

MEMORIA

— DEL —

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1932



Presentada al H. Congreso de la Nación

por el Ministro de Marina

Contraalmirante PEDRO S. CASAL

BUENOS AIRES

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

1933

Al Honorable Congreso de la Nación:

Tengo el agrado de dirigirme a V. H. elevando la Memoria del Departamento de Marina, correspondiente al año 1932.

La sucinta relación de los trabajos realizados informará al Honorable Congreso de las actividades de la Armada en lo que respecta a sus funciones administrativas y técnicas, que se han desarrollado en forma eficiente y encuadradas en el plan de economías impuesto por la situación financiera.

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

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

PEDRO S. CASAL
Ministro de Marina

Las actividades de la Armada durante el año ppdo., permitieron mantener la instrucción de su personal y la conservación y, por consiguiente, la eficacia del material. Por razones de economía general aquellas actividades se ciñeron a un programa que no responde todavía a todo lo que nuestra geografía y el progreso de la Nación exigen de la marina, pero a pesar de ello, se han llenado en forma satisfactoria los dos objetivos enunciados respecto al personal y al material, lo que es muy grato consignar si se recuerda el tiempo y el trabajo que implica la preparación de un personal que sea capaz de manejar en todos sus detalles y en toda la amplitud de su vasta utilización, el delicado y complejo material de una escuadra moderna.

La Escuadra se ha movido en nuestro mar territorial y a lo largo de la costa, destacando algunos buques a los diferentes puertos hasta la Tierra del Fuego, de modo que los oficiales y tripulaciones tengan un conocimiento tan íntimo como sea posible del medio en que deben actuar, al mismo tiempo que se llevan a aquellas alejadas poblaciones los beneficios de todo orden que significa la presencia de un buque, y se van preparando las futuras rutas comerciales por el lento y cuidadoso estudio del mar, que todavía por muchos años exigirá grandes y penosas energías a la marina. Cada vez

con más intensidad, la Nación se ve ligada al mar de cuyas rutas no son sino una continuación los grandes ríos y los caminos que llevan la vida y el progreso a todos los rincones del país. Como una consecuencia de este fenómeno natural de progreso, la marina debe mantener su capacidad de fuerza organizada que le permita cuidar el gran volumen del intercambio comercial y a ese fin dedica todas sus energías.

Uno de los problemas vitales para nuestra Armada como para cualquiera otra, es el del combustible, el cual ha sido resuelto en gran parte al cambiar o modificar las calderas y lugares de almacenamiento de nuestros buques de modo que puedan utilizar petróleo en lugar de carbón. Esto significa que el dinero que el presupuesto de Marina destinaba a adquirir carbón en el extranjero, se utiliza ahora comprando petróleo argentino que le proveen los Yacimientos Petrolíferos Fiscales, de modo que ese dinero queda en el país.

La incorporación de los submarinos y el desarrollo de los nuevos servicios que demanda este elemento, así como la apremiante necesidad de renovar y reforzar la aviación naval, prácticamente estacionada desde 1928, se traducirá sin duda alguna en un aumento de la suma que la Armada requiere y que es indispensable acordarle porque así se llegaría a asegurar no sólo la eficiencia de tales servicios sino también contribuirá a alejar posibles riesgos, manteniendo la confianza en los que trabajan en ellos.

Innecesario parece poner de relieve la importancia que han alcanzado estas armas modernas, para justificar la necesidad de prestarles la debida atención que su eficacia reclama.

La forma con que la Armada ha desarrollado sus trabajos en el mar evidencian que los gastos que hace el país para tener una marina, no son inútiles, puesto que el empleo de un buque moderno no admite términos medios para su manejo, de modo que las actividades desarrolladas demuestran que hemos llegado a un nivel de preparación del que podemos estar satisfechos y que debe merecer todos nuestros cuidados y preocupaciones para mantenerlo.

Una prueba más de esa capacidad de nuestros oficiales y tripulaciones, la acaban de dar los tres submarinos recientemente incorporados cuyo viaje de siete mil millas hecho sin buque apoyo y sin el menor inconveniente y de una duración de 42 días en plena experimentación de todos sus organismos, puede citarse con orgullo como un viaje ejemplar que ha llamado justamente la atención en el mundo profesional de todas las marinas.

Disciplina.—La educación moral del oficial de marina, su cultura profesional y el trabajo absorbente de los buques, son una serie de disciplinas espirituales y mentales cuya resultante es la disciplina general de la Armada evidenciada en la conducta y laboriosidad de todos sus hombres.

ESCUADRA ACTIVA

Para que una fuerza naval posea la capacidad a que como tal debe responder y para que se tenga la seguridad de que todo el complicado mecanismo de sus buques funciona sin tropiezos y es manejado por manos expertas, es necesario que esa fuerza se mueva; es decir, que sus buques estén tripulados y cada hombre atienda cuidadosamente la parte de material que se le confía. El resultado inmediato es la conservación de los buques y el mantenimiento del nivel de preparación alcanzado por el personal a costa de largos años de trabajo. Una parte de la Escuadra, la que está compuesta por buques anticuados que han prestado más de 30 años de muy buenos servicios en nuestra costa, está inactiva porque, por construcción, esos buques pueden soportar mejor el deterioro inevitable de su situación actual; sin embargo, su vuelta al servicio originará gastos relativamente elevados cuando la situación económica nos permita utilizarlos en los servicios auxiliares a que se los destina. De esos buques anticuados se ha utilizado durante el año al "Libertad", viejo cañonero de más de 40 años, que ha desempeñado funciones de vigilancia a lo largo de la Patagonia y de estacionamiento en Tierra del Fuego.

La inactividad de esa parte antigua de la Escuadra ha permitido una mejor atención de los buques modernos, más delicados, más complicados y

que la experiencia nos ha enseñado que necesitan una atención continua para evitar costosas reparaciones en un organismo que flota en un medio corrosivo como el agua de mar.

Es con objeto de conciliar las verdaderas necesidades de la defensa nacional con situaciones difíciles del erario público que se ha recurrido al desarme de los buques de segunda línea y además hemos reducido al mínimo indispensable con su funcionamiento los servicios terrestres de las bases navales, arsenales, etc. Esto mismo se ha hecho aun con los buques de primera línea cuyas tripulaciones han sido disminuidas hasta donde lo ha permitido el mantenimiento de la estructura fundamental de las fuerzas principales que no ha sufrido nada.

Este ha sido el criterio seguido para la actual organización de nuestras fuerzas navales, manteniendo armados con la tripulación estricta compatible con las necesidades del servicio, a nuestros buques principales y de mayor valor militar y desarmados los guardacostas, la mitad de los cañoneros y los buques auxiliares no indispensables.

Resultados comprobados hasta el presente.—La rapidez con que durante el corriente año los buques que han estado en situación de actividad el año pasado, se pusieron en condiciones para afrontar el trabajo normal de una escuadra, pone en evidencia los beneficios del sistema adoptado.

Se ha comprobado una evidente tonificación en la moral de las tripulaciones, puesta de manifiesto

no sólo en su acción a bordo de los buques, sino también en el empeño con que el personal se disputa los puestos de embarco. Estas ventajas observadas en los buques que han estado en actividad durante el año pasado se hacen más evidentes al compararlas con las dificultades que en ese mismo orden de cosas se han presentado tanto en material como en personal, en los buques incorporados a la Escuadra que han pasado recientemente de la situación de desarme a la de actividad.

El hecho de que actualmente con un presupuesto muy reducido con relación a los años en que el número de buques en desarme era grande, se pueda mantener todos los buques principales en situación de actividad, muestra que el desarmar buques no produce economías.

Considero que el provecho más importante que obtiene el país de su escuadra durante la paz puede resumirse repitiendo la manifestación que en oportunidad hizo el célebre presidente de los Estados Unidos de Norte América don Teodoro Roosevelt, en uno de sus mensajes y que dice al referirse a la marina de su país, “tratados de arbitraje, tratados de neutralidad, tratados para la erección de tribunales independientes, tratados de todo género, no pueden hacer nada para salvar una nación en grandes conflictos, si aquella nación no puede defender su propio honor, sus propios vitales intereses”.

La mejor garantía de que durante la paz, o durante la guerra entre otras naciones, se respeten

los derechos propios, es disponer de una fuerza adecuada a la potencialidad y prestigio de la Nación, que detenga por simple respeto toda inclinación a violarlos. La posesión de esta fuerza en eficiente estado, es de gran importancia para la seguridad del país y para mantener alto el sentimiento de dignidad nacional, sin ponerlo en peligro por falta de apoyo eficaz.

La marina de guerra constituye una parte muy importante de la defensa nacional, y la más adecuada para servir de exponente en el exterior de la potencialidad militar del país. Con el conocimiento de su existencia en estado eficiente, nuestros puertos, costas y rutas marítimas se sienten razonablemente protegidos, los capitales que controlan el volumen de nuestro comercio exterior pueden contar con largos períodos de paz estable para hacer provechosas sus actividades, y nuestras poblaciones ribereñas o marítimas y en parte la Nación entera, gozan de ese sentimiento de seguridad en sí mismos tan necesario para el desarrollo de una vida feliz y fructífera. El precio que el país pague por la marina para disfrutar de este estado de confianza y seguridad, será en realidad una prima de seguro muy baja con relación al costo desastroso que una inadecuada defensa puede significar para el país en caso de emergencia nacional.

La despreocupación por sus fuerzas armadas antes de la Gran Guerra, costó a Francia torrentes de sangre y de lágrimas, ha dicho un gran político francés.

Servicios marítimos conexos

Sin perder de vista su objetivo principal establecido anteriormente, la Marina desarrolla todas las actividades que su esfera de acción le permite, para contribuir al mayor progreso y mejor organización de los servicios administrativos de la Nación. Estas actividades se explican someramente en los puntos que siguen y se detallan con mayor amplitud en seguida:

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

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

b) *Escuela de Pilotos y Maquinistas Navales.*—Es la única institución del país donde se prepara y forma el personal de pilotos y maquinistas na-

vales, que son necesarios a la marina mercante nacional.

c) *Servicio Hidrográfico.*— A través de este servicio la marina contribuye eficazmente al desarrollo del comercio marítimo de la Nación, proporcionando en sus costas y puertos las condiciones de seguridad que requiere el tráfico.

A este fin, con los buques que tiene adscriptos y con la colaboración de los demás buques de la marina, mantiene un permanente servicio de relevamiento de costas y puertos, iluminación y balizamiento, publicación de cartas, derroteros, avisos a los navegantes, servicio de la hora oficial de la República y *tops* radiotelegráficos para la navegación.

Además contribuye al servicio meteorológico de la Nación, al estudio de la oceanografía en nuestras costas y litoral marítimo.

Vigilancia general de costas y relaciones con la población general del país—

Además de los servicios especiales de vigilancia que efectúa la Prefectura General Marítima, por intermedio de las navegaciones periódicas de los buques de la escuadra, del servicio de transportes a la costa sur, de los buques de estación permanente en Tierra del Fuego, buques hidrógrafos y balizadores y de aquellos buques que el Ministerio destaca a distintos puertos en casos especiales, se

hace sentir en todas nuestras costas un servicio de vigilancia permanente por nuestra Marina de Guerra, que infunde tranquilidad en nuestras poblaciones costaneras y asegura el respeto a nuestra soberanía y a nuestras leyes marítimas. En este sentido, la Armada ha prestado servicios especialmente eficaces para contribuir a la tranquilidad pública en momentos difíciles.

Con los mismos medios se ha atendido con eficacia el servicio de salvataje en los casos de desastres marítimos e inundaciones de poblaciones ribereñas.

Además de esto, desde tiempo atrás la Armada ha venido creando una red de comunicaciones inalámbricas en todo el litoral marítimo y fluvial de la República, desde Posadas hasta Ushuaia, con lo que ha fomentado el comercio y el bienestar en muchas poblaciones, que en otra forma estaban desligadas de nuestros principales centros. Estas estaciones, exceptuando las expresamente destinadas para el servicio naval, se van entregando a Correos y Telégrafos, a medida que esta Repartición puede hacerse cargo de ellas.

Otra misión que cumple la Marina en lo que respecta a la población general del país, especialmente de las ribereñas, la constituye el fomento del nacionalismo por la presencia de buques en los diversos puertos, especialmente en los menos frecuentados, y por su concurrencia a distintas ciudades para fiestas patrias o conmemoraciones nacionales.

