	Id eventuales y útiles.	2.400.—	2.380.—	20.—
3 1	Arsenal del Río de la Plata.	358.465.—	328.450.68	30.014.32
3 2	Id gastos.	24.000.—	23.800.—	200.—
3 3	Arsenal del Puerto Militar.	473.400.—	424.671.07	48.728.93
3 4	Id gastos.	191.200.—	190.623.43	576.57
3 5	Id Contaduría principal.	37.160.—	32.695.99	4.464.01
3 6	Zona militar dársena norte. Taller de marina	213.910.—	204.430.17	9.479.83
3 7	Id gastos diversos.	27.500.—	27.500.—	—
3 8	Arsenal artillería de Zárate.	101.700.—	99.073.91	2.626.09

3	11	Gastos de arsenales.	1.879.300	1.506.869.72	172.730.28
4	1	Comandancia de la Isla de Martín García.	28.230.—	27.848.—	382.—
5	1	Escuelas: Naval, aplicación, pilotos.	317.375.—	307.495.68	9.879.32
5	2	Id aprendices de la armada.	421.617.60	291.273.30	130.344.36
5	3	Museo naval.	10.560.—	10.560.—	—
5	4	Id' Biblioteca.	7.740.—	7.740.—	—
6	1	Cuerpo general y auxiliares de la armada.	3.214.620.—	3.211.303.82	3.316.18
6	2	Id Gratificaciones.	984.805.—	983.878.63	926.37
6	3	Id Suplementos.	225.000.—	192.821.26	32.178.74
6	4	Cuerpo de marinería. Artillería de costas.	6.628.800.—	6.002.543.35	626.256.65
7	1	Dirección general administrativa.	466.160.—	433.372.64	32.787.36
7	2	Gastos generales de la armada.	6.565.000.—	5.930.329.—	634.671.—
8	1	Personal de transportes.	139.055.—	127.713.08	11.341.92
9	1	Personal contratado a oro.	19.068.18	16.700.07	2.368.11
10	1	Reparaciones; conservación edificios; alquileres.	36.000.—	26.298.10	9.701.90
10	2	Pasajes, fletes, remolques.	182.000.—	181.038.42	961.58
10	3	Instruc., evolucion., comisiones, agasajos, etc.	404.166.66	388.969.11	15.197.55
10	4	Munición para ejercicio de tiro.	215.000.—	122.613.69	92.386.31
10	5	Ampliación, reparación de arsenales, etc.	107.916.67	90.267.06	17.649.61
10	6	Reparación de buques, cambio de calderas.	151.666.67	125.995.45	25.671.22
10	7	Gastos de entierro y lutos.	18.000.—	16.350.—	1.650.—
10	8	Construc., repar., modifc., faros, balizamientos.	131.666.67	112.334.86	19.331.81
10	9	Habilit., hospital R. Santiago, diques de carena.	50.000.—	32.249.22	17.750.78
Total . . . \$ m n.			24.347.867.51	22.378.359.20	1.969.508.31

**SUMAS RECIBIDAS DE LA TESORERIA GENERAL DE LA
NACION EN EL AÑO 1917**

Enero	\$	236.822.08
Febrero	,,	1.401.278.32
Marzo	,,	1.727.924.53
Abril	,,	1.928.122.01
Mayo	,,	1.830.315.37
Junio	,,	1.432.306.08
Julio	,,	1.986.106.93
Agosto	,,	1.669.604.53
Septiembre	,,	1.958.418.31
Octubre	,,	2.417.807.73
Noviembre	,,	1.665.992.03
Diciembre	,,	1.932.636.85
		<hr/>
Total	\$	20.187.334.82
		<hr/>

—

. DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL

El principio de la estabilidad del personal subalterno, no solamente en las bases navales, sino también en cada buque, indispensable por los beneficios de todo orden que ello comporta, así como la del personal superior en cada destino, no ha sido posible conseguirlo en el año transcurrido, entre otras causas por las huelgas repetidas que obligaron a destacar numeroso personal de la armada, para el mantenimiento del orden o para substituir en trabajos de necesidad pública imprescindible, al elemento que abandonaba las tareas.

El reciente plan de organización de los servicios de la armada, tiende a regularizar los movimientos de los jefes y oficiales, como así también a dotar a los buques y reparticiones de todo el personal necesario para el mejor funcionamiento de los servicios y conservación del material, normas éstas de las que no ha de apartarse el ministerio siempre que no medien circunstancias imprevistas como las apuntadas.

En lo que respecta al movimiento del personal superior, durante el año transcurrido, éste ha sido el siguiente:

SECCION PERSONAL SUPERIOR

Pases

Cuerpo general	701
Cuerpos Auxiliares	469
	<hr/>
Total	1.170
	<hr/>

Ascensos

Cuerpo General:

A Contraalmirante	2
” Capitán de Navío	5
” Capitán de Fragata	7
” Teniente de Navío	18
” Teniente de Fragata	17
” Alférez de Navío	16
” Alférez de Fragata	19
	<hr/>
Total	84
	<hr/>

Cuerpos Auxiliares:

A Ingeniero Maq. Subinspector .	5
” ” ” Principal	5
” ” ” de 1 ^a	8
” ” ” de 2 ^a	24
	<hr/>
Total	42
	<hr/>

A Ingeniero Elect. de 1 ^a	2
” ” ” de 2 ^a	4
	<hr/>
Total	6
	<hr/>

A Cirujano Principal	2
A Contador Subinspector	2
” ” Principal	5
” ” de 1. ^a	3
” ” de 2. ^a	3
” ” de 3. ^a	7
	<hr/>
Total	20
	<hr/>
A Pilotín de 1. ^a	2

Altas

Cuerpos Auxiliares:

Ingenieros Maq. de 3. ^a	4
Ingenieros Elec. de 3. ^a	3
Cirujanos de 1. ^o	4
Auxiliares Contadores	2
Pilotines de 2. ^a	2
	<hr/>
Total	15
	<hr/>

Reincorporados

Cuerpos Auxiliares:

Cirujano de 1. ^a	1
---------------------------------------	---

Bajas

Cuerpo General:

Alferez de Fragata	1
------------------------------	---

Cuerpos Auxiliares:

Ingeniero Naval de 3. ^a (T)	1
Cirujano de 1. ^a	1
	<hr/>
Total	3
	<hr/>

Fallecidos

Cuerpo General:

Capitán de Fragata	1
Tenientes de Navío	2
Guardiamarina	1

Cuerpos Auxiliares:

Ingeniero Maquinista de 2. ^a	1
Cirujano Subinspector	1
Cirujano Dentista	1
Contador Principal	1
	<hr/>
Total	8
	<hr/>

Los retiros acordados en los Cuerpos General y Auxiliares, han sido los siguientes:

Almirante	1
Contralmirante	1
Capitán de Navío	1
Capitán de fragata	1
Tenientes de Navío	3
Alféreces de Navío	2
Ingeniero Maquinista Inspector	1
Ingeniero Maquinista Principal	1
Ingenieros Maquinistas de 1. ^a	2
Ingenieros Maquinistas de 2. ^a	2
Ingeniero Torpedista Principal	1

Cirujano Inspector	1
Cirujano Principal	1
Farmacéutico de 2. ^a	1
Contador Inspector	1
Contadores Subinspectores	2
Contador de 1. ^a	1
Contador de 3. ^a	1
	<hr/>
Total	24
	<hr/>

En el Personal Subalterno:

Torrero de 1. ^a	1
Suboficial Timonería de 2. ^a	1
Contramaestre Principal	1
Condestables Artillero Principal	2
Condestable Artillero de 1. ^a	1
Condestable Artillero de 2. ^a	1
Condestable Torpedista Principal	1
Suboficial Maquinista de 2. ^a	1
Suboficial Mec. Artillero de 2. ^a	1
Suboficial de Armas de 1. ^a	1
Maestro de Armas Principal	1
Suboficial Preparador de 2. ^a	1
Preparador Enfermero Principal	1
Carpintero de 2. ^a	1
Buzo de 1. ^a	1
Cabo de Cañón de 1. ^a	1
Cabo Despensero de 2. ^a	1
Foguistas	3
Conscriptos, clase 1893	1
Conscriptos, clase 1895	2
Cabos Foguistas de 1. ^a	6
	<hr/>
Total	30
	<hr/>

Total general de retiros acordados	54
	<hr/>

Fallecimiento de retirados

Capitán de Fragata	1
Tenientes de Navío.	2
Teniente de Fragata	1
Idóneo en Farmacia	1
Suboficial Artillero de 2. ^a	1
Maestre de Víveres de 1. ^a	1
Cabo de Cañón Instructor de 1. ^a	1
Conscriptos, clase 1893	1
	<hr/>
Total	9
	<hr/>

Personal retirado existente en la fecha

Plana Mayor	330
Suboficiales, Ofi. de Mar y Maestranza	172
Tropa	146
	<hr/>
Total	648
	<hr/>

Pensiones acordadas

A deudos de oficiales	7
A deudos de individuos de tropa	2
	<hr/>
Total	9
	<hr/>

**MOVIMIENTO DE CONSCRIPTOS DE LAS CLASES
1895 Y 1896**

Conscriptos Clase 1895

Se incorporaron	2.372
Inútiles	695
Exceptuados	89
Fallecidos	21
Desertores	25
Se licenciaron	1.451
Firmaron contrato	39
Procesados	8
Quedaron en servicio	44
Patentados	436
No patentados	1.015
Pases efectuados	4.420

Conscriptos clase 1896

Se incorporaron	2.974
Inútiles	583
Exceptuados	81
Fallecidos	13
Desertores	19
Quedan en servicio	2.278
Pases efectuados	7.374

Sanidad

Es satisfactorio constatar la importante actuación que tuvo la Sanidad de la Armada en la Primera Conferencia Nacional de profilaxia antituberculosa, realizada en octubre último en la ciudad de Córdoba. El trabajo presentado por los cirujanos delegados despertó grande interés, demostrando la evidente necesidad de establecer

la profilaxia antituberculosa en la Marina y en el Ejército. Los profesionales y las corporaciones científicas que estaban representadas en la Conferencia, auspiciaron la creación de un sanatorio para los enfermos tuberculosos de la Armada, después de oída la exposición erudita y brillante de los cirujanos en la Conferencia Nacional.

La morbilidad y mortalidad del personal, demuestra claramente que el estado sanitario de la Armada ha sido satisfactorio durante el año transcurrido.

Escuelas

El movimiento habido en las escuelas subalternas durante el año escolar, es el que se menciona en el cuadro siguiente:

	Efec. al 1.º Marzo 1917	Altas	Bajas	Egresos	Efec. al 1.º Marzo 1918	Rend. ojo
Timón.-señaleros . . .	117	58	58	54	68	46.15
Artilleros	135	127	48	56	112	41.48
Mecán. artilleros . . .	4	—	—	4	—	100.—
Torped.-mineros	30	17	9	19	19	63.33
Foguistas	188	151	40	112	187	59.57

ARSENAL DE PUERTO MILITAR

El balizamiento ha sido recorrido con frecuencia, manteniéndolo en buen estado.

Se están transformando las boyas a luz fija por luz a destellos, habiéndose además levantado una baliza luminosa en Punta Cigüeña y dos en los malecones del antepuerto.

El canal principal de acceso se encuentra en su profundidad reconocida en 1915. El de entrada al puerto está en la profundidad de 32 a 33 pies después de los trabajos de dragado realizados durante dos meses.

Los talleres han funcionado en mucho mayor escala que el año anterior. Se ha dado preferencia a los trabajos en buques de la escuadra y material flotante en general, habiéndose ejecutado obras de importancia en los acorazados Rivadavia y Moreno, cruceros acorazados San Martín, Belgrano y Garibaldi, crucero 9 de Julio, transporte Piedrabuena, remolcadores, dragas y chatas del arsenal.

Persiste la necesidad de ampliar suficientemente el taller mecánico de tornería y ajustaje, dadas las necesidades siempre crecientes que deben atenderse.

El arsenal tiene unos 5.000 metros lineales de caminos macadamizados y más del doble de caminos de tierra, no siendo posible mantener estos últimos en buen estado por falta de personal.

Sin embargo, durante el año se han recorrido, dándose preferencia a la calle que va a la Estación y a Punta Alta, por ser las de mayor tránsito. Se ha arreglado una superficie de 14.400 metros cuadrados con un gasto ínfimo de veinte centavos el metro cuadrado, empleándose piedra partida, cilindrada, recubriéndola de tosca y tosquilla.

El movimiento de obras durante el ejercicio transcu-

rrido, en lo que respecta a buques, ha sido el que expresa la siguiente planilla, y que demuestra la intensa labor que ha tenido a su cargo el arsenal:

Movimientos de obras del ejercicio 1917

Buque o Repartición	Obras ordenadas	Obras ejecutados	Obras que pasan al año 1918
Acor. "Moreno"	87	62	25
" "Rivadavia"	77	62	15
" "Garibaldi"	31	22	9
" "Belgrano"	40	28	12
" "San Martín"	38	26	12
Cro. "Buenos Aires"	1	—	1
" "9 de Julio"	9	9	—
Guard. "Independencia"	3	2	1
" "Libertad"	1	—	1
Monitor "El Plata"	14	13	1
Transp. "Chaco"	3	3	—
" "Guardia Nacional"	2	2	—
" "Pampa"	2	2	—
Remolc. "Ona y Querandí"	41	31	10
Dragas y Chatas	45	34	11
Balizador "República"	8	5	3
Cisterna "Bermejo"	1	1	—
Frag. "P. Sarmiento"	2	2	—
Corb. "Uruguay"	1	1	—
Transp. "Piedrabuena"	12	12	—
Baliz. "Makinlay"	6	6	—
Transp. "V. F. López"	1	1	—
Cruc. Torp. "Patria"	1	1	—
Aviso "Pampero"	1	1	—
Arsenal y dependencias	887	672	216
Buques menores	30	24	6
Buques extranjeros	5	5	—
Total	1.349	1.027	322

MOVIMIENTOS DE OBRAS DEL EJERCICIO 1917

Los diques de carena han estado continuamente ocupados durante el año, por buques nacionales y extranjeros, los que han sufrido reparaciones en general, rascado y pintado.

El 17 de mayo entró el acorazado Moreno, con lo que quedó inaugurado el dique núm. 2; posteriormente, el 16 de agosto, entró el Rivadavia.