Cabe a la Marina una parte importante en el desarrollo industrial del país. Alrededor de cada uno de los arsenales y bases de aprovisionamientos, se forman núcleos de población que se dedican principalmente a la confección de equipos y trabajos de construcción y reparaciones del material de la Armada. Dentro de lo posible, los materiales y aprovisionamientos empleados son de origen nacional, estimulando así el desarrollo de la industria privada. La industria nacional es también poderosamente ayudada por el importante aporte de personal técnico formado en las escuelas de la Armada y que vuelve a las actividades civiles a la terminación de sus contratos en la misma. Este es especialmente en las ramas de mecánica, electricidad y radiotelegrafía, personal que es muy preferido por sus cualidades técnicas y hábitos de labor y orden, como así también el personal que pasa a formar parte de las dotaciones de los buques mercantes.

Desarrollo de la Patagonia—

Es especialmente en la Patagonia donde la acción civilizadora de la Marina se ha hecho sentir con más intensidad. Fué ella la primera que dió a los puertos medios de comunicación y de transporte y aseguró su acceso para la navegación mercante a todos los puertos de la costa de interés para sus pobladores. Actualmente se sigue con ese servicio y se trata de mejorarlo aunque la base de esta aspiración está en la adquisición de buques adecuados, ya sea por compra directa o construyén-

dolos en nuestros talleres, medida esta última que ya ha empezado a ponerse en práctica.

A sus rincones más lejanos llega la acción del Servicio Hidrográfico, con el mantenimiento o instalación de faros, balizas y boyas y el relevamiento de las costas, que se efectúa en forma continuada para cubrir íntegramente el litoral marítimo de la República.

La Marina mantiene un servicio permanente para pasajeros y cargas de todos los puertos del sur, sirviendo al intercambio de ellos, aun de los de menos importancia, a los cuales no llegan los barcos de la marina mercante.

En lo que respecta a la parte más austral del continente, las poblaciones de la Tierra del Fuego sólo mantienen el servicio de intercambio postal y comercial por intermedio del transporte asignado de estación a dicha zona. La Marina ha tomado parte activa en el desarrollo comercial e industrial de los territorios del sur, habiendo contribuído con su personal y elementos, entre los que cabe mencionar la acción de oficiales retirados en la Gobernación de sus territorios, oficiales en actividad que han intervenido en la organización y explotación de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales, intervención en Tierras y Colonias, Comisión de Tarifas para transportes, establecimiento de servicio público en estaciones radiotelegráficas, organización inicial del transporte de subproductos, etc.

Es especialmente en la Patagonia donde se hacen sentir los beneficiosos efectos de vigilancia ge-

neral y servicios conexos, que siempre redundan en beneficio de aquella región.

Presupuesto

Como la estructura del Anexo G, de años anteriores, no ponía de manifiesto en forma clara y simple el monto y concepto de los créditos que la Armada requería para su desenvolvimiento, independientemente de los destinados a los servicios públicos a cargo del Departamento de Marina, se ha considerado indispensable introducir algunas modificaciones que, además de hacer más fácil su interpretación, permiten apreciar lo que el país invierte en cada uno de los renglones fundamentales en que ha sido dividido y la proporción de lo que pesa cada uno de ellos en el presupuesto general de la Armada.

Por otra parte, la separación de los gastos que demandan los servicios públicos a cargo de la Marina de los demás gastos de la Armada ha sido impuesta por la necesidad de dejar establecido que el Anexo G no representa solamente gastos de naturaleza militar, como frecuentemente se ha considerado.

La nueva estructura dada al presupuesto, obedece también al propósito de facilitar la confección de la estadística de gastos por buque y repartición en la forma aconsejada por la Comisión de estudios de los Servicios Navales, resultados que, sin duda alguna, proporcionarán la mejor fuente de información real sobre cada una de las necesidades que el servicio requiere.

RESUMEN DE SUELDOS Y OTROS GASTOS—1933

CONCEPTOS	Sueldos	Gastos	Totales	TOTAL GENERAL
ARMADA				
<i>Personal militar</i>				
Item Personal Militar Superior	6.603.880.—			
Item asignaciones diversas del Personal Superior	1.669.800.—		8.273.680.—	
	<hr/>			
Item Personal Militar Subalterno	12.747.480.—			
Item asignaciones diversas del Personal Subalterno	829.000.—		13.576.480.—	
	<hr/>			
Item Sobresueldos de enseñanza	17.500.—		17.500.—	21.867.660.—
	<hr/>			
<i>Personal civil de la Armada</i>				
Incisos 2 al 10	6.359.996.—		6.359.996.—	6.359.996.—
	<hr/>			
<i>Otros gastos—Inciso 13</i>				
Item 1—Mantenimiento y equipo del personal de la Armada		4.242.000.—	4.242.000.—	4.242.000.—
		<hr/>		
Item 2—Gastos de operación de la Armada		4.604.000.—		
Item 3—Reparación y renovación del material de la Armada		4.178.900.—		
Item 4—Gastos generales, eventuales y varios		1.500.160.—	10.283.060.—	10.283.060.—
		<hr/>		
Total del presupuesto de la Armada.				42.752.716.—
				<hr/>
SERVICIOS PUBLICOS ANEXOS				
<i>Prefectura General Marítima</i>				
Inciso 11—Personal Civil	4.217.940.—		4.217.940.—	
	<hr/>			
Inciso 13—Item 5—Otros gastos de la Prefectura General Marítima		1.743.240.—	1.743.240.—	5.961.180.—
		<hr/>		
<i>Servicio de Hidrografía, Faros y Balizas</i>				
Inciso 12—Personal Civil	525.291.50		525.291.50	
	<hr/>			
Inciso 13—Item 6—Otros gastos del Servicio de Hidrografía, Faros y Balizas		435.890.—	435.890.—	961.181.50
		<hr/>		
Total del presupuesto de servicios anexos				6.922.361.50
				<hr/>
Total del Anexo G para 1933				49.675.077.50

En cinco conceptos básicos fundamentales queda encuadrado el presupuesto de la Armada:

- a) Sueldos y asignaciones diversas del personal militar y sueldos del personal civil.
- b) Mantenimiento y equipo del personal (racionamiento y vestuario).
- c) Gastos de operación de la Armada (aprovisionamientos y combustibles).
- d) Reparación y renovación del material.
- e) Gastos generales, eventuales y varios.

Las sumas que por cada uno de estos conceptos han sido acordadas para el corriente año están consignadas en el siguiente cuadro que evidencia que la Armada podrá invertir la suma de \$ 42.994.804, en tanto que los servicios públicos a cargo del Departamento de Marina demandarán \$ 6.950.030, sin contar que todo movimiento de un buque de guerra está siempre ligado a una función pública ya sea de vigilancia o de estudio de nuestras costas, las que por muchos años todavía exigirán un gran esfuerzo a la Armada en ese sentido.

El reajuste del Anexo G ha sido estudiado detenidamente y ello ha permitido introducir una economía de \$ 269.756.50 $\frac{m}{n}$ en el presupuesto sancionado para 1933, cuyo total queda así fijado en \$ 49.675.077.50 $\frac{m}{n}$.

Si se compara esta suma con las que han podido disponerse en años anteriores, computando los créditos autorizados por Acuerdos de Ministros, se ve en el cuadro que sigue, que la Marina está a la altura del presupuesto de 1929; sin embargo, desde

PRESUPUESTOS, ACUERDOS DE REFUERZOS Y REBAJAS

Años	Presupuestos	Refuerzos o reducciones	Totales
1928	\$ $\frac{m}{n}$ 43.882.062.75	+ 1.220.777.27	\$ $\frac{m}{n}$ 45.102.840.02
1929	46.823.365.15	+ 2.335.626.68	49.158.991.83
1930	46.823.365.15	+ 5.921.344.24	52.744.709.39
1931	56.127.999.27	+ 550.185.45	56.678.184.72
1932	53.144.289.27	— 3.350.000.—	49.794.289.27
1933	49.944.834.—	— 269.756.50	49.675.077.50

entonces la Armada ha incorporado dos Cruceros (“25 de Mayo” y “Almirante Brown”), tres Exploradores (“La Rioja”, “Mendoza” y “Tucumán”) y tres Submarinos (“Santiago del Estero”, “Salta” y “Santa Fe”).

Si la Armada hubiese de permanecer inactiva, con el sólo propósito de reducir en algo las partidas destinadas a la adquisición de combustibles, que se compra en el país (petróleo), y de ciertos artículos indispensables para la navegación, dicha disminución no reportaría una economía apreciable y en cambio el material se deterioraría por esa causa, la moral del personal se resentiría y el país no tendría la garantía evidente de su eficiencia, que solamente puede alcanzarse desarrollando un programa discreto pero efectivo, que es lo único capaz de asegurarle la confianza que tiene depositada en la Armada y que la Armada misma desea mantener a todo trance, porque ese es su anhelo y también su orgullo.

El material de la Armada es muy delicado y costoso; la preparación que requiere el personal es hoy tan compleja que ambos factores implican una cuidadosa y continuada atención. No es posible improvisar una Marina; es necesario trabajar con tensión para adquirir el adiestramiento deseado en el manejo de un buque de guerra que resume todos los mecanismos que la industria produce y cuyo conjunto debe trabajar armónicamente. Alcanzando ese adiestramiento es necesario mantenerlo y a ello responden los ejercicios y actividades de la Escuadra.

Si se considera el valor enorme que representa el material de la Armada frente al natural proceso de envejecimiento que la edad impone, es fácil deducir la necesidad de ir acrecentando progresivamente la suma que año tras año se destina al mantenimiento de las unidades a flote mientras el valor militar de las mismas no obligue a radiarlas o reemplazarlas; la suma solicitada por este concepto, a pesar del nuevo tonelaje incorporado no es de ningún modo excesiva y ello merece destacarse y debe atribuirse a la capacidad y dedicación del personal de la Armada que sabe cuidar con esmero tan valioso material a fin de no reducir su vida por causas accidentales, manteniéndolo en las mejores condiciones de eficiencia que la finalidad de su empleo exige.

Cabe observar que dentro de la partida en concepto de renovación del material sólo se considera la renovación de algunos mecanismos de valor reducido; imposible es pensar adquirir, por ejemplo, un cañón, porque su costo absorbería gran parte de esos recursos.

Por todas estas consideraciones, el Departamento de Marina ha mantenido la escuadra en condiciones de desarrollar un programa discreto pero efectivo, en consonancia con el momento económico actual y con el anhelo de que llene su doble objeto de fuerza material y moral para que cumpla la misión a que está destinada.

DEPARTAMENTO DE MARINA

PROPORCION ENTRE CADA UNO DE LOS CONCEPTOS DEL PRESUPUESTO DE MARINA Y EL MONTO TOTAL DEL MISMO

<i>Personal Militar</i>		21,867,660.—	repres. el 44.02 %	del total
<i>Personal Civil</i>		6,359,996.—	”	12.80 % ” ”
<i>Otros gastos—</i>				
Item 1		4,242,000.—	”	8.50 % ” ”
Item 2	4,604,000.—		repres. el 9.26 %	
Item 3	4,178,900.—		” 8.47 %	
Item 4	1,500,160.—		” 3.02 %	
	10,283,060.—		” 20.75 % ” ”	
<hr/>				
<i>Serv. públicos anexos—</i>				
Prof. Gral. Marítima				
Inciso 11	4,217,940.—		repres. el 8.47 %	
Inciso 13—Item 5	1,743,240.—		” 3.54 %	
	5,961,180.—		” 12.01 % ” ”	
<hr/>				
Servicio de Hidrografía, Faros y Balizas				
Inciso 12	525,291.50		repres. el 1.05 %	
Inciso 13—Item 6	435,890.—		” 0.87 %	
	961,181.50		” 1.92 % ” ”	
	49,675,077.50			100.—

Resumen de la inversión del Presupuesto reajustado, Anexo G, 1932

Créditos para pago de sueldos	\$	30.319.455.—
Invertido	»	29.761.331.80
		558.123.20
Saldo no utilizado	»	
Créditos para gastos.	\$	19.474.834.27
Invertido	»	18.892.293.48
		582.540.79
Saldo no utilizado	»	
Presupuesto total	\$	49.794.289.27
Inversión total	»	48.653.625.28
		1.140.663.99
Saldo total no utilizado	»	

El resultado que arroja el cuadro precedente prueba de una manera elocuente que las diversas medidas adoptadas para reducir los gastos han sido eficaces. Para ello se han dejado de llenar algunas vacantes o se han demorado los nombramientos para cubrirlas, y se han restringido los ascensos militares; los gastos se han encuadrado dentro de límites que resultaron a veces demasiado estrechos, reduciendo también la amplitud de algunas actividades relacionadas con el servicio hidrográfico.

Trabajos públicos (Anexo L)

No obstante la autorización legal acordada por \$ 1.097.000 $\frac{m}{n}$ en el presupuesto de 1932, diversas circunstancias impusieron la necesidad de alterar

DEPARTAMENTO DE MARINA

PROPORCION DEL PRESUPUESTO DE LA ARMADA

Personal Militar

Personal Militar Superior y asignaciones diversas del mismo	8.273.680.— representa el	19.35 %	
Personal Militar Subalterno y asignaciones diversas del mismo	13.576.480.— ”	31.76 %	
Sobresueldos de enseñanza	17.500.— ”	0.04 %	
	21.867.660.— representa el	51.15 %	21.867.660.— representa el 51.15 %

Personal Civil

Incisos 2 al 10	6.359.996.— representa el	14.87 %	6.359.996.— representa el 14.87 %
---------------------------	---------------------------	---------	-----------------------------------

Otros gastos—Inciso 13

Item 1	4.242.000.— representa el	9.92 %	4.242.000.— representa el 9.92 %
Item 2	4.604.000.— representa el	10.78 %	
Item 3	4.178.900.— ”	9.77 %	
Item 4	1.500.160.— ”	3.51 %	
	10.283.060.— representa el	24.06 %	10.283.060.— representa el 24.06 %

Total del presupuesto de la Armada.	42.752.716.— representa el	100.— %
-------------------------------------	----------------------------	---------

PROPORCION DEL PRESUPUESTO DE LOS SERVICIOS PUBLICOS ANEXOS

Prefectura General Marítima

Inciso 11—Sueldo personal civil	4.217.940.— representa el	60.93 %	
Inciso 13—Item 5—Otros gastos	1.743.240.— ”	25.18 %	
	5.961.180.— representa el	86.11 %	5.961.180.— representa el 86.11 %

Servicio de Hidrografía, Faros y Balizas

Inciso 12—Sueldo personal civil	525.291.50 representa el	7.59 %	
Inciso 13—Item 6—Otros gastos	435.890.— ”	6.30 %	
	961.181.50 representa el	13.89 %	961.181.50 representa el 13.89 %

Total del presupuesto de los servicios públicos anexos	6.922.361.50 representa el	100.— %
--	----------------------------	---------

parcialmente el primitivo programa a fin de emprender algunas otras obras reclamadas con más urgencia. A pesar de haberse reducido en pesos 60.000 el monto del inciso respectivo con el propósito de contribuir a evitar el aumento de la deuda pública, sólo fué posible realizar una mínima parte de dicho programa (alrededor de \$ 190.000) habiéndose dado fin a los trabajos de instalación de la nueva usina eléctrica de Puerto Belgrano.

El examen de las necesidades más apremiantes ha demostrado la premura que reviste la ejecución de varias obras de índole diversa; el Departamento de Marina reconoce, sin embargo, que si bien se ha mantenido en límites estrechos para no recargar la deuda pública, dicha actitud ha impuesto una pausa perjudicial que no conviene prolongar.

Ley 11.378 de adquisiciones navales

El Departamento de Marina sólo ha invertido hasta el presente la mitad de los fondos acordados por esta ley, habiéndose adquirido los siguientes buques:

- 2 Cruceros: “25 de Mayo” y “Almirante Brown”, en reemplazo del antiguo “25 de Mayo”, del “9 de Julio” y del “Patria”, que fueron radiados hace algunos años.
- 5 Exploradores: “Mendoza”, “Tucumán”, “La Rioja”, “Cervantes” y “Juan de Garay”, en reemplazo de los seis que se mandaron construir en virtud de la Ley 6283 y que fueron rechazados por nuestras Comisiones Navales por no respon-

der a las especificaciones de los contratos respectivos. Estos buques fueron adquiridos por otras potencias europeas.

- 2 Buques oceanográficos: “San Luis” y “San Juan”, incorporados a la marina en el año 1928 y que prestan grandes servicios, pues a ellos casi exclusivamente está encomendado el estudio y levantamiento de las cartas marinas de nuestras costas.
- 1 Transporte de mar: el “Patagonia”, que se incorporó el año 1928 y que está destinado al servicio de vigilancia y transporte de carga y pasajeros entre los puertos de Tierra del Fuego.
- 3 Submarinos: “Salta”, “Santa Fe” y “Santiago del Estero”, recientemente incorporados.
- 2 Remolcadores de mar: “Toba” y “Mataco”, incorporados en 1928.

Además se ha adquirido parte de los materiales destinados a los trabajos de modernización o transformación de algunos buques de la Escuadra, de conformidad con las disposiciones de la citada ley, habiéndose terminado las obras correspondientes en el guardacostas “General Belgrano”, destructores “Jujuy”, “Catamarca” y “Córdoba” y cañoneros “Libertad” e “Independencia”.

Se han adquirido también diversos materiales de repuesto y otros destinados a trabajos de reparación o construcción de buques auxiliares, así co-

mo algunos elementos de combate. En las Bases Navales y Arsenales también se han llevado a cabo algunas mejoras, con cargo a dicha ley.

En razón de las conocidas dificultades financieras las inversiones que se vienen realizando, están muy lejos de responder a las sumas que la ley 11.378 fijaba para cada etapa, circunstancias estas que alargarán forzosamente el plazo en que la ley deberá quedar cumplida, no obstante la necesidad inmediata de acelerar la realización del programa autorizado.

Edificio para el Ministerio de Marina. — La construcción de este edificio es una necesidad fundamental, cuya realización contribuirá considerablemente a la eficiencia y coordinación de los organismos directivos superiores.

Aun cuando abundan las razones para justificar esta necesidad, he de poner todo mi empeño en llevar adelante este propósito, para lo cual ya se han practicado los estudios necesarios.

Reclutamiento del personal subalterno

El Departamento de Marina ha encarado una reforma fundamental a este respecto, llevándola adelante con estudiada cautela y en forma tal que a la menor falla se pueda volver a los métodos antiguos sin perder la experiencia adquirida.

En cada país el reclutamiento del personal y su formación tiene aspectos distintos, de modo que,

aunque en apariencia son los mismos, los problemas de cada marina ofrecen sus diferencias con los de las demás.

Cuando el problema económico es secundario, todos los demás se pueden resolver con cierta holgura, pero cuando aquél es primordial como en nuestro caso actual, es necesario hacer un prolijo estudio local para obtener el mismo provecho anterior, o más, con menos dinero.

La Marina tenía once escuelas para la preparación de los marineros de las diferentes especialidades. Los candidatos ingresaban a esas escuelas cuyos cursos duraban entre 2 y 5 años según la especialidad elegida, y al terminar sus estudios iban a los buques donde muchas veces se daban cuenta que no tenían condiciones para la vida de mar o para la sujeción que exige el régimen militar, de modo que pedían su baja apenas transcurridos los tres años del primer contrato. La Escuela de Mecánica, por ejemplo, cuya preparación total exige cinco años de estudios, ha dado promociones numerosas y de muchas de ellas no queda un solo hombre al servicio de la Armada. La Armada no exige que todos los hombres que prepara queden en sus filas; está bien que se vayan porque son técnicos argentinos con sólidos hábitos de disciplina que se incorporan a la vida interna del país, pero la Marina debe tratar de que un buen porcentaje se quede en ella y a eso tiende la reforma del reclutamiento. La actual Escuela de Mecánica, sin perder su carácter de tal, sirve también con sus amplios locales

de punto de concentración para los candidatos de todas las demás especialidades elegidos entre los que reúnen una determinada preparación; después de una somera preparación exclusivamente militar se les envía a los buques y recién después de un año se seleccionan los que por sus condiciones y tendencias han de seguir en la Armada. Hecha la selección se les da una preparación eminentemente práctica de su especialidad, de la que ya conocen bastante por el año pasado a bordo, y los buques terminan la obra, puesto que ellos constituyen la mejor escuela de preparación del personal.

Se hace una excepción con los que siguen las especialidades de mecánicos de máquinas, de artillería, de torpedos, electricistas y radiotelegrafistas, los cuales hacen un curso completo de taller en la Escuela de Mecánica y vuelven a bordo. Como la cantidad de candidatos es aproximadamente el mil por ciento del necesario, hay extenso campo para una selección amplia de jóvenes preparados y entusiastas que evita la lenta y penosa preparación elemental que se daba en nuestras escuelas. Y esto no es que se deba a la depresión económica y a la falta de trabajo en el país, pues desde hace algunos años y en plena prosperidad nacional, la afluencia de candidatos siempre ha sido grande para la Marina.

El resultado del nuevo sistema, que indudablemente cambia en forma radical determinados aspectos de nuestras tripulaciones, da hasta ahora muy buenos resultados, es mucho más económico y

nos pone en el camino de la reducción del número de conseriptos a bordo de los buques, donde no puede llegar a ser eficiente por el corto tiempo de servicio y en la mayoría de los casos en perjuicio del material que se deteriora con su aprendizaje.

Agregados navales.—La reducción en los gastos que debió imponerse este Departamento, motivó la supresión de los agregados navales a las embajadas ante Gran Bretaña, Estados Unidos de Norte América, Francia, Alemania, Italia, España, Chile y Brasil, que hacían posible mantener una vinculación más directa con las actividades y progresos de las marinas de los países mencionados. Por esta razón se tratará de restablecer ese servicio en la medida que lo permitan los recursos del momento.

ESTADO MAYOR GENERAL

Actividades y comisiones especiales de los buques durante el año 1932.—Al finalizar el período anual de actividades la escuadra de mar fué revisada en la rada de La Plata por el Excmo. señor Presidente de la Nación, entrando al Puerto Nuevo de la Capital las unidades mayores, el 8 de diciembre.

El grupo de rastreadores debió mantenerse en los ríos Paraná y Uruguay desempeñando servicios especiales de vigilancia.

El crucero “25 de Mayo” fué destacado a Comodoro Rivadavia a fines de abril, donde por espacio de un mes mantuvo servicios de vigilancia con motivo del conflicto obrero en los Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

El explorador “Mendoza” desempeñó también comisión análoga de corta duración en dicho puerto con anterioridad a la del crucero “25 de Mayo”.

El explorador “Garay” se mantuvo destacado durante los dos primeros meses, en los puertos de Rosario y Paraná desempeñando comisiones especiales.

El cañonero “Libertad” que al comienzo de 1932 se encontraba de estación en el sud desempe-

ñando la jefatura de la Comandancia de la Tierra del Fuego, fué relevado a fines de febrero por el rastreador “M 9”. En junio fué destacado a Comodoro Rivadavia a raíz de la huelga en los Yacimientos Petrolíferos Fiscales. A fines de agosto fué destacado al Rosario donde permaneció poco más de un mes para regresar nuevamente a dicho puerto a fines de octubre manteniéndose allí alrededor de otro mes.

El cañonero “Rosario” desempeñó comisiones especiales a partir de mediados de año en el puerto de Rosario y más tarde en el de Corrientes con motivo del conflicto boliviano-paraguayo.

El cañonero “Paraná” desempeñó durante el primer semestre comisiones diversas en el río Paraná; en el mes de mayo visitó el puerto de Asunción, asociándose en representación del Gobierno Argentino a los festejos realizados con motivo del 121 aniversario de la independencia de la República del Paraguay; a partir de agosto permaneció en Corrientes en comisiones especiales con motivo del conflicto boliviano-paraguayo.

El guardacostas “Belgrano” efectuó un viaje a Puerto Madryn y Comodoro Rivadavia en los primeros meses del año.

El rastreador “M 1” desempeñó comisiones especiales en Corrientes y La Paz.

El rastreador “M 4” fué destacado en comisiones diversas en el río Uruguay.