El movimiento de entrada a los diques de carena en el año 1917, ha sido el siguiente:

Buque	Bandera
Crucero acorazado Belgrano	Nacional
Transporte Rosebank	Inglesa
Transporte Beemak	Inglesa
Buque faro Bahía Blanca	Nacional
Transporte Cloudmoor	Inglesa
Transporte Eplapygian	Inglesa
Remolcador Querandí	Nacional
Blanco núm. 1 y 3 C.	Nacional
Draga núm. 211	Nacional
Monitor El Plata	Nacional
Remolcador Corvina	Nacional
Chatas núms. 1 y 2	Nacional
Transporte Port Curtis	Inglesa
Transporte Penlee	Inglesa
Transporte Monadnock	Inglesa
Chatas núms. 3 y 4	Nacional
Draga Cachalote	Nacional
Chata núm. 21	Nacional
Blancos núms. 2 y 3 C.	Nacional
Chata "A" carbonera	Nacional
Chatas de barro 3 y 4	Nacional
Transporte Roma	Inglesa

Buque	Bandera
Chatas de barro 3 y 4	Nacional
Remolcador Querandí	Nacional
Transporte Bushú-Marú	Japonesa
Transporte Europa-Marú núm. 2	Japonesa
Transporte Amarante	Portuguesa
Chatas de barro 3 y 4	Nacional
Remolcador Querandí	Nacional
Remolcador Ona :	Nacional
Draga 211 C:	Nacional
Buque-compuerta núm. 2	Nacional

La producción de energía eléctrica, durante el año transcurrido, ha sido el que informa la planilla siguiente :

**PRODUCCION DE ENERGIA ELECTRICA DURANTE
EL AÑO 1917 ..**

Mes	Arsenal	Buques	Tot K.W.H.
1917 Enero	41252,640	15481,225	56733,265
" Febrero	35161,250	13307,575	48477,825
" Marzo	45555,200	18315,400	63870,600
" Abril	51544,750	15207,750	66752,500
" Mayo	76984,750	48626,900	125611,650
" Junio	89911,600	70378,045	160289,645
" Julio	90342,860	35067,580	125410,445
" Agosto	99354,850	48425,593	147780,443
" Septiembre	96533,400	67847,700	164381,100
" Octubre	75869,000	11643,700	87512,700
" Noviembre	65651,300	53057,080	118708,380
" Diciembre	59870,000	154914,920	214784,920
Totales	828031,000	552273,468	1380304,468

ARSENAL DEL RIO DE LA PLATA

El adelanto alcanzado en la construcción del nuevo canal ha permitido apreciar sus grandes ventajas, pues, además del aumento de capacidad para el material flotante, de ampliación de la zona y levantamiento del terreno, ha contribuído a la higienización total de la parte oeste que antes era un foco de infección y permitido construir un muelle destinado a la carga y descarga de materiales diversos, carbón y provisiones.

La conservación de los edificios, constituídos por construcciones de madera y chapas de canaleta, con veinte años de uso, requiere una atención constante para evitar su deterioro.

Los cuarteles, además de su escasa capacidad para alojar a todo el personal de las diferentes reparticiones del arsenal, son inadecuados para alojamiento de la marinería, pues, dado el calor específico de los materiales que constituyen sus techos y paredes exteriores, los que se calientan o se enfrían con mucha facilidad, resultan muy calurosos en la estación de verano y muy fríos en la de invierno.

El agua potable que se usa en el arsenal proviene de la ciudad de La Plata, pero, debido a la falta de presión con que en las horas del día llega al arsenal, no puede elevarse hasta los servicios de los pisos superiores, y a veces tampoco alcanza a los pisos bajos más alejados. La falta de presión es atribuída al consumo que hace el pueblo de la Ensenada.

Para remediar lo enunciado se ha proyectado tomar el agua directamente del Río de la Plata, efectuándose instalaciones completas que han sido sometidas a estudio de la dirección de las obras sanitarias de la Nación.

Se está instalando un servicio de incendio constituído por 15 hidrantes de dos bocas cada uno, distribuídos de modo estratégico en la zona.

La recepción definitiva de las obras del Hospital Naval de La Plata, tuvo lugar el 5 de noviembre último, las que comprendían:

Dos pabellones para personal subalterno compuestos cada uno de cuatro salas para 100 camas, un pabellón para jefes y oficiales, un pabellón de cocinas a vapor, calefacción, agua caliente, frigorífica, un horno de incineración de residuos, una chimenea grande común, una torre-tanque para provisión de agua y su pozo semisurgente, servicio de agua caliente y de aguas corrientes, servicios sanitarios y conexión con la cloaca máxima y cañerías de agua potable de la ciudad de La Plata, red eléctrica externa e interna y conexión con los cables de La Plata.

Posteriormente se hizo una instalación completa para quemar petróleo, se construyó un tanque de 14.000 litros de capacidad para depósito de combustible, se instaló una planta destiladora de agua y se construyó una lancha-ambulancia aprovechando el casco de una embarcación antigua.

Instalóse el laboratorio de análisis, el gabinete de Rayos X y la botica.

Inaugurado ya el nuevo hospital, quedan aún algunas obras pendientes de ejecución, las que se iniciarán tan pronto se cuente con los fondos indispensables.

El lavadero a vapor ha quedado terminado, montándose toda la maquinaria.

Como dato ilustrativo del progreso alcanzado en lo que respecta a la Destilería de petróleo, merece citarse que durante los tres primeros meses del año actual se trataron 359.072 litros de petróleo bruto de Comodoro Rivadavia, obteniéndose los siguientes productos:

Nafta	25.327	litros
Kerosene	15.390	''
Gas-oil	134.100	''
Resíduo	210.571	''

El resultado que se obtiene es, como se vé, óptimo, dado que el total de pérdida alcanza sólo a 2.4.

Existe un proyecto de ampliación de la Destilería actual, el que una vez realizado aumentará considerablemente la producción de nafta, kerosene y gas-oil, se obtendrá coke, producirá el petróleo-resíduo que usan los buques de la armada y se refinará el kerosene para alumbrado, caloríferos, etc.

Los talleres de este arsenal han realizado diversos trabajos de importancia, entre ellos la construcción de una chata para transporte de petróleo, y la de una lancha-ambulancia para el servicio del Hospital Naval; se terminó la construcción de los edificios para las calderas y bombas del servicio de tanques de petróleo, armándose las calderas, bombas, tuberías y demás accesorios correspondientes; se hizo la instalación eléctrica para luz en el anexo de la Escuela Naval; se construyeron cuatro motores a nafta, continuándose actualmente la construcción de una cisterna para agua, de 250 toneladas.

Se efectuaron reparaciones generales en las máquinas principales de los buques auxiliares, así como en las calderas, instalaciones eléctricas y cascos del guardacostas Liberal, Independencia, corbeta Uruguay, vapor Mero, aviso Gaviota, torpedero Comodoro Py, buque auxiliar Iribas y monitor Los Andes.

Se llevaron a cabo, igualmente reparaciones parciales en las máquinas, instalaciones eléctricas y casco de los siguientes buques: exploradores Jujuy, Catamarca y La Plata, balizador Alférez Mackinlay, crucero Buenos Aires y cañonero Rosario, y vapores Sayhueque e Inacayal.

Para la realización de muchos trabajos se ha tropezado con la pequeña capacidad de los talleres; el 50 por ciento de las máquinas existentes en los mismos son anticuadas y de escaso rendimiento; es de imprescindi-

ble necesidad la construcción de un taller amplio para el ajuste y tornería mecánica.

Los diques flotantes han estado ocupados continuamente para realizar diversos trabajos en el material flotante de la armada.

El estado sanitario en general ha sido bueno, en el arsenal, buques y escuelas que funcionan en la zona, debido a las medidas de higiene tomadas por el personal de sanidad.

ESCUELA NAVAL

Los cursos del año escolar de 1917, se iniciaron con 189 alumnos, comprendiendo los del cuerpo general, los del cuerpo de ingenieros y los del curso preparatorio. Por solicitud o conducta salieron de baja 22 aspirantes, habiendo disminuído posteriormente el número indicado, por el resultado de los exámenes de selección, dándose, en consecuencia, de baja a los aspirantes reprobados.

Los aspirantes de 4.º año embarcados a bordo de la fragata “Presidente Sarmiento”, rindieron examen de fin de curso los días 6 y 7 de febrero del corriente año, con resultado satisfactorio, siendo promovidos a guardia marinas.

De acuerdo con disposiciones del Ministerio, en el mes de enero se embarcaron a bordo de los cruceros “9 de Julio” y “Patria”, respectivamente, los aspirantes del primer y tercer años del cuerpo de ingenieros, para práctica de navegación y desarrollo de programas confeccionados al efecto.

Se encuentran, relativamente, en buenas condiciones, los instrumentos para la enseñanza de navegación, señales, hidrografía, así como los gabinetes de física, química, electricidad, metalurgia y fotografía.