Buques extranjeros que visitaron el país en 1932

NOMBRE	CLASE	Nacionalidad	Comandante	LLEGO	ZARPO	Observaciones
«Uruguay».....	Crucero	Uruguayo	Cap. J. Hernandez	Julio 8	Julio 10	Festejos patrios
«Saranac»	Guardacostas	Norteamericano	Cte. Guard. H. G. Hamlet	Julio 10	Julio 15	} Crucero de Instrucción
«Sebago»	id.	id.	id.	id.	id.	
«Karlsruhe»	Crucero	Alemán	Cap. Frag. Wassner	Agosto 8	Agosto 31	} Visitó P. Belgrano
«Scarborough»	id.	Inglés	Cder. C. A. Kershaw	Octubre 23	Octubre 31	
«Alvise Da Mosto»...	Explorador	Italiano	Cap. Navío Mangotti	Nov. 5	Nov. 16	
«Emmanuele Pessagno»	id.	id.	Cap. Frag. Acorretti	id.	id.	
«Durban»	Crucero	Inglés	---	Dic. 20	Enero 5	} Jefe de Flotilla Comodoro Lane Poole
«Dauntless»	id.	id.	---	id.	id.	

El rastreador “M 7” intervino en experiencias diversas realizadas en la costa del Chubut y posteriormente en comisiones en el río Uruguay.

El “M 9”, como se dice antes, permaneció de estación en la Tierra del Fuego durante algunos meses y posteriormente fué incorporado al grupo de rastreadores.

Buque escuela “Presidente Sarmiento”.—El 14 de enero dió por finalizado el crucero por los ríos de la Plata y Paraná, iniciado el 20 de diciembre de 1931, conduciendo a su bordo a los cadetes de la Escuela Naval, dándose así cumplimiento al embarque de fin de curso de los mismos, exigido por el reglamento de esa escuela.

El 9 de abril zarpó del puerto de la Capital para iniciar su XXXII viaje de práctica, llevando a su bordo los cadetes del último año de la Escuela Naval. Este viaje comprendía dos cruceros por la Costa Sud y otro por diversos puertos de la América del Sud y costa oeste de Africa. Regresó a la rada de La Plata, dando por finalizado el viaje, el 17 de diciembre, navegando durante los tres cruceros 16.214 millas.

Biblioteca Nacional de Marina.—Durante el año han ingresado a esta biblioteca 367 obras nuevas, 60 folletos y 31 planos y mapas. Actualmente posee 8784 volúmenes, 1002 folletos y 478 planos y mapas.

Han concurrido durante el año 1567 personas, consultando 1712 obras de la biblioteca.

La reducción introducida en la partida del presupuesto asignada a la misma, no ha permitido adquirir algunas obras nuevas, lo que ha influido mucho en la ausencia de lectores con relación a otros años.

Museo Naval.—Durante el año han ingresado once piezas nuevas, entre las cuales se destacan dos fotografías de la inauguración del canal Alfonso XIII por el crucero “Buenos Aires” de nuestra Armada.

Han concurrido al museo, durante el año, 4453 visitantes.

Servicio de Comunicaciones Navales

Este Servicio va acercándose paulatinamente a lo que por su rol exclusivamente militar debe llenar en el organismo de la Armada. Desde 1929 ha ido desprendiéndose del servicio radiotelegráfico público que venía realizando desde su iniciación sin compensación alguna y en el que insumía la tercera parte de su personal, así como sumas apreciables de dinero; sólo falta entregar a la Dirección General de Correos y Telégrafos, conforme a las disposiciones del decreto del 21 de noviembre de 1928, las estaciones de San Julián, Río Grande y Ushuaia, esperándose que ello quede cumplido en el año en curso.

En general, la escuadra posee los equipos indispensables para las comunicaciones, pero el progreso de los diferentes aparatos que el servicio requiere,

la falta de homogeneidad de algunos equipos y la instalación de los que faltan, han sido comprendidos en el programa cuyo cumplimiento, bastante costoso, implica disponer de los fondos necesarios.

Se ha encarado asimismo el problema del balizamiento radioeléctrico en ciertos tramos de la costa para atender necesidades de carácter naval-militar. Pero como ese balizamiento interesa también desde un punto de vista comercial, es innegable que la circunstancia de que los buques de cierto porte cuenten con radiogoniómetro, ha de conducir al país a la instalación de radiofaros, creando así un nuevo servicio público que no puede seguramente absorber el presupuesto militar de este Departamento.

En el estado actual de la navegación el radiofaro es un elemento de gran importancia, en ciertos casos indispensable, siendo la tendencia universal generalizarlo; en el caso de nuestro país, con un litoral tan extenso, su desenvolvimiento está fijado por la intensidad del tráfico marítimo y las posibilidades económicas actuales. En este concepto, se ha encarado la posibilidad de instalar radiofaros que faciliten la navegación en el Río de la Plata y en el litoral de la Provincia de Buenos Aires.

Instalaciones.—Se ha continuado el plan de modernización del material radioeléctrico en todos los buques y estaciones costaneras, equipándolos con transmisores y receptores de onda continua o continua modulada, en su mayor parte construídos por el Taller de Radiotelegrafía de este Servicio de Comunicaciones Navales.

Con éstas, casi todas las instalaciones fijas y móviles de la marina son de onda continua, anticipándose así en dos años a la fecha de 1935 fijada por la Convención Internacional de Wáshington. La incorporación de nuevas unidades con elementos más modernos radioeléctricos, pone en evidencia la necesidad de homogeneizar y modernizar el equipo en el resto de los buques, tarea que exige tiempo y cuyo costo está fuera de las posibilidades actuales. Con todo, se proseguirá paulatinamente, con los recursos asignados, a equipar de radiogoniómetros los buques que aun no lo poseen, a aumentar la potencia de las estaciones fijas de servicio naval exclusivo (Trelew, Buenos Aires y Puerto Belgrano), para asegurar en toda circunstancia las comunicaciones con los buques en el mar, modernizar los equipos de los destructores, etc.

Servicio de Aviación Naval

Ha sido muy provechosa la participación de esta arma en los ejercicios de la Escuadra para el servicio de exploración, vigilancia y tiro. Se la utiliza también en trabajos de hidrografía en los cuales su concurso es de un gran valor.

La reducción impuesta, por razones de economía, a los créditos acordados a la Aviación Naval, sólo ha permitido atender las necesidades más inmediatas para cumplir sus actividades anuales. Existe, sin embargo, verdadera urgencia en adquirir más elementos de vuelo, reponer algunos aparatos de escuela, reponer plantas de poder de cier-

tos hidroaviones y mejorar la pista de aterrizaje de Punta Indio.

La importancia alcanzada por las fuerzas aéreas y la atención que a esta rama de la defensa le dedican todos los países, contrasta con el reducido material de este tipo con que cuenta la Armada. Las dificultades financieras han entorpecido el desarrollo de esta arma que exige que su material sea renovado con relativa frecuencia, pero en cuanto sea posible se tratará de remediar este estado de cosas.

Aun cuando se espera poder satisfacer en la medida de lo posible, durante el corriente año, estos requerimientos más apremiantes, oportunamente he de pedir a V. H. los fondos que permitan hacer frente a las impostergables exigencias señaladas.

Operaciones aeronavales más importantes.—Un vuelo experimental entre Punta Indio y Comodoro Rivadavia, y regreso, con escalas para reaprovisionamientos, fué cumplido por un avión “Pelicano”.

La escuadrilla de aviones escuela cumplió un viaje de práctica como final del noveno curso, siguiendo el itinerario: Pacheco-Venado Tuerto-Córdoba-Paraná-Gualeguaychú-Punta Indio.

La escuadrilla de caza cumplió un vuelo de adiestramiento entre Punta Indio y Gallegos, haciendo escalas en Puerto Belgrano, San Antonio, Trelew, Comodoro Rivadavia, Deseado, San Julián, tanto en el viaje de ida como en el de regreso.

Elementos de la Comandancia de aviación de la Primera Región Naval participaron en los ejercicios de la escuadra; efectuaron además diversos vuelos de zona e interzona, con destino a San Fernando, Buenos Aires, Mar del Plata, Carmen de Patagones o Punta Indio y regreso, cumpliendo distintos objetivos militares.

Durante el año se relevaron mediante fotografía vertical mil kilómetros cuadrados, de los cuales ochocientos kilómetros corresponden al trabajo hidrográfico de Bahía Blanca.

Resumen de las actividades del año:

1—Número de vuelos	7131
2—Horas de vuelo	4514
3—Aviones accidentados:	
Con destrucción total	1
Con averías parciales	3
4—Accidentes fatales	ninguno
5—Averías de avión:	
a) Por cada 1000 horas	0.90
b) Por cada 1000 vuelos	0.56
6—Avería total de avión:	
a) Por cada 1000 horas	0.23
b) Por cada 1000 vuelos	0.14

7—El total de horas voladas representa un recorrido de seiscientos sesenta y cinco mil cien kilómetros (665.100), a un promedio de ciento cincuenta (150) kilómetros por hora.

DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL

Durante el curso del año 1932 las oficinas de la Dirección General que hasta entonces habían ocupado distintos locales, fueron trasladadas al que actualmente ocupa la Escuela de Mecánica de la Armada.

Con ello, aparte de las ventajas económicas en lo que a pago de alquileres se refiere, se ha conseguido la centralización de las oficinas antes dispersas, tales como Justicia, Reglamentación y Sanidad, con las ventajas consiguientes.

Por decreto de fecha 27 de octubre ppdo. se aprobó la nueva organización interna de la Dirección General, corrigiendo así diversas deficiencias de la reglamentación anterior y contemplando el nuevo sistema de reclutamiento para el personal subalterno de la Armada.

Escuela Naval.—Con motivo de la supresión del curso preparatorio y del ingreso en 1933, los cursos han quedado reducidos a 4 años de estudio en la escuela además del curso de aplicación a bordo de la “Sarmiento”.

Las modificaciones introducidas anteriormente obligaron a modificar en forma correlativa los programas de la escuela.

Semanalmente los cadetes han efectuado salidas en los días sábado y domingo en el buque adscripto a la misma, con el objeto de hacer práctica a bordo en todos los servicios.

Reducción del número de conscriptos.—El rendimiento del conscripto a bordo sólo ha sido aceptable, en general, en el segundo año de su servicio militar; cada vez que se producía su licenciamiento reaparecía el problema de obtener un reemplazante capaz de asegurar la armonía y eficacia en ciertas tareas generales que exigen intervención simultánea de todo el personal.

La necesidad de resolver esa situación de una manera definitiva ha obligado a aceptar como la mejor solución, la de reducir ligeramente el número de conscriptos a bordo de los buques de valor militar efectivo, destinándolos más bien a los buques auxiliares, buques sueltos, transportes, y a las reparticiones de tierra como plantel para la infantería de marina.

La medida es indudablemente benéfica y sus efectos se han hecho sentir de inmediato.

Los cambios más notables que el servicio produce en los conscriptos que se incorporan a las filas de la Armada, se evidencian principalmente en los puntos que se resumen a continuación:

Educación elemental. — Un porcentaje grande, que pasa del 30 % de conscriptos, al incorporarse

son analfabetos o semianalfabetos. Todos ellos al licenciarse saben leer y escribir.

Educación general.—El servicio inculca en la gran mayoría de los conscriptos hábitos que les son desconocidos, de higiene, moral, vida en común, conocimientos de mundo, gentes, y tópicos diversos de instrucción cívica, historia y geografía, que les forma una nueva personalidad.

Educación técnica.—En sus servicios en la marina aprenden o se perfeccionan en diversos oficios, como ser: maquinistas, electricistas, radiotelegrafistas, escritura a máquina, marineros, contabilidad, etc., que los habilitan para trabajar en la vida civil.

Los que no salen de la Armada con un oficio determinado, llevan por lo menos su inteligencia desarrollada y hábitos de trabajo para ser elementos útiles en muchas de las actividades de la vida civil.

Educación física.—El beneficio en este sentido que adquiere el conscripto, es el más evidente por ser el más objetivo. La vida sana y metódica, los ejercicios físicos, deportes y la buena alimentación producen en su físico un progreso notable, siendo perfectamente apreciable la diferencia entre un conscripto nuevo y otro que ya tiene un año de servicio.

En términos generales, cuando un conscripto se incorpora a las filas, tiene en general un aspecto

débil, poca viveza de movimientos y muchas veces con pocos hábitos de trabajo y aun de higiene; al volver a la vida civil se ha transformado en un hombre ágil, fuerte, de mirada viva y de comprensión rápida y con un gran deseo de progreso personal basado en los numerosos conocimientos adquiridos.

Cada año la marina incorpora a la fila ciudadana, un contingente de elementos no sólo útiles para el progreso económico e industrial del país, sino también para el orden y estabilidad de la sociedad, por sus hábitos de disciplina y doctrinas arraigadas de orden, adquiridas en el servicio, que le permiten defenderse contra ideas disolventes o antisociales.