Nuevas adquisiciones hechas durante el año, han permitido dar mayor amplitud a la biblioteca de la escuela.

PREFECTURA GENERAL DE PUERTOS

Las distintas subprefecturas, ayudantías y destacamentos que habían sido suprimidas, pasando sus funciones a ser desempeñadas por los resguardos que en los respectivos puertos existían, han vuelto a su primitiva dependencia. La segregación que en 1916 se hizo, invocándose la causal de economía, no dió los resultados buscados ya que los efectos fueron contraproducentes por diversas razones.

Los resguardos habían sido hasta 1904 una parte integrante de la prefectura, habiéndose separado en 1905 con motivo de la creación de la Inspección General de Aduanas. Esta separación no tuvo jamás explicación lógica, habiéndose en la actualidad resuelto un estado de cosas, cuya subsistencia se había tornado perjudicial a los intereses públicos y privados relacionados con la navegación, sin que la dualidad de policías que se pretendía hacer funcionar, sin fundamento legal para los resguardos, trajera aparejada ventaja alguna.

Votados por el Honorable Congreso los fondos necesarios para constituir una repartición que tuviera a su cargo las funciones desempeñadas por la prefectura y por los resguardos, el Poder Ejecutivo procedió a la reorganización de estos servicios el año ppdo., desempeñándolos la Prefectura General de Puertos y sus dependencias, con todas las atribuciones que le acuerdan la ley 3445 y las Ordenanzas de Aduana.

El siguiente cuadro expresa claramente las jurisdicciones que abarcan la prefectura y sus dependencias en el litoral marítimo y fluvial de la república.

SUPERINTENDENCIA DE LA MARINA MERCANTE

Con la reasunción de las funciones que habían sido encomendadas a los resguardos en todos aquellos puertos que fueron suprimidas en 1916, las subprefecturas y demás dependencias de la Prefectura General de Puertos, se ha podido notar que durante el año 1917 se ha hecho una vigilancia más eficiente que la ejercida por los resguardos en 1916.

En el curso del año último fué modificada la ordenanza de enero 22 de 1906, sobre capitanes y oficiales de la marina mercante nacional. La modificación substancial operada consiste en substituir el art. 6.º de la referida ordenanza que reglamentaba los exámenes de capitanes de ultramar y pilotos extranjeros, para establecer que dichas pruebas de competencia como las que deberán rendir los candidatos a capitanes de cabotaje, se efectúen en lo sucesivo en la Escuela Nacional de Pilotos, dependiente del Ministerio de Marina.

Tendiendo siempre a dar la mayor eficiencia a los servicios, se han modificado diversos reglamentos. Se formuló y está en vigor el reglamento general de prácticos, el que ha venido a resolver las siguientes cuestiones fundamentales: la derogación de la llamada “jurisdicción única”, la fijación precisa de los requisitos de capacidad y práctica de navegación para obtener título profesional habilitante, la determinación del número de prácticos que debe servir en cada zona, el establecimiento de normas a que se ajustará el turno obligatorio para efectuar el servicio, y su remuneración.

MOVIMIENTO DE BUQUES EN LOS PUERTOS

La disminución iniciada en 1914 en lo que se refiere al movimiento de buques en los puertos de la República ha seguido acentuándose el año próximo pasado, durante el cual estuvo representado por 30.286.504.05 toneladas, correspondientes a 104.203 buques, cifras que acusan para 1917, comparado con 1916, una diferencia en contra de 5.934.447.46 toneladas, y 6577 buques.

En la expresada cifra total de 30 286 504.05 toneladas está computado solo el movimiento correspondiente a buques de un porte mayor de seis toneladas, exclusión hecha de los ferry-boats.

Dicho total se descompone así:

Ultramar	9.486.647.28	toneladas
Cabotaje nacional	20.681.691.53	”
Cabotaje internacional	118.165.24	”

El movimiento general de los buques de ultramar que operaron en 1917 en los puertos de la República, inclusive los de la Costa Sur, está representado por:

2062 vapores entrados con...	4.245.053.57	toneladas
2028 vapores salidos con.....	4.070.512.84	”
503 veleros entrados con.....	621.215.18	”
462 veleros salidos con.....	549.865.69	”

De las precedentes cifras inmediatas corresponden al pabellón nacional las siguientes:

600 vapores entrados y salidos con	666.860.09	toneladas, y
91 veleros entrados y salidos con	56.138.99	”

Estos buques nacionales de ultramar exportaron e importaron respectivamente, la siguiente carga:

269 vapores con. . . .	285.005.71 toneladas
40 veleros con. . . .	26.733.— ”
287 vapores con. . . .	310.589.86 ”
46 veleros con. . . .	27.547.41 ”

El movimiento total de buques de ultramar. inclusive los nacionales, que alcanzó en 1917 a 9.486.647.28 toneladas, se descompone así:

Entrados

Por el Puerto de la Capital:

1152 vapores con. . . .	2.286.254.88 toneladas
429 veleros con. . . .	526.110.91 ”

Por los puertos de la Costa Sur:

390 vapores con. . . .	416.758.02 toneladas
16 veleros con. . . .	16.411.95 ”

Por los puertos de ríos interiores:

520 vapores con. . . .	1.542.040 67 toneladas
58 veleros con. . . .	78.692.32 ”

Salidas

Por el Puerto de la Capital:

1104 vapores con. . . .	2.081.683.04 toneladas
390 veleros con. . . .	461.917.71 ”

Por los puertos de la Costa Sur:

396 vapores con. . . .	418.623.13 toneladas
12 veleros con. . . .	8.709.23 ”

Por los puertos de ríos interiores:

528 vapores con. . .	1.570.206.67 toneladas
12 veleros con. . .	78.692.32 ”

De este movimiento general de entradas y salidas de ultramar, corresponden a la carga total efectiva, incluyendo la transportada por buques nacionales, las cifras que se expresan a continuación:

Carga efectiva, entrada por:

Puerto de la Capital. . .	2.528.435.34 toneladas
Puertos de la Costa Sur. .	260.050.49 ”
Puertos ríos interiores . .	163.379.— ”
	<hr/>
Total	2.951.864.83 ”
	<hr/>

Carga efectiva, salida por:

Puerto de la Capital. . .	2.264.972.49 toneladas
Puertos Costa Sur.	340.563.21 ”
Puertos ríos interiores . .	1.426.745.42 ”
	<hr/>
Total	4.032.281 12 ”
	<hr/>

En el comercio marítimo de ultramar primaron en el año 1917 los buques de bandera inglesa, que representaron en total un porte de 4.100.325.08, que en 1916 fué de 6.739.329.62 toneladas.

En el movimiento de ultramar se observa que en 1917 la afluencia de veleros a los puertos nacionales fué mayor que en 1916.

El movimiento total correspondiente al comercio y navegación de cabotaje nacional ha sufrido también

una seria disminución que alcanza a la cifra de 1.041.606.01 toneladas.

El movimiento general del cabotaje nacional estuvo representado como sigue:

53.891 vapores con un porte total de 16.661.096.90 toneladas
42.424 " " " " 4.020.594.63 "

El movimiento de la carga efectiva transportada por los buques de cabotaje nacional fué el siguiente:

20.330 vapores . . .	7.659.839.63 toneladas
25.335 veleros. . .	2.387.812.80 "
<hr/>	
Totales: 45.665 buques con	10.047.652.43 toneladas
<hr/>	

El movimiento o concurrencia a los puertos nacionales por buques que enarbolan banderas de naciones limítrofes y que ejercen el llamado cabotaje internacional, como hemos dicho antes, alcanzó en 1917 a un total de 2.521 buques con 118.165.24 toneladas. Estas cifras se descomponen así:

Vapores

495 entrados con . . .	29.174.79 toneladas
502 salidos con . . .	27.957.65 "

Veleros

761 entrados con . . .	30.523.77 toneladas
763 salidos con . . .	30.500.03 "

De estas últimas cifras corresponden a carga efectiva entrada y salida, respectivamente, las siguientes:

. 28.267.09 y 34.763.86 toneladas

En el rubro correspondiente al movimiento de buques dedicados al cabotaje internacional ocuparon el primer puesto los de bandera uruguaya, que alcanzó a representar un porte total de 678.541.89 con un transporte de carga efectiva igual a 44.181.58 toneladas, de las cuales corresponden 21.620.65 toneladas a la carga efectiva exportada.