Este contingente provee el personal necesario para tripular los buques de segunda línea, auxiliares y mercantes para el caso de movilización y para la custodia de Bases y Reparticiones de tierra, dejando un gran remanente de reservas instruídas para el Ejército, con que puede contar el país.

Número de conscriptos que rechazan los médicos y causas más comunes. — El número de conscriptos rechazados asciende al 38.9 % sobre el total de reconocidos. La causa más frecuente de inaptitud, es la debilidad constitucional, 16.2 %, siguiéndole en orden decreciente la mala dentadura, 15.5 %. La debilidad constitucional no es un defecto exclusivo de la conscripción argentina; en efecto, Sestini (“Igiene navale”, pág. 324), dice refiriéndose al reclutamiento en la marina italiana:

“... el mayor número de rechazados es dado por los débiles”.

La inmensa mayoría de los dados de baja por debilidad constitucional y por mala dentadura, son hombres que no padecen ninguna enfermedad y que están físicamente capacitados para ganarse el sustento y aun para formarse una posición en la lucha por la vida; si han sido declarados inútiles para el servicio de la Armada, es sencillamente porque entre el número excesivo de ciudadanos que cada clase suministra, se han elegido para prestar servicio los físicamente mejor dotados.

La consideración del párrafo anterior, es exactamente aplicable a los dados de baja por varicocele o hernias, que representan en conjunto un 11.4 por ciento.

La tuberculosis—en todas sus formas y variedades—llega solamente al 2.3 %.

El paludismo con manifestaciones inequívocas de su presencia, alcanza al 0.2 % sobre el total de reconocidos.

El porcentaje de inútiles que arroja esta estadística no sólo no es elevado, sino que resulta pequeño si se le compara con el porcentaje de rechazados en otros países. Alemania antes de la guerra 1914-18, no incorporaba al Ejército nada más que el 18 % de los convocados (Guiraud, “Manuel d’Hygiene”, pág. 959). Este mismo autor dice, refiriéndose a la conscripción de Francia, “apenas la quinta parte de los reconocidos presenta los ca-

racteres de robustez necesarios” (obra citada, página 959).

Por otra parte, la selección de los contingentes debe ser tan rigurosa como lo permita el número de ciudadanos que compongan la clase y las necesidades de la Armada. Y en efecto, las estadísticas demuestran que la morbilidad y la mortalidad de los incorporados es tanto menor cuanto mayor ha sido el número de rechazados en el reconocimiento médico de ingreso.

Debe tenerse también en cuenta, al efectuarse una concentración, que el cambio de clima y vida a bordo que la conscripción exige, con las variaciones de temperatura, la humedad, la escasez de cubaje de aire en los dormitorios y la misma nostalgia del terruño, perturban inicialmente y por cierto tiempo, el normal funcionamiento del organismo de los hombres, debilitan sus resistencias y los hacen presa más fácil de las enfermedades, hasta tanto se adapten al nuevo medio de vida.

Por estas razones sólo se incorporan al servicio a los ciudadanos dotados de una capacidad físicamente “sobresaliente”.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL

Una intensa y proficua labor ha desarrollado esta Dirección General durante el año pasado, con evidente beneficio para la Armada; los estudios y proyectos formulados, una vez aprobados, dejarán resueltos diversos problemas de importancia, cuya realización se espera llevar a cabo en la medida que lo permitan los créditos acordados al Departamento de Marina.

En general el material naval se encuentra, de acuerdo a su edad, en muy buenas condiciones.

Talleres de la Armada. — La disminución de obras, motivada por razones de economía, provocó cierta escasez de trabajo obligando a reducir las horas de trabajo semanales y a establecer turnos a fin de evitar en lo posible las bajas del personal obrero.

Aun cuando existen algunos operarios con derecho a la jubilación y cuya aptitud física para el trabajo ha disminuído por razones diversas, se ha considerado necesario mantenerlos en servicio mientras no se les acuerde la jubilación en trámite; las dificultades que les crearía su cesantía en circunstancias en que ni la edad ni la capacidad para el trabajo se lo permiten, evidencian que la medida adoptada obedece a un sano criterio humanitario y de justicia.

Del 25 de diciembre al 3 de enero se acordó la licencia anual reglamentaria de 8 días, al personal obrero permanente de los talleres.

Tan pronto como la situación financiera lo permita se proseguirán algunas obras paralizadas y que están comprendidas en el plan de modernización, conforme a la Ley 11.378; para ello se ha adquirido gran parte de los materiales necesarios que han debido guardarse en depósitos y que exigen así vigilancia y recorridos periódicos para evitar su deterioro.

Fueron así suspendidos los trabajos en los guardacostas “San Martín” y “Pueyrredón” y en el destructor “La Plata”, habiéndose terminado las obras de transformación del transporte “Patagonia” para destinarlo como buque de carga y pasajeros al servicio de la Comandancia de Tierra del Fuego.

En el destructor “Jujuy” quedaron terminados los trabajos de modernización y una vez efectuadas las pruebas con buen resultado, quedó incorporado a la escuadra en actividad.

Buques radiados.—Durante el año ppdo. fueron radiados del servicio el crucero “Buenos Aires” y el estacionario “Los Pozos” por haber perdido su valor militar. El “Buenos Aires” tiene 37 años de edad y el “Los Pozos” 52 años.

DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

Dentro de las normas legales y reglamentarias, la marina ha desenvuelto su labor administrativa en forma eficiente. Cabe destacar la cooperación prestada por la Contaduría General de la Nación, que sin amenguar su compleja y delicada función fiscalizadora, y compenetrada cada vez más de las reales necesidades de la Armada, ha permitido desarrollar las actividades económicas del año en condiciones de regularidad altamente favorables.

Las actividades de los talleres para confección del vestuario para la tropa, colchonería, de medias y artículos de punto, de bolsas y coys y del de banderas, si bien han permitido atender los aprovisionamientos reglamentarios no han tenido la amplitud de años anteriores. Algunos locales son de capacidad reducida y los elementos de trabajo que éstos admiten son insuficientes, lo que obliga a recargar a las máquinas para satisfacer las necesidades de los aprovisionamientos.

Con motivo del traslado de la Dirección General del Personal al local que ocupa la Escuela de Mecánica, se remitieron a la Primera Región Naval los muebles y enseres aprovechables que quedaban en desuso.

A fin de evitar erogaciones, que no hacía posible la reducción introducida en las partidas del pre-

supuesto, se ha venido aprovechando muchos artículos pertenecientes a los buques radiados y fuera de servicio.

En vista de los resultados obtenidos se ha adoptado el combustible Diesel Oil Y. P. F. en reemplazo del gas oil. Esta medida trae aparejada la conveniencia de menor precio, así como la ventaja de permitir ahora su adquisición a los citados yacimientos.

Se hace sentir la necesidad de adquirir elementos de transporte para entregas de petróleo a los buques de la Armada surtos en el puerto de la Capital, evitando así que esos buques deban ir a atracar a sitios especiales para aprovisionarse cada vez que necesitan embarcar menor cantidad de 400 toneladas que es la mínima que provee directamente la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales con sus elementos.

Impuesto a los réditos.—Para la aplicación del impuesto a los réditos del trabajo personal 4.ª categoría al personal de la marina, y a fin de establecer un control exacto para la percepción de este impuesto, se procedió a la apertura de un fichero especial a fin de llevar el control de lo que cada contribuyente ingresa.

Lo percibido durante el año 1932 e ingresado a la Dirección del Impuesto asciende a la cantidad de \$ 155.204.56 $\frac{m}{n}$.

Pagos al comercio.—En el transcurso del año mencionado, se han recibido facturas de comercio

por un valor de \$ 8.716.823.35 $\frac{m}{n}$, de cuyo importe \$ 4.795.103.77 $\frac{m}{n}$, con 379 facturas por corresponder a mayor valor de \$ 5000 $\frac{m}{n}$, de acuerdo con el artículo 18 de la ley de presupuesto, se elevaron para su pago a la Tesorería General de la Nación y 3368 facturas con un valor de \$ 3.563.882.06 $\frac{m}{n}$ fueron abonadas por la Tesorería de esta Dirección General.

Efectuadas las liquidaciones de las referidas facturas se han obtenido descuentos y bonificaciones por un valor total de \$ 358.837.52 $\frac{m}{n}$ de cuyo importe corresponden \$ 318.309.89 a las mandadas abonar por la Tesorería General y \$ 40.527.63 $\frac{m}{n}$ a las abonadas por la Tesorería de esta Dirección General.

Con relación a 1931 hay una disminución en los descuentos obtenidos de \$ 16.743.50 $\frac{m}{n}$ que reconoce como causa la extensión que ha sido necesario efectuar en los plazos para los pagos por la escasez de fondos en que se ha hallado en la mayor parte del año transcurrido.

Sobre las facturas cuyo pago se ordena por la Tesorería General se han efectuado devoluciones de descuentos por la suma de \$ 17.252.36 $\frac{m}{n}$, por haber vencido los plazos establecidos en los pliegos de condiciones en las fechas en que, después de efectuadas las liquidaciones por esta Dirección General, se hicieron efectivas por los comerciantes dichas cuentas.

Esta suma es menor en \$ 5159.11, que la devuelta en 1931, pero ello obedece a que muchos expedientes en que los comerciantes solicitaban devoluciones de descuentos fueron a ejercicios vencidos por haber hecho efectivas sus cuentas después de haber sido clausurado el ejercicio de 1931, habiéndose autorizado devoluciones por este concepto imputándolas al ejercicio vencido de 1931, reclamamos por la cantidad de \$ 62.914.67 $\frac{m}{n}$.

Se ha formulado cargo por \$ 7708.23 $\frac{m}{n}$ en quince planillas por falta de entrega de mercaderías y multas.

Laboratorios. — Han desarrollado una intensa labor que queda evidenciada en los 7453 análisis y ensayos practicados durante el año, y cuya clasificación es la siguiente: ensayos de explosivos 1147; análisis de industriales 2617; resistencia de materiales 617; ensayos eléctricos 1025, y análisis biológicos 2047.

El servicio de transportes y la costa Sud

1.—Durante muchos años la Armada fué la única que atendió las necesidades marítimas de la costa Sud. En la actualidad hay tres compañías con servicio regular que limitan sus actividades hasta Gallegos y Magallanes en territorio chileno.

Al Sud del estrecho la única bandera argentina que navega continúa siendo la de los transportes de la Armada.

Para evitar competencias indebidas y asegurar a los pobladores de la Patagonia bodegas y fletes adecuados, una comisión nombrada en 1926 estableció las zonas a atender por la industria privada y el Estado y las tarifas que no pueden ser alteradas sin aprobación oficial.

El manejo de los transportes nacionales corre por cuenta de la Dirección General Administrativa de este Ministerio, sus servicios tienen conexión con el problema general de la Patagonia, el cual desde el punto de vista de la Armada presenta aspectos interesantes que se mencionan a continuación:

a) Fomento de los territorios y especialmente de las zonas costaneras.

b) Nacionalización de los mismos.

Toda iniciativa por parte de nuestro pueblo y sobre todo de nuestras autoridades, que tienda al desarrollo del primer punto citado, influye y realiza mucho de lo segundo. Como comprobación puede citarse la zona al Sud de Río Negro hasta Deseado, cuya argentinidad si alguna vez pudo ser discutida, no cabe ahora duda de que es firme y efectiva gracias a los programas de obras públicas y colonización allí desarrollados.

Pero por desgracia, el desarrollo efectivo de esos programas parece haberse detenido a la altura de Comodoro Rivadavia; más al Sud, con excepción de algunas obras portuarias en Deseado, la cárcel

de Ushuaia y los faros y estaciones radiotelegráficas que erigió la Armada, falta mucho por hacer todavía.

2.—El problema de la nacionalización existe realmente. Se poseen varios informes al respecto en este Ministerio, pero para ponerlo de manifiesto bastará citar el caso de Río Grande en Tierra del Fuego, con una población normal de 350 almas casi todo el año, la mayoría chilenos, siguiendo en cantidad los yugoeslavos, españoles, ingleses y recién en quinto orden los argentinos. La escuela del pueblo tenía en 1930 inscriptos 48 niños, de los cuales 28 chilenos, 17 argentinos y 3 españoles.

En verano la población se duplica, también chilena la mayoría del elemento móvil, para atender los trabajos del frigorífico, que en 1930 faenó 260 mil capones.

En Río Grande operan regularmente siete buques; seis de ellos chilenos (“Fortuna”, “Amadeo”, “Austral”, “Antártico”, “Americano” y “Avilés”) y uno solo argentino: el transporte nacional de estación en Tierra del Fuego. Los buques chilenos están en manos de sólo dos fuertes empresas que tienen grandes establecimientos ganaderos y por lo tanto están interesadas en llevar sus propios productos y no los de sus competidores, que terminan por ser eliminados o absorbidos.

A pesar del importante movimiento ganadero y comercial de Río Grande (ocupa el tercer puesto

por su recaudación aduanera en 1932 entre todos los puertos del Sud) no existe allí sucursal del Banco de la Nación, y como la población e intereses son en mayoría chilenos, no debe extrañar que también exista como medio circulante, predominio del peso chileno o de la libra esterlina, siendo muchos de los pagos efectuados por letras sobre Magallanes y Londres.

Comerciantes de Río Gallegos y otros lugares, con intereses en Tierra del Fuego, prefieren para sus traslados viajar en su automóvil hasta Magallanes, embarcar con su vehículo en el ferry boat que todos los días cruza el estrecho hasta Tierra del Fuego, y en pocas horas más llegan a sus campos o a Río Grande, notando de paso que los caminos son buenos y conservados en el tramo chileno y que tan pronto se traspone la tranquera del mal cuidado alambrado que sirve de límite internacional, comienzan en el territorio argentino caminos que no pueden compararse, por su conservación, con los chilenos.

3.—Las condiciones de vida son bastante precarias en el Sud. Está en la conciencia general que el ir a poblar aquellas zonas implica sacrificios y privaciones, pues se mantienen muy aisladas del resto del país y de los centros productores de cuyos recursos necesita el poblador para su vida y trabajo.

Todo programa que abarque facilidades primordiales para que esos elementos lleguen con regularidad, rapidez y economía, será obra de fomento y

de nacionalización. Este Ministerio cumple con su deber de enunciar algunas de las obras de realización más inmediata, que no implican erogaciones de importancia y en cuyo desarrollo deben intervenir también otros Ministerios.

Ellas son:

- a) Establecer una sucursal del Banco de la Nación en Río Grande.
- b) Construcción y conservación de caminos y puertos en la Patagonia y Tierra del Fuego.
- c) Radicación de elemento trabajador argentino o de inmigración que tenga interés o deseo de ser nuestro ciudadano.
- d) Renovación y depuración de las concesiones de tierras y bosques, evitando la absorción de los pequeños ganaderos por los de mayor capital o recursos.
- e) Reservas de tierra para Guerra y Marina, parques de aviación, etc.
- f) Construcción de facilidades portuarias que simplificarían las operaciones de los buques y abaratarían en consecuencia los precios de los artículos.
- g) Estudio o revisión de las actuales tarifas de fletes en virtud de los trastornos económicos del momento.

h) Reorganización de los servicios que presta la Armada y que comprenden los transportes nacionales y la Comandancia de Tierra del Fuego.

Algunos de estos puntos interesan directamente a la Armada, por lo cual se hará una rápida revisión de la situación actual a su respecto.

4.—*Facilidades portuarias.*—Favorecerá inmediatamente a los pobladores al simplificar las operaciones, embarcos y desembarcos de pasajeros y materiales importantes. Habiendo muelles se evitan los trasbordos en chatas, llenos de riesgos y dificultades. Puede anticiparse que habrá mayor tráfico marítimo y los precios se abaratarán facilitando en general la vida.

La Armada hizo lo que estaba a su alcance instalando faros y balizamientos que permiten el acceso a los puertos tanto de día como de noche.

El Ministerio de Obras Públicas tiene terminados los estudios y presupuestos de obras en Río Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Ushuaia.

Con \$ 1.280.000 quedarían completadas las instalaciones previstas para Ushuaia y Río Gallegos, que son las de mayor interés para la Armada.

Con \$ 1.867.000 más se completarían Santa Cruz y San Julián. Con otros 574.000 \$ se terminaría en Río Deseado.

Es decir que con sólo \$ 3.730.000 que pueden escalonarse en varios años, se tendrían habilitados cinco puertos donde se trabaja muy pobremente en la actualidad.

Aunque el Departamento de Marina sabe que el Ministerio de Obras Públicas se ocupa de estos problemas, ellos interesan tan de cerca a las actividades que la Armada desarrolla en la Patagonia, que no pueden dejar de mencionarse en esta memoria.

5.—*Reorganización de la comandancia naval de Tierra del Fuego y del servicio de transportes a la costa Sud.*—El Ministerio lo ha encarado de acuerdo a los informes de la comisión designada en 1931 para estudiar la reorganización de los servicios navales.

Nuestros transportes llenan su objetivo en la medida de sus posibilidades. Es sensible reconocer que por sus características y cantidad no responden del todo a los requisitos del servicio comercial del Sud y de su explotación económica, entendiéndose por tal a aquella que por lo menos llegara a cubrir por completo sus propios gastos.

Para lograrlo serían necesarios buques adecuados.

- a) Por su cantidad, para atender un servicio regular, con fechas e itinerarios fijos, condición esencial para que los utilicen los comerciantes a quienes ese requisito es indispensable para poder prever la colocación de

sus órdenes de compras, saber cuándo pueden contar con sus cargas y cumplir los compromisos con sus clientes.

- b) Por sus características, para responder a las dificultades de la navegación en el Atlántico austral, a las severas condiciones hidrográficas de sus puertos y a la necesidad en algunos de ellos de varar y descargar en las playas mientras no existan muelles.
- c) Por su costo de explotación o sea que naveguen con el menor gasto y requieran el menor personal posible. Esto implica dotarlos de motores Diesel, que es la tendencia general naviera, por las mismas causas que se acaban de enunciar.

Este es un programa que irá encarando la Armada a medida que lo permita la situación económica.

Como la posibilidad de nuevas adquisiciones es algo remota, no hay más remedio que atender por ahora aquellos servicios con los buques que tenemos, los cuales por su edad requieren cada año sumas mayores para ser reparados y mantenidos en condiciones de eficiencia. Todos esos gastos y los normales del servicio de los transportes no alcanzan a ser cubiertos con el producto de sus fletes, y como no es posible abandonar el Sud a su suerte, se están produciendo todos los años déficits que no son visibles por cuanto contribuyen a esos gastos

otras partidas (personal, equipo, víveres, combustible, etc.) del presupuesto, el cual resulta estar así aportando un cierta cantidad que es invertida realmente en fomento del Sud en lugar de serlo en servicios navales.

Tomando como base las cifras del año próximo pasado tendríamos:

Cinco viajes del "Pampa" reeditaron	\$ 180.600
Gastos ocasionados	» 417.400
Déficit, cubierto por presupuesto . . .	» 236.800

Las perspectivas que se presentan son favorables y hacen presumir que esa diferencia podrá ser muy disminuída.

No es extraño, sin embargo, que se produzca ese déficit porque lo mismo ocurre a todas las líneas de navegación en este momento; por otra parte, en el caso de nuestros transportes, es necesario tener en cuenta que no elijen sus puertos de recalada como acontece con las compañías privadas. El transporte va a cualquier rincón donde hay un poblador y es esa la verdadera ayuda a la Patagonia aunque a veces gasta más en combustible que lo que cuesta, no ya el flete, sino la carga misma.

Para cubrir debidamente las necesidades actuales sería menester dedicar dos transportes, lo que duplicaría los gastos. Resultará en consecuencia que mientras no contemos con buques más aptos, y se quiera como es patriótico atender nuestro lejano Sud, la Marina seguirá contribuyendo con

sus propios elementos en la medida que las circunstancias se lo permitan.

6.—*Supresión o modificación de los derechos aduaneros e instalación de un puerto franco.*—El alejamiento de los centros poblados o productores, la escasez de recursos propios, pues la única explotación de importancia es el pastoreo de hacienda lanar, y los rigores del clima hacen que la vida en el Sud resulte precaria, costosa y llena de sacrificios y privaciones, verdaderas causas que impiden la radicación de núcleos pobladores apreciables.

Es necesario corresponder a esos sacrificios si se quiere ofrecer algún aliciente para que nuestros hombres miren un poco hacia el Sud y experimenten impulsos de ir a probar fortuna y radicarse allí.

La instalación de un puerto franco completaría las medidas de fomento, e interesa también a la marina por cuanto se concentraría hacia ese puerto el tráfico marítimo exterior, atraído por esa facilidad, y se produciría un movimiento de cabotaje irradiatorio desde allí hacia las zonas vecinas que impulsaría de modo efectivo el progreso de las poblaciones costaneras, influyendo también hacia el interior. Pero este es un asunto que está ligado a los intereses generales del país y cuyo estudio no pertenece a este Departamento, que se limita a mencionar una medida, recordando que el bienestar de la Patagonia era mayor antes de la implantación de las aduanas.

Chile ha vislumbrado las grandes posibilidades de tal medida al erigir recientemente en franco el puerto de Magallanes.

Por nuestro lado su instalación en Tierra del Fuego sería desventajosa, por su apartamiento de las rutas marítimas; tampoco es conveniente ubicar el puerto franco en un extremo de la zona que se quiere beneficiar, por cuanto encarecería el traslado hacia el otro extremo y dificultaría el cabotaje que gana con una posición equidistante. Santa Cruz o San Julián, especialmente el primero por sus condiciones hidrográficas resultan los más indicados.

Para mayor facilidad la zona de punta Quilla más inmediata a la entrada de Santa Cruz resulta muy aparente.

7.—Los aspectos del problema de la Patagonia enunciados son conocidos; las soluciones diversas que se proponen son de fácil ejecución; no implican erogaciones importantes y serán de beneficio inmediato, no sólo en el orden económico sino también en el del progreso material y moral de una vasta extensión del territorio argentino. Representan una obra patriótica muy grande en la cual la Armada está empeñada desde los primeros instantes de su existencia y en la cual le correspondería mucho del mérito que resulte.

Transportes (servicio Costa Sud).—Durante el año 1932 han estado afectados a este servicio los transportes “Pampa” y “Patagonia”, los cuales

han efectuado los viajes que a continuación se indican :

“*Pampa*”.—Realizó 5 viajes entre Buenos Aires y Ushuaia con escalas en los puertos intermedios, conduciendo pasajeros y cargas particulares y oficiales del Ministerio de Marina y por cuenta de otros Ministerios. Los datos relacionados con estos viajes se consignan en la planilla que se agrega.

“*América*”.—Sólo ha efectuado un viaje entre Buenos Aires y Ushuaia conduciendo pasajeros y cargas particulares y oficiales del Ministerio de Marina y por cuenta de otros Ministerios, haciendo escalas en Ingeniero White, Madryn y Comodoro Rivadavia. Fué pasado a situación de actividad para efectuar el viaje de referencia.

“*Patagonia*”.—Este buque hizo su primer viaje con fecha 27 de agosto ppdo., zarpando de esta Capital con destino a Ushuaia y tocando los puertos intermedios para los cuales había embarcado pasajeros y carga particular y oficial. En Tierra del Fuego quedó afectado al servicio como buque de estación para efectuar viajes entre Ushuaia y Río Gallegos. Atendiendo este último servicio ha efectuado 3 viajes redondos.

Buque tanque “Ministro Ezcurra”.—Único con que se cuenta para transporte de combustible líquido, ha efectuado durante el año 6 viajes en uno de los cuales llegó hasta Ushuaia para aprovisio-

nar de petróleo a buques destacados en ese puerto, efectuando los restantes entre Dock Central, Puerto Belgrano y Comodoro Rivadavia con cargamentos destinados a la escuadra en Madryn y en la Primera Región Naval.

Servicios al extranjero.—Para este servicio sólo se cuenta con el transporte “Bahía Blanca” que ha permanecido durante todo el año en situación de desarme en la Primera Región Naval.

Resumen de viajes y producido de los transportes en el año 1932

BUQUES	Número de viajes	PASAJEROS CONDUCIDOS			Carga conducida, en toneladas			Producido en pesos moneda nacional		
		Ofic.	Part.	Total	Oficial	Particular	Total	Oficial	Particular	Total
		«Pampa»	5	575	380	955	2.095	4.309	6.404	78.866.83
«Ministro Ezeurra»	6	6	—	6	25.921	—	25.921	137.527.39	—	137.527.39
«América»	1	42	9	51	2.816	1.164	3.980	88.341.49	31.635.32	119.976.81
«Patagonia»	2	28	28	56	54	407	461	2.251.07	7.942.93	10.194.00
TOTALES	14	651	417	1.068	30.886	5.880	36.766	306.986.78	180.232.46	487.219.24

PRIMERA REGION NAVAL

Puerto Belgrano

Las obras portuarias y los canales de acceso se han mantenido en muy buenas condiciones de utilización, continuándose con la ejecución de los trabajos de reconstrucción y elevación de la escollera oeste.