A continuación va expresado sintéticamente en diversos cuadros la concurrencia habida en el movimiento operado por buques en puertos de la República, cuyo detalle se ve en las planillas estadísticas que siguen.

Cuadro núm. 1.

PUERTOS DE ULTRAMAR CUYO MOVIMIENTO FUE MAYOR DE 1.000.000 DE TONELADAS

Cabotaje

Puertos	Ultramar		Nacional		Internacional		Totales	
	Vapores	Veleros	Vapores	Veleros	Vapores	Veleros	1917	1916
Buenos Aires . .	4.367.937.62	988.028.62	2.468.709.07	1.350.760.82	—	—	9.175.436.43	11.537.982.78
Rosario .	709.578.34	76.425.22	791.581.93	192.701.97	8.595.23	3.015.61	1.781.898.30	3.019.683.39
La Plata . . .	1.330.451.---	56.973.---	75.935.30	252.068.80	2.246.80	836.---	1.718.510.96	2.235.878.22
Campana .	603.316.---	12.544.---	94.507.89	412.020.72	405.16	---	1.122.802.77	922.214.47

PUERTOS DE ULTRAMAR CUYO MOVIMIENTO FUE MENOR DE 1.000.000 DE TONELADAS, EXCLUYENDO LOS DE LA COSTA SUR

Cabotaje

Puertos	C a b o t a j e						T o t a l e s	
	U l t r a m a r		N a c i o n a l		I n t e r n a c i o n a l		1917	1916
	Vapores	Veleros	Vapores	Veleros	Vapores	Veleros		
Zárate . . .	348.000.—	—	182.277.87	168.399.79	—	—	698.787.66	703.718.66
La Paz . . .	—	276.85	614.884.05	70.930.51	—	—	686.091.41	535.257.96
Santa Fe . . .	6.938.—	5.126.—	230.612.26	416.389.09	—	—	659.065.35	553.580.29
Uruguay	—	3.546.—	496.519.06	127.688.80	6.613.92	11.540.23	645.908.01	782.727.08
Pto. Brugo	—	448.—	123.742.12	15.103.57	163.—	196.—	139.652.69	123.316.66
S. Nicolás	64.535.—	—	25.256.55	25.231.31	—	—	115.022.86	228.237.46
V. Constitución	26.220.—	—	3.092.81	20.237.57	—	78.—	49.628.38	213.786.37
San Pedro	9.378.—	1.325.—	17.611.02	13.778.14	—	—	42.092.16	144.853.99
Ibicuy	—	1.267.—	12.810.95	27.697.81	—	—	41.775.76	75.081.04
Ramallo	13.721.—	—	3.805.73	22.075.49	—	—	39.602.22	45.651.71

PUERTOS DE LA COSTA SUR

Puertos	Ultramar		Cabotaje		Totales	
	Vapores	Veleros	Vapores	Veleros	1917	1916
B. Blanca	373.371.54	24.650.07	25.442.94	10.503.81	433.968.36	1.441.122.03
C. Rivadavia	—	—	379.653.38	—	379.653.38	338.972.38
Madryn	82.373.20	—	290.118.50	54.—	372.545.70	349.693.46
Santa Cruz	273.445.43	—	8.554.26	8.099.09	290.098.78	261.434.26
San Julián	21.169.—	—	243.059.18	376.—	264.604.18	253.873.84
Río Gallegos	55.860.48	212.16	203.201.74	738.10	260.062.62	266.511.30
Deseado	8.204.—	—	246.720.74	—	254.924.74	237.561.36
San Antonio O.	—	—	54.236.25	—	54.236.25	56.563.34
Ushuaia	20.957.50	258.95	10.395.—	1.953.80	33.555.25	13.566.13
Patagones	—	—	10.627.39	1.415.28	12.042.67	13.794.68
Mar del Plata	—	—	5.977.04	—	5.977.04	16.943.87
Quequén	—	—	4.807.78	—	4.807.78	15.155.13
San Blas	—	—	576.56	736.96	1.313.52	484.48

**PUERTOS DE RIOS INTERIORES EN QUE OPERO EL CABOTAJE NACIONAL EX-
CLUSIVAMENTE**

Puertos	Vapores	Veleros	Totales	
			1917	1916
Paraná	858.956.—	32.149.—	891.105.—	927.956.—
Diamante	729.840.80	8.302.03	738.142.83	825.680.70
Bella Vista	669.109.45	20.578.95	689.688.38	721.667.58
Empedrado	654.217.60	2.764.13	656.981.73	729.942.73
Goya	650.783.61	280.56	651.763.17	749.095.22
Lavalle	635.863.04	940.86	636.803.90	701.156.20
Bermejo	595.546.12	6.130.02	601.676.14	607.410.42
Esquina	427.408.41	23.805.94	451.214.35	633.925.22
Curtiembre	109.645.12	9.298.45	118.941.57	109.153.51
P. de la Patria	102.353.52	2.357.64	104.711.16	90.117.55
Itá Ibaté	102.143.39	1.438.48	103.581.87	101.031.90
Itatí	100.095.58	1.737.40	101.832.98	89.155.08
Ituzaingó	98.190.97	—	98.190.97	106.942.04
Hernandarias	43.495.52	10.829.56	54.325.08	—

**PUERTOS DE RÍOS INTERIORES EN QUE OPERO EL CABOTAJE NACIONAL EX-
CLUSIVAMENTE**

	Puertos	Vapores	Veleros	1917	1916
	Totales				
Guaileguay		8.730.08	28.326.63	37.056.71	35.117.78
Bajada Grande		10.358.60	17.792.31	28.150.91	134.560.41
Reconquista		18.417.12	7.576.32	25.993.44	32.012.32
Victoria		4.870.01	16.537.54	21.407.55	34.306.57
Baradero		742.42	18.827.95	19.570.37	28.985.01
Villa Urquiza		16.731.89	2.550.52	19.282.41	—
Tigre		—	6.832.07	6.832.07	6.487.28
Monte Caseros		332.12	5.144.64	5.466.76	328.98
Río de Oro		—	4.544.16	4.544.16	3.049.70
Ajó		—	3.879.91	3.879.91	2.983.10

**PUERTOS DE RÍOS INTERIORES EN LOS CUALES SE EFECTUARON OPERACIONES DE CABOTAJE
NACIONAL E INTERNACIONAL**

Puertos	Nacional		Internacional		Totales	
	Vapores	Veleros	Vapores	Veleros	1917	1916
Corrientes	816.490.26	161.785.30	4.944.30	10.641.21	1.038.860.85	1.049.450.91
Barranqueras	695.361.84	119.774.23	1.166.06	6.000.53	822.304.71	899.811.13
Colón	491.124.52	197.029.07	8.355.83	133.25	696.642.67	765.581.98
Formosa	618.696.72	27.309.30	404.14	474.29	646.884.45	669.884.51
Concordia	519.638.83	13.273.87	15.739.24	21.289.89	569.941.83	752.208.70
Filcomayo	531.170.13	128.96	828.—	—	532.127.09	486.291.50
Gualeduychú.	126.450.69	52.836.15	468.—	379.—	180.133.84	224.701.15
Bouvier	176.188.16	—	951.92	30.—	177.170.08	—
Posadas	126.835.76	—	6.156.84	—	132.992.60	137.718.05
San Fernando	47.792.09	69.203.43	—	1.132.74	118.128.26	155.446.64
P. de los Libres.	2.275.04	5.258.82	20.—	4.242.—	11.775.86	11.190.13
La Cruz	1.542.—	338.—	72.—	256.—	2.208.—	4.101.—
Santo Tomé	—	1.242.16	—	508.—	1.750.16	5.124.28
Alvear	—	80.—	—	280.—	360.—	738.—

BUQUES DE GUERRA

NOMBRE	Fechas de Comienzo de construcción, Lanzamiento y Recepción	ASTILLERO	Costo cada uno — £	Desplazamiento — Tons.	Dimensiones principales			MAQUINAS					ARTILLERIA EN m/m			TUROS	ESPESOR DE CORAZA EN m/m					Tripulación sin ofic.		
					Eslora — Metros	Manga — Metros	Calado — Metros	Poder — Caballos	Velocidad — Millas	Número de propulsores	Capacidad Carbón (C) y Petróleo (P) — Tons.	Ratío de acción — Millas	Grueso — Calibre	Mediano — Calibre	Pequeño — Calibre		Cubierta protegida	Cintura	Batería	Torres	Torre de combate			
Acorazado «Rivadavia»	1910-1-14	Fore River	2.214.000	27.940	18,1	29,1	8,5	39.500	22,5	3	4000 C	7000	12 305 B L/50	12 162 B L/50 16 101 B L/50	4 76 Desem. 4 47 6 Ametrallad.	2/53	70	305	230	305	305	1130		
«Moreno»	1910-1-15	N. Y. Shipb	2.214.000	27.940	18,1	29,1	8,5	T. Curtiss	22,5	3	600 P	7000				2/53	70	254	157	305	305	1130		
Cruc.-acor. «G. San Martín»	1896-6-8	Orlando	668.200	6.773	100	18,2	7,6	13.000	20	2	1137	5020	4 203 A L/40	10 162 A L/40 6 120 A L/40	2 76 V L/13 6 67 H L/40 2 76 N L/42	4/45	37	150	150	150	150	431		
«Gral. Belgrano»	1896-7-8		696.700	7.069	100	18,2	7,9	M.T. Exp.	20	2	1150	6072	2 254 A L/40	14 162 A L/40	4 67 H L/40 2 76 Desem.	4	37	150	150	150	150	425		
«Pueyrredón»	1895-7-8	Ansaldo	782.000	6.773	100	18,2	7,6		20	2	1000	4732		10 162 A L/40 5 120 A L/40 1 101 B L/50	2 76 4 67 H L/40	4	37	150	150	150	150	427		
«Garibaldi»	1893-5-7		752.000	6.732	100	18,2	7,6		20	2	1137	5020					37	150	150	150	150	414		
Crucero «Buenos Aires»	1893-5-5	Armstrong	383.000	4.780	123,1	13,4	5,8	17.000	23	2	1000	7200	2 203 A L/45	4 162 A L/45 6 120 A L/45	12 47 A L/40	5	126				150	375		
«9 de Julio»	1891-2-2		293.000	3.540	107,0	13,4	5,9	14.350	22,7	2	770	5530		4 162 A L/40 8 120 A L/40	10 47 H L/40	3	114				76	315		
Gda. costa «Libertad»	1890-0-2	Laird	176.000	2.300	70,1	13,5	4	3.000	14,2	2	350	4280	2 240 K L/35	4 120 A L/40	6 47 N L/45		50			203	203	102	196	
«Independencia»	1890-1-3		176.000	2.300	70,1	13,5	4	3.000	14,2	2	350	4580					50			203	203	102	196	
Cañonero «Rosario»	1908	Armstrong	81.445	1.055	73,1	10	2,3	1.600	15	2	100	1000		2 152 A (Cb)	6 76 A L/50 2 V Desem. 8 Ametrallad.		25			70		70	142	
«Paraná»	1908		81.445	1.055	73,1	10	2,3	1.600	15	2	100	1000					25			70		70	142	
P. Sarmiento (G. mar. y cabos)	1898	Laird	105.000	2.850	80,3	13,2	7,1	2.800	13,5	1	330	4944		2 120 A L/45 2 101 B L/50	2 67 N L/50 2 67 H L/40 2 47 H L/40	3							294	
* Alm. Brown (Artilleros)	1890	Samuda	270.000	4.200	73,2	15,2	6,2	4.500	11	2	622	3610		10 160 S L/50 4 120 A L/40 1 120 A L/45	8 67 N L/45 4 47 H L/40		37			228		203	200	
* Monitor «El Plata»	1874	Laird	85.600	1.535	56,7	13,4	2,9	750	9	2	120	1440	2 203 ATL	1 120 A L/45	1 76 N L/42 2 67 N L/5 2 47 N L/45					152		152	91	
* «Los Andes»	1875		85.600	1.535	56,7	13,4	2,9	750	9	2	120	1440			1 76 N L/42 2 47 N L/45					152		152	91	
Cruc.-torp. «Patria»	1893	Laird	87.000	1.070	76,7	9,4	3,5	4.500	20,5	2	260	4567		2 120 A L/40	4 67 N L/50 2 47 N L/45	3						100	150	
Destr. de mar «Jujuy»	1910-1-2	Germania	124.360	950	88	8,3	2,6	20.000	34	2	250 C 110 P	3000		3 101 B L/50			4/53						99	
«Catamarca»	1910-1-2		124.360	950	88	8,3	2,6		34	2							4/53						99	
«Córdoba»	1910-0-2	Schiebau	124.360	950	90	9	2,4		34	2	290 C 50 P						4/53						99	
«La Plata»	1910-1-2		124.360	950	90	9	2,4		34	2							4/53						99	
Destroyer «Entre Ríos»	1896	Yarrow	35.570	340	58	6	2,5	4.000	26	2	80	2800			1 76 N L/42 3 67 N L/50 2 37 M L/30		3/45		25				66	
«Corrientes»	1896		35.570	340	58	6	2,5	M. Com.	26	2	80	2800					3/45		25				66	
«Misiones»	1896		35.570	340	58	6	2,5		26	2	80	2800					3/45		25				66	
Torp. de mar «Murature»	1891	Thornicroft	18.000	110	46	4,6	1,5	1.700	24	2	24	1850			2 47 N L/45 1 26 Ametr.		3							43
«Comodoro Py»	1891		18.000	110	46	4,6	1,5	1.700	24	2	24	1850					3							43
Torpedero «Buchardo»	1890	Yarrow	12.600	85	40	4	1,6	1.100	23	1	22	1600			2 47 N L/45 1 26 Ametr.		3							28
«Thorne»	1890		12.600	85	40	4	1,6	1.100	23	1	22	1600					3							28
«Bathurst»	1890		12.600	85	40	4	1,6	1.100	23	1	22	1600					3							28

Costo total 10.258.740 £. Desplazamiento total 120.390 toneladas. Total de cañones 454.

(*) Sin valor militar.