En cuanto al canal de acceso al puerto, se sigue tropezando con la carencia de elementos adecuados para mantenerlo en la profundidad conveniente en toda su extensión.

El tren de dragado, constituido por una pequeña draga a cangilones y cuatro pequeñas chatas para transporte de barro, es insuficiente para los servicios a que debe responder en esa Base Naval. Por sus cualidades y alcance en profundidad, la primera sólo puede trabajar en las horas que lo admita el estado de la marea, causa que limita su rendimiento efectivo y por consiguiente resulta poco económico. Como comprobación de esto, basta señalar el hecho de que en los nueve meses de trabajo efectivo realizado por la draga, o sea en 225 días, ha extraído un total de 75.800 metros cúbicos de barro, dentro del puerto, lo que equivale a un promedio de 337 metros cúbicos aproximadamente por día.

Es por consiguiente indispensable dotar a la Región de elementos más adecuados para constituir el tren de dragado del puerto, más aun si se considera las exigencias de los distintos puertos comerciales, que comprende la ría de Bahía Blanca.

El 31 de octubre ppdo. fué habilitado el nuevo canal de entrada a los puertos de Bahía Blanca, denominado Canal Principal, el cual fué debidamente aboyado con los elementos de la Región. Este canal que reemplaza con ventaja incuestionable al que se venía utilizando hasta entonces y que en algunos puntos, por efectos de la corriente y arrastre de arena, se estaba cerrando, fué abierto con la utilización de elementos de dragado facilitados por el Ministerio de Obras Públicas, con los que se ha podido dar una profundidad suficiente para el pasaje de los buques de mayor calado.

Talleres.—El total de lo invertido en las obras ejecutadas en buques y reparticiones, alcanzó a la suma de \$ 882.260.06; la labor de los talleres generales en 1932 ha sido relativamente poca, disminuyendo el total de sus obras con respecto a años anteriores.

El número de obreros disponibles el 31 de diciembre ppdo., era de 614, de los cuales 477 eran operarios y 137 aprendices. El jornal medio por operario ha resultado ser de \$ 7.65 y de \$ 2.08 el de los aprendices.

Usinas nuevas.—Durante el año se puso en servicio la nueva usina de corriente alternada, la que ha sido ya recibida definitivamente.

Esta nueva usina significa un progreso considerable pues además de disponerse de mayor cantidad de energía eléctrica, permitirá suministrar corriente a los buques en sus atracaderos. Por otra parte, se ha logrado una sensible economía en el costo del Kwh., costo que se espera todavía reducir mediante el cambio de calderas, a efectuarse tan pronto como sea posible obtener los recursos necesarios.

También se han recibido y puesto en servicio las 4 subusinas que forman parte del plan de renovación de las instalaciones de Puerto Belgrano. Se han iniciado además las obras complementarias correspondientes a la red de alimentación de los buques, estando ya en servicio la que se deriva de la subusina IV.

Depósitos de materiales.—Es indispensable hacer frente a diversas exigencias que este servicio requiere, ampliando o levantando construcciones de capacidad adecuada para el almacenamiento ordenado de materiales y en condiciones de seguridad.

Embarcaciones.—Reconociendo la urgente necesidad de dotar a la Región de embarcaciones adecuadas para el transporte y provisión de agua y petróleo a los buques adscriptos, se ha dispuesto la construcción de una chata-tanque, trabajo que será ejecutado por los talleres de la misma.

Dentro de los recursos disponibles, se está considerando actualmente todo lo relacionado con el mejor servicio del estacionario de prácticos de Ba-

hía Blanca, a fin de que este servicio público posea la eficiencia que reclaman los intereses comerciales de esa importante vía marítima.

Diques de carena.—Su estado general es bueno; es necesario la construcción de w. c. y cocina entre ambos diques para atender las neccsidades de los buques carenados, subsanando así la deficiencia de los actuales w. c. y evitando la improvisación de cocinas cada vez que se precisan. Durante el año entraron a dique 20 buques de la Armada, el buque escuela de la marina de guerra española “Sebastián Elcano”, 1 buque de la Dirección de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y 1 buque mercante.

Hospital.—Ha prestado una importante ayuda humanitaria a la población de Punta Alta, asistiendo a numerosos pacientes, salvando así la falta de un hospital o sanatorio en dicha población civil.

TERCERA REGION NAVAL

Río Santiago

Usina.—Diversas mejoras se han introducido a la usina de esta Región; el aumento de consumo de energía eléctrica en razón de la ampliación de las instalaciones y de la incorporación de nuevos buques con apostadero en Río Santiago, hace indispensable y urgente la provisión de un grupo eléctrico de potencia adecuada para satisfacer esas crecientes necesidades.

Alojamientos.—La casa de suboficiales, no obstante las continuas reparaciones de que ha venido siendo objeto, no es ya habitable; se trata de una vieja e inconfortable construcción de madera y cinc que debe ser reemplazada por un edificio apropiado en cuanto la Marina pueda contar con fondos para ello.

Provisión de agua potable.—A fin de subsanar los inconvenientes derivados de la falta de agua que recibe la Región desde La Plata, se está instalando una nueva tubería por intermedio de las Obras Sanitarias de la Provincia de Buenos Aires.

Este problema seguramente deberá ser abordado y resuelto en forma independiente, sea mediante la perforación de pozos o tomando directamente agua del Río de la Plata por los fondos del canal

Intermedio para someterla al proceso de decantación y filtrado. Actualmente se invierten alrededor de \$ 45.000 anuales para proveer agua por valor de unos \$ 14.000 a los buques y reparticiones de la Región, siendo indudable que ello obedece a deficiencias en la distribución de la instalación.

Embarcaciones. — Se espera poder iniciar la construcción de una chata para petróleo con lo que se mejorará y hará más económico el servicio de aprovisionamiento de combustible a los buques adscritos.

Es indispensable mejorar los elementos de remolque de la Región, que cuenta prácticamente con un solo remolcador adecuado. Actualmente se encara una solución que se espera permitirá resolver este importante problema.

Diques flotantes. — Se considera muy conveniente la adquisición de un dique flotante de 10.000 toneladas para atender las necesidades que demanda el carenado de los nuevos elementos incorporados a la Armada.

Dragado. — Se han continuado los trabajos de esta naturaleza, algunos por intermedio del Departamento de Obras Públicas, a fin de mantener expeditos los canales que acusaban disminución de profundidad, aprovechándose el material extraído para rellenar los terrenos adyacentes a la Escuela Naval.

Taller de Marina de Dársena Norte

Durante el año ppdo. se suprimieron totalmente las actividades militares del entonces Arsenal Naval Buenos Aires. Con ese motivo se introdujeron las modificaciones que el nuevo régimen de actividades requería. Uno de los pabellones donde anteriormente alojaba el batallón del Arsenal ha sido ocupado por la Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales; en el edificio que ocupaba la Comandancia del Arsenal se ha instalado recientemente la División Torpedos y Minas de la Dirección General del Material.

Un incendio producido en el mes de abril del año pasado destruyó algunas instalaciones del Arsenal, ocasionando diversas pérdidas de materiales. Este suceso puso en evidencia los inconvenientes de la instalación existente para el servicio de incendio, inconvenientes que quedarán subsanados con las medidas ya adoptadas.

El funcionamiento del taller, que cuenta con personal muy capacitado, se ha visto limitado por la escasez de recursos para la ejecución de obras.

En total, se ha ejecutado obras por valor de pesos 1.318.966.99, correspondiendo \$ 405.543.72 a trabajos efectuados por cuenta de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales y \$ 13.361.43 por cuenta de particulares; el resto corresponde a obras efectuadas con cargo al Departamento de Marina.

Diques de carena. — Se hace indispensable el cambio de las 3 calderas que vienen trabajando continuamente desde hace 34 años y cuyo estado actual no admite arreglos de ninguna naturaleza.

Para facilitar la maniobra de entrada y salida de los buques a los diques de carena, así como el acarreo de los materiales utilizados para la carena de los mismos, se hace necesario la instalación de un guinche giratorio y movable a lo largo del contorno de los diques y un cabrestante en las respectivas cabeceras.

Estas adquisiciones demandan una suma elevada que oportunamente he de requerir de V. H., con lo cual se mejorará este servicio que produce sumas considerables que el Departamento de Marina ingresa a rentas generales.

En 1932 entraron a dique 37 buques mercantes con un total de 46.374.36 toneladas de registro neto, los cuales abonaron por derechos de entrada, permanencia y otros conceptos la suma de \$ 64.301.96 oro sellado.

Se carenaron además 59 buques del gobierno nacional que, como se sabe, no abonan derecho alguno y tienen preferencia en el turno para su carenado.

Si bien en la segunda mitad del año transcurrido se produjo un repunte en las recaudaciones por los derechos antes mencionados, el total percibido representa poco más de la mitad de lo recaudado en 1931.

Arsenal de Artillería de Marina, Zárate

Los talleres de este Arsenal han cumplido los trabajos encomendados, y que generalmente requieren mucha precisión, acusando un aumento de su rendimiento de cerca de 10 % con respecto al año 1931, en razón de diversas medidas adoptadas tanto en la organización como en los procedimientos de trabajo, y no obstante disponer de un utilaje que en gran parte requiere ser modernizado.

Se está encarando la posibilidad de satisfacer algunas necesidades que la experiencia ha puesto de manifiesto y que redundarán en beneficio de la labor de este Arsenal, en donde se atienden las reparaciones, recorridas y modificaciones de toda la artillería de la escuadra.

Isla Martín García

El servicio del telégrafo nacional que funcionaba en la estación radiotelegráfica de la isla bajo el contralor del personal de la Armada, ha pasado en noviembre ppdo. a la oficina del correo local.

Muelle.—Si bien el muelle nuevo llena las necesidades del servicio en forma eficiente, se hace indispensable darle mayor solidez para que pueda resistir con seguridad el efecto de los fuertes vientos del oeste.

Cuartel.—Diversas mejoras se le han introducido al viejo edificio donde aloja el personal militar y penados del ejército y armada. A estos últimos

se los ocupa en tareas que contribuyen a mantener en debida forma caminos y calles, observándose con los penados un régimen especial que les hace fácilmente soportable la pena que deben cumplir en la isla.

Los locales de la escuela preparatoria se mantienen en condiciones de ser utilizados en cualquier momento.

Algunos elementos necesarios para el consumo del personal de la isla se obtienen allí mismo en forma económica.

SERVICIOS ANEXOS

Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales

Continúa llenando silenciosamente una alta misión dentro de la marina mercante nacional, proveyéndole personal capacitado de oficiales de cubierta y de máquinas.

Fué a partir de 1898 en que con los primeros egresados de la escuela se empezó a reemplazar a los viejos navegantes extranjeros—que se negaban a utilizar los nuevos métodos e instrumentos de navegación, por falta de los conocimientos profesionales más necesarios—por personal técnicamente preparado no sólo en el orden profesional sino también para afrontar y resolver con seguridad los diversos problemas que se les presentan a los hombres de mar.

Los alumnos egresados en los primeros años tuvieron dificultades para abrirse paso por la resistencia de los armadores en general; pero una vez salvada esa dificultad creada por la asignación de honorarios, y en vista de la seguridad y confianza que inspiraban los nuevos oficiales de la marina mercante nacional, se operó rápidamente el cambio del antiguo personal enrolado por el proveniente de la escuela.

Hoy, la casi totalidad de los comandos y oficialidad de los buques de bandera nacional así como del personal de prácticos de todas las zonas, están constituídos por alumnos de la escuela. Los maquinistas navales, cuyo egreso comenzó a partir de 1927, se desempeñan también con probada eficiencia.

Actualmente la escuela está instalada en la Dársena Norte en el antiguo edificio de la Escuela de Mecánica de la Armada, en condiciones que mejor consultan las actividades e índole de la misma; ha funcionado durante el año 1932 con un total de 120 alumnos (62 del curso de pilotos y 58 alumnos del de maquinistas).