BUQUES AUXILIARES

NOMBRE	Costo Efectivo £	ASTILLEROS	Año de construcción	Desplazamiento tons.	Dimensiones principales			Calado metros	Velocidad nudos	Poder de máquinas caballos	Capacidad carboneras tone adas	Radio de acción millas	Tripulación sin Oficiales
					Esloza metros	Manga metros	Puntal metros						
TRANSPORTES													
Bahía Blanca	406.229	Reiherstieg-Hamb.	1911	9982(1)	150	38	11.7	8.4	12.5	4200	1414 12950	5700 12000	100
Pampa Chaco	47.000	Connel-Inglaterra	1895	8700	120	14	9.0	8.7	14.5	3500	1460	10944	85
Guardia Nacional	30.000	Backlay-Inglaterra	1890	6500	111.6	12.7	7.3	7	14	1350	700	6720	81
Ministro Ezcurra	50.424	Grangemouth-fuglater.	1914	2600	76.2	12.2	6.3	5.7	10.5	1243	350 0 250 P	3000	47
Ingeniero Luis A. Huergo	114.000	Fore River E. U. A.	1917	7200	104.5	14	8.2	6.5	10	1550	375 P	3000	72
Aristóbulo del Valle	88.000	Great Lakes-E. U. A.	1917	5400	79.5	13.1	7.8	6.5	9.5	1450	320	2900	54
Primero de Mayo	18.000	Howaldt-Alemania	1890	1050	60	9	4.6	4.3	11	650	120		62
Vicente F. López	7.600	Earle's Hull-Inglaterra	1906	725	50.3	7.9	5.6	3.5	9.3	480	65	1998	40
Piedrabuena	32.000	Laird-Inglaterra	1874	550	43.5	7.6	5.4	3.6	10	475	90		46
Constitución	13.678	Laird-Inglaterra	1875	560	42	9	3.2	2.4	10	320	24		12
República	13.678	Laird-Inglaterra	1875	416	33	9	3.2	2.4	9	420	30		11
Patagonia		En construcción-características alteradas.											
Tiempo		En construcción-características alteradas.											
AVISOS													
Azopardo	19.000	Estab. Téc. Austria	1884	100	48	8	3.2	2.7	10	600	90		10
Gaviota	8.000	Howaldt-Alemania	1888	120	30	5.4	3.9	2.4	8	230	20		14
Golondrina	8.000	Howaldt-Alemania	1888	95	30	5.4	4.2	3.1	8	170	24		13
Bahía Blanca													
Resguardo	5.000	Laird-Inglaterra	1874	100	30	5.5	3	1.2	8	168	16		14
Vigilante													
BUQUES VARIOS													
Adhara (Yatch)	3.930	Comper y Nicholson											
Alferez Mackinlay (Baliz.)	20.306	Yatch Builders Gosp.		55	21.34	4.27	2.13	4.6	10	60			
Ingeniero Iribas	7.860	Smit-Zoon-Holanda	1914	783	56	8.6	4.05	3.9	10	520	105	1503	
Pilcomayo (Grua)	13.678	Forges et Chantiers	1891	360	40	6.4	3	2.5	10	300	80	4744	30
Fulton (Minador)		Laird-Inglaterra	1875	416	33	9	3.2	2.5	9	420	62		14
Sayhueque (Policía fluvial)		Laird-Inglaterra	1897	79	24.1	4.6	2.6	1.8	9	100	14	1144	
Inacayal (Policía fluvial)	8.915	Forrest-Inglaterra	1901	145	38.1	7.6	1.8	0.8	9	185	20		16
Teuco (Policía fluvial)			1884	120	30.3	6.7	2.2	0.75	8		17	900	7
Namuncurá (Policía fluvial)	6.000	Forrest-Inglaterra	1901	120	38.6	6.1	1.5	0.84	9	140	15		16
Draga 206 C	35.028	Werf-Conrad	1904		55.45	9.5	5	4.60	9.7	600	45		45
Draga 211 C	77.694	Limon Cla. Scotland	1912		86.86	14.6	6.7	6.1	9	2400	520	2500	44
Uruguay (Hidrografía)	32.000	Laird-Inglaterra	1874	550	43.5	7.6	5.4	3.6	16	475	90		37
REMOLCADORES													
Ona													
Querandí	22.200	Thornycroft-Inglaterra	1913	1615	41.7	8.53	4.24	3.4	11	1200	95	2000	
Tehuelche			1914										
Fuegoino	7.875	Summer Day-Inglat.	1900	310	30.5	6.1	3.6	3.1	11.5	520	100		9
Delfín													
Penguin	1.600	Arsenal de Marina	1900	38	14.7	3.4	2.0	1.22	8	80	7		5
Cormorán													
Petrel	1.700	Arsenal de Marina	1900	44	16.6	3.35	2.0	1.22	7.5	80	0		4
Albatros	2.800	Arsenal de Marina	1901	66	18.3	4.3	2.4	1.5	8.5	130	10		4
Rawson	3.000	Taller de Marina	1906	95	22.6	4.9	2.6	2.1	8	80	14	1000	4
Remolcador N.º 1	3.905	John Penn	1883	140	21.83	4.55	3.10	2.55	8	200	20		7
Remolcador N.º 2	3.113	John Penn	1881	76	18.51	4.25	2.41	1.75	6	70	16		7
Corvina			1881	140	21.83	4.55	3.10	2.55	6	200	20		7
Mero			1881	140	21.83	4.55	3.10	2.55	6	200	20		7
Bermejo (2)	13.678	Laird-Inglaterra	1875	416	33	9	3.2	2.4	9	420	30		11

Costo total aproximado £ 1.316.381 — Desplazamiento aproximado 61.153 Toneladas

(1) Tonelaje bruto de registro.

(2) Reformado para buque proveedor de gas a las boyas de Puerto Militar.

P R E F E C T U R A S

<p>Río Paraguay ASIEN TO—FORMOSA</p> <p>JURISDICCION: Río Paraguay desde la confluencia hasta el río Pilcomayo. Río Bermejo. Río Pilcomayo</p>	<p>Paraná Superior ASIEN TO—CORRIENTES</p> <p>JURISDICCION: Río Paraná desde Punta Cuevas al río Iguazú. Río Iguazú. Río Paraná Mini desde el riacho Sa amanca al norte. Río Amores desde el arroyo Las Garzas al norte.</p>	<p>Paraná Medio ASIEN TO—SANTA FE</p> <p>Comprende los ríos, riachos, canales y arroyos que se inician como deslinde de jurisdicción con sus afluentes y los que existen dentro de la zona así determinada.</p> <p>JURISDICCION: Río Coronda desde el río Paranacito hacia el norte. Río Santa Fe. Río Colastiné. Río Salado. Río San Javier. Río Paraná Grande desde Arroyo del Salto hasta Punta Cuevas. Riacho Salamanca desde el Paraná Grande al río Paraná Mini. Río Paraná Mini al norte hasta el riacho Salamanca. Río Amores al norte hasta el arroyo las Garzas.</p>	<p>Paraná Inferior ASIEN TO—ROSARIO</p> <p>Comprende los ríos, riachos, canales y arroyos que se inician como deslinde de jurisdicción con sus afluentes y los que existen dentro de la zona así determinada.</p> <p>JURISDICCION: Río Paraná Grande desde puente Obligado hasta el arroyo del Salto la isla del Tragadero (parte sur). Río Paranacito desde el río Paraná Grande al río Coronda. Río Coronda desde el río Paranacito al río Carcarañá. Río Carcarañá. Arroyo Manga desde el río Paraná Grande hasta el riacho de los Novillos. Riacho de los Novillos desde el arroyo Manga hasta el riacho las Cuevas. Riacho Victoria desde riacho las Cuevas hasta el río Paraná Pavón. Río Paraná Pavón desde el río Paraná Grande al río Gualeguay. Río Gualeguay</p>	<p>Delta ASIEN TO—TIGRE</p> <p>Comprende los ríos, riachos, canales y arroyos que se inician como deslinde de jurisdicción con sus afluentes y los que existen dentro de la zona así determinada.</p> <p>JURISDICCION: Río de la Plata de la línea punta Olivos—kilómetro 85 del canal Nuevo hasta el nacimiento del río. Río Uruguay desde su desembocadura hasta el río Brazo Largo (Río Paraná). Río Brazo Largo desde el río Uruguay hasta el río Paraná Guazú. Río Paraná Guazú desde el río Brazo Largo hasta el río Ibicuy. Río Ibicuy desde el río Paraná Guazú hasta el río Gualeguay. Río Paraná Grande desde puente Obligado hasta el río Baradero. Río Baradero desde el río Paraná Grande hasta el río Paraná de las Palmas. Río Paraná de las Palmas desde el río Baradero hasta el canal Arias. Canal Arias desde el río Paraná de las Palmas hasta el río Luján. Río Luján.</p>	<p>Alto Uruguay ASIEN TO—MONTE CASEROS</p> <p>JURISDICCION: Río Uruguay desde el arroyo Mocoretá al río Pepirí Mintí.</p>	<p>Bajo Uruguay ASIEN TO—CONCORDIA</p> <p>JURISDICCION: Río Uruguay desde el río Brazo Largo hasta el arroyo Mocoretá.</p>	<p>Río de la Plata ASIEN TO—CAPITAL</p> <p>JURISDICCION: Río de la Plata—De la línea punta Olivos—kilómetro 85 del canal Nuevo al cabo San Antonio.</p>	<p>Litoral Marítimo Superior ASIEN TO—BAHIA BLANCA</p> <p>JURISDICCION: Litoral marítimo de cabo San Antonio hasta punta Cantor (península Valdez).</p>	<p>Litoral Marítimo Medio ASIEN TO—MADRYN</p> <p>JURISDICCION: Litoral marítimo de punta Cantor a cabo San Francisco de Paula.</p>	<p>Litoral Marítimo Inferior ASIEN TO—GALEGOS</p> <p>JURISDICCION: Litoral marítimo de cabo San Francisco de Paula a Lapataia.</p>
--	--	--	---	---	---	--	---	---	--	--

SUB-PREFECTURAS (S) AYUDANTÍAS (A)

<p>Bermejo (A) JURISDICCION: Río Paraguay desde la confluencia hasta Colonia Cano. Río Bermejo. DESTACAMENTOS: Las Palmas. Río de Oro. Colonia Cano.</p>	<p>Bella Vista (A) JURISDICCION: Río Paraná desde punta Cuevas hasta isla Lauretti (parte norte). Río Paraná Mini desde el riacho Salamanca hasta el riacho Piracú Guazú. Riacho Piracú Guazú desde el río Paraná Grande hasta el río Paraná Mini. DESTACAMENTOS: Campano. Piracucito.</p>	<p>Coronda (A) JURISDICCION: Río Coronda desde el río Paranacito hasta arroyo Negro. Río del Pueblo. Laguna Coronda. DESTACAMENTOS: Oroño. Paraná (S) JURISDICCION: Río Paraná Grande desde arroyo del Salto hasta isla Chapetón (parte Norte). Río Paraná Virjín. Curtiembre (A) JURISDICCION: Río Paraná desde isla Chapetón (parte Norte) hasta puerto Zavala.</p>	<p>San Nicolás (S) JURISDICCION: Río Paraná Grande desde puente Obligado hasta arroyo del Medio. DESTACAMENTOS: Ramall. Villa Concepción (A) JURISDICCION: Río Paraná Grande desde el arroyo del Medio hasta el arroyo Seco. Río Paraná Pavón desde el río Paraná Grande a riacho Victoria. DESTACAMENTOS: Arroyo Seco. Gualeguay (A) JURISDICCION: Río Paraná Pavón desde el río Gualeguay al riacho Victoria. Riacho Victoria desde el río Paraná Pavón al arroyo Nogoyá. Río Gualeguay.</p>	<p>Tigre (S) JURISDICCION: Río de la Plata de la línea punta Olivos—kilómetro 85 del canal Nuevo hasta el nacimiento del río. Río Uruguay desde su desembocadura hasta el río Brazo Largo (R. Paraná). Río Brazo Largo desde el río Uruguay al río Paraná Guazú. Río Paraná Guazú desde el río Brazo Largo al río Carabelas. Río Carabelas desde el río Paraná Guazú al río Paraná de las Palmas. Río Paraná de las Palmas desde el río Carabelas al canal Arias. Canal Arias desde el río Paraná de las Palmas hasta el río Luján. Río Luján. DESTACAMENTOS: Canal San Fernando. San Isidro. Chaná y Mintí. Naranjo y Guasá. Bravo. Las Palmas y Carapachay. Pique Luján y Canal Arias.</p>	<p>Monte Caseros (S) JURISDICCION: Río Uruguay desde arroyo Mocoretá al arroyo Miriray Grande. DESTACAMENTOS: Mocoretá. Naranjito. Timbay. Paniguan. Ceibo. Miriray. Santa Ana. Paso de los Libres (S) JURISDICCION: Río Uruguay desde el arroyo Miriray Grande al arroyo Estingana. DESTACAMENTOS: Capique. Isla Grande. Tapebirú. Guavirori. Agupé. Punta del Este. Lanzel. San Martín.</p>	<p>Gualeguaychú (S) JURISDICCION: Río Uruguay desde el río Brazo Largo hasta isla Sauzal. Río Gualeguaychú. DESTACAMENTOS: Poca del Gualeguaychú. Concepción (S) JURISDICCION: Río Uruguay desde isla Sauzal hasta el arroyo Urquiza. Colón (S) JURISDICCION: Río Uruguay desde arroyo Urquiza hasta arroyo Grande o del Pedernal. DESTACAMENTOS: Liebia. Concordia (S) JURISDICCION: Río Uruguay desde arroyo Grande o del Pedernal hasta arroyo Mocoretá. DESTACAMENTOS: Nueva Escocia. Yerú. Federación.</p>	<p>Capital (S) JURISDICCION: Río de la Plata—de la línea punta Olivos—kil. 85 del canal Nuevo. A la línea punta Colorada Kilómetro 37 del canal al puerto de Buenos Aires. Canal a Martín García (inclusive). DESTACAMENTOS: San Martín. Recoleta. Dársena Norte. Dársena Sud. Boca y Riachuelo. Dock Sud. Puente Alsina. Quilín. La Plata (S) JURISDICCION: Río de la Plata—de la línea punta Colorada kilómetro 37 del canal al Puerto de Buenos Aires. Canal a Martín García al cabo San Antonio. DESTACAMENTOS: Magdalena. Ajó.</p>	<p>Mar del Plata (S) JURISDICCION: Litoral marítimo desde cabo San Antonio a Mar del Sud. DESTACAMENTOS: Miramar. Quequén (S) JURISDICCION: Litoral marítimo de Mar del Sud a Punta Asunción. Bahía Blanca (S) JURISDICCION: Litoral marítimo de Punta Asunción a Punta Rasa. Río Colorado. DESTACAMENTOS: Galván. San Blas. Patagones (S) JURISDICCION: Litoral marítimo de Punta Raza a Punta Belén. Río Negro. DESTACAMENTOS: Barra del Río Negro. San Antonio Oeste (A) JURISDICCION: Litoral marítimo de Punta Belén a Punta Cantor.</p>	<p>Madryn (S) JURISDICCION: Litoral marítimo de Punta Cantor a isla Leones. Comodoro Rivadavia (A) JURISDICCION: Litoral marítimo de isla Leones a cabo Tres Puntas. Desierto (A) JURISDICCION: Litoral marítimo de cabo Tres Puntas a cabo Guayacán. San Julián (A) JURISDICCION: Litoral marítimo de cabo Guardiaán a cabo San Francisco de Paula.</p>	<p>Santa Cruz (S) JURISDICCION: Litoral marítimo de cabo San Francisco de Paula a punta norte de Caleta Coy. Gallegos (S) JURISDICCION: Litoral marítimo de punta norte de Caleta Coy a punta Dungeness. Río Grande (A) JURISDICCION: Litoral marítimo de cabo Espiritu Santo a cabo San Dionisio. Ushuaia (A) JURISDICCION: Litoral marítimo de cabo San Diego e isla de los Estados a Lapataia.</p>
---	---	--	---	---	---	---	---	--	--	---