El número de candidatos que se presentaron para ingresar a la misma, 104, demuestra el creciente interés que esta escuela, costeada por el Estado y dirigida por la Armada, despierta.

Anualmente, los alumnos de ambos cuerpos realizan durante el período de vacaciones un viaje de práctica al sud en uno de los transportes de la Armada.

Al 1.º de enero del corriente año se hallaban en servicio 259 egresados del cuerpo de pilotos y 729 del de maquinistas, estando incluidos en estos últimos los que por ascenso o reválida fueron examinados por la Prefectura General Marítima con anterioridad a la iniciación de los cursos de esta especialidad en la escuela. El total de egresados del curso de pilotos desde 1898 hasta 1932 fué de 340;

el correspondiente al curso de maquinistas navales desde 1927 hasta 1932 fué de 47.

Conforme a la reglamentación de la Prefectura General Marítima el personal docente de esta escuela es el encargado de tomar examen de ciertas materias al personal de la marina mercante.

Durante el año 1932 rindieron exámenes:

31 Capitanes de cabotaje.

5 Patrones.

103 Prácticos de diversas zonas.

85 Baquianos de diversas zonas.

Servicio Hidrográfico

Iluminación de la costa — Servicio de faros.— Dentro de los principios generales que regulan la densidad de señalación luminosa, puede decirse que la existente basta para las necesidades actuales si se considera la intensidad del tráfico marítimo en las diversas zonas del litoral y las características generales de las costas de mar frecuentadas por la navegación. Por estas razones aun cuando existen tramos extensos de costas sin iluminar, se considera por ahora suficiente el balizamiento actual.

El Departamento de Marina de acuerdo con las recomendaciones de la Conferencia para la Unificación del Balizamiento e Iluminación de la Costa, reunida por la Liga de las Naciones, en Lisboa, el año 1930, relativas a las características de los fa-

ros en servicio como también de los que deban instalarse en el futuro, ha adoptado el criterio definido en dicha conferencia, de manera tal que en el posterior desenvolvimiento de la señalación marítima, quede contemplada la cuestión en forma que los faros que se instalen tengan definidas sus características y se evite tener que alterar periódicamente la de los otros faros en servicio, para ajustarla a aquel criterio encaminado a la internacionalización de la señalación marítima.

En nuestro país, no obstante la gran extensión de su litoral y la evidente importancia que ha adquirido la ayuda a la navegación marítima, no existe una subdivisión racional de sus costas, estando actualmente todos los servicios centralizados en la Sección Faros, con las excepciones que se indican:

a) *Primera Región Naval.*—En esta se encuentra la usina de gas de la sección, la que, además de sus servicios propios, atiende la preparación y recorrido del material de boyas de los canales de acceso, la inspección y recambio de acumuladores en las balizas Torre de Vigilancia, Cigüeña y Monte Hermoso.

Depende militarmente de la División Servicios de Puertos y esta última se encarga del trabajo de fondeo y recambio de boyas.

b) *Comandancia Naval de Tierra del Fuego.*—Tiene la vigilancia del balizamiento situado debajo del paralelo 54. Por medio del buque adscripto a

ella, debe hacer inspeccionar, trimestralmente, los faros sin guardián situados en Año Nuevo, Le Maire y Beagle, y hacer el recambio periódico de acumuladores.

Todo el resto del litoral, en una extensión aproximada de 1600 millas, depende directamente de la Sección Faros. La vigilancia y recambio de acumuladores está distribuída en el personal de faros con guardián, los encargados de balizamientos de los puertos de la costa sud y el buque balizador “Alférez Mackinlay”.

La seguridad que ofrecen en su funcionamiento los faros automáticos modernos, que por esa razón no requieren vigilancia permanente, ha permitido extender este sistema por razones de economía.

El personal de vigilancia es caro. En nuestra costa existen 13 faros con guardián sobre 51 en servicio, fuera de las 63 balizas luminosas. El mantenimiento de este personal representa aproximadamente el 53 % del presupuesto de gastos del Servicio de Faros.

Periódicamente se realizan inspecciones en todos los faros, y en particular, en los sin guardián son los mismos buques de la escuadra los que ejercen la vigilancia del funcionamiento de ellos; nuestra experiencia ha comprobado la seguridad de su trabajo.

Aerofaros.—La navegación aérea del país, que está en su etapa inicial, admite un desarrollo considerable a corto plazo.

La ayuda a la navegación correspondiente, como la organización de campos de aterrizaje, incumbe al Estado, y en su aspecto técnico no se aparta de la señalación marítima. El problema es común.

Es factible y probablemente convenga al país que en el futuro se reúnan en un solo organismo y con una subdivisión racional del territorio, los tres servicios actuales de ayuda al tráfico general, es decir, marítimo, fluvial y aéreo. Ello permitirá un mejor desarrollo de los servicios técnicos comunes y básicos en la cuestión.

En general, y sobre todo en las condiciones actuales de nuestro país, es conveniente hacer utilizable el balizamiento luminoso marítimo para la navegación aérea, transformando en aerofaros algunos de los que están en servicio y organizar un plan para contemplar esta cuestión en los faros que se puedan instalar en el futuro.

En el Río de la Plata y desde Bahía Blanca al sud, las rutas aéreas siguen aproximadamente el balizamiento marítimo, y además, los faros de la costa sud precisan al aviador las poblaciones en que ahora, y por un período considerable, se encuentran los campos de aterrizaje.

El balizamiento marítimo puede, por consiguiente, prestar una ayuda considerable al tráfico aéreo y facilitar su desenvolvimiento futuro para la navegación nocturna. Este problema inmediato ha sido considerado por el Departamento de Marina

y se ha encarado la forma de llevar a cabo la solución que se ha considerado más indicada. Naturalmente, el cumplimiento del programa implica gastos que este Departamento requerirá oportunamente de V. H.

Nuevo balizamiento. — El día 31 de marzo de 1932 fué librado al servicio el faro Mar Chiquita en reemplazo de la baliza ciega del mismo nombre.

El 8 de enero de 1933 fué librado al servicio el faro Cabo Domingo.

Durante el año se instalaron las siguientes balizas ciegas: Isla Zuraita, isla del Embudo, las dos balizas correspondientes a la enfilación puerto San Blas, y las dos correspondientes a la enfilación fondeadero Ushuaia.

Trabajos hidrográficos—Cartas—Publicaciones —Se prosigue sin interrupción el cumplimiento del plan de trabajos aprobado en 1923.

El tramo que aun falta por relevar de nuestra costa, es relativamente corto si se compara con la zona levantada; por las circunstancias económicas del momento sólo está en actividad uno de los dos buques hidrógrafos, que trabaja siete u ocho meses por año, aprovechando las diferentes estaciones para realizar trabajos al norte o al sud, según convenga.

No obstante el reducido rendimiento de los buques hidrógrafos por la causa apuntada y que no permitirán terminar con la prontitud deseada los relevamientos que faltan, la cartografía argentina

adelanta en forma promisoras, imprimiéndose casi regularmente dos cartas mensuales. La publicación de cartas de dotación reglamentaria de los buques se hace por el Servicio Hidrográfico de este Departamento, con ventajas económicas y evitando la compra de las mismas al Almirantazgo inglés.

Durante el año 1932 se ha mantenido en situación de actividad el buque oceanográfico “San Luis”, que ha desempeñado comisiones hidrográficas en el litoral marítimo de la provincia de Buenos Aires y gobernación del Río Negro, con el siguiente detalle:

Desde enero a mayo efectuó un levantamiento completo del puerto de San Blas y zona adyacente al mismo, con los consiguientes trabajos complementarios de triangulación, observaciones de mareas, observaciones meteorológicas, balizamiento, etc., que debidamente controlados y compilados han dado como resultado la publicación de la carta N.º 22 de reciente edición.

Desde junio hasta diciembre, este mismo buque ha continuado hacia el sud los trabajos de relevamiento de la costa, entre el faro Segunda Barranca y el faro de Río Negro, en una extensión de treinta millas cubiertas con una cadena de triangulación. En este tramo de costa se han hecho observaciones de mareas y demás estudios complementarios indispensables al mejor conocimiento de la zona.

Recientemente este buque ha sido relevado de la actividad por su gemelo el “San Juan”, que

acaba de zarpar para el sud, completamente equipado para efectuar el relevamiento de la costa norte de la Tierra del Fuego y el estrecho de Le Maire.

En la Oficina de Cartografía se dibujaron once cartas. El número total de ejemplares de cartas impresas fué de 4571.

La Oficina de Cálculos ha efectuado los cálculos completos de control de todas las comisiones hidrográficas y preparado todas las planillas de datos para la Oficina de Cartografía.

Se calcularon las Tablas de Marca para 1933, las que se dieron a publicidad en noviembre de 1932.

La Oficina de Geofísica ha efectuado la compilación de todos los datos de observaciones meteorológicas efectuadas en los buques en navegación y estaciones terrestres, que cumplen ese servicio, dependiendo del Ministerio de Marina, extrayendo los datos que se remiten a la Oficina Meteorológica Nacional.

Se ha iniciado la preparación de una nueva edición del Album de Vientos de la Costa Sud.

A solicitud del gobierno inglés se ha colaborado en la preparación del nuevo “Reglamento Internacional para prevenir colisiones en el mar” y se ha traducido al castellano el texto aprobado. La fecha en que entrará en vigencia este reglamento, será la que establezcan de conformidad los países que se sujetan al mismo.

Con el Bureau Hidrográfico Internacional de Mónaco, al que se está adherido, se mantuvo la correspondencia al día, evacuándose todas las consultas dirigidas a este Servicio. En el mes de abril se llevó a cabo la Tercera Conferencia Hidrográfica Internacional, a la que no pudo concurrirse. Teniendo en cuenta los resultados de esta conferencia se está preparando un nuevo “Patrón de Signos y Abreviaturas” en el que se introducen las modificaciones aprobadas. Asimismo, se abonó la cuota de 1929.53 dólares correspondiente al año 1932, como Estado miembro.

Se publicaron los Suplementos N.º 1, al Derrotero Argentino, Parte II, 1928, y el N.º 1 al Libro de Faros y Señales Marítimas, Parte I, 1929, corregidos hasta el 1.º de octubre de 1932, comprendiendo Avisos a los Navegantes N.º de 128 de 1932.

Actualmente se encuentra en imprenta el nuevo Derrotero de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, corregido hasta el 15 de noviembre de 1932, comprendiendo Avisos a los Navegantes N.º 153 de 1932.

Se encuentra en obra la preparación del Derrotero Parte 2.ª, actualizando también los asuntos de información general.

Se imprimieron 500 atlas con 44 planos de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay llevados al día hasta su fecha de impresión.

Se publicaron las siguiente nuevas cartas:

N.º 8, 1.ª edición de 1932. De faro Recalada a punta Laberinto.

N.º 11, 1.ª edición (provisoria) de 1932. Entrada a Bahía Blanca.

N.º 11, 1.ª edición de 1932. Entrada a Bahía Blanca.

N.º 66, 1.ª edición de 1932. Bahía de Ushuaia.

N.º 75, 1.ª edición de 1932. Caleta Córdova y Olivares—de punta Novales a cabo San Jorge.

N.º 76, 1.ª edición de 1932. Puertos: Ingeniero White, Galván, Belgrano y arroyo Pareja.

Se publicaron las siguientes nuevas ediciones de cartas:

N.º 10, 3.ª edición de 1932. De Puerto Belgrano a Cuatrerros.

N.º 11, 2.ª edición de 1932. Entrada a Bahía Blanca.

N.º 18, 3.ª edición de 1932. Puertos de Mar del Plata y del Quequén.

N.º 22, 4.ª edición de 1932. Puerto San Blas.

N.º 29, 2.ª edición de 1932. Laguna Mar Chiquita.

N.º 30, 3.ª edición de 1932. Comodoro Rivadavia.

N.º 34, 3.ª edición de 1932. Puerto San Julián.

N.º 41, 2.ª edición de 1932. Golfo Nuevo.

Observatorio naval.—Las señales radiotelegráficas destinadas a la navegación, se han emitido sin inconvenientes; durante todo el año se ha utilizado el emisor automático “Leroy” de último modelo, cuyo manejo además de ser simple ofrece pocas probabilidades de fallas.

El servicio de la hora oficial se ha cumplido estrictamente, transmitiendo la hora diariamente a 11 h. al Telégrafo de la Nación y controlando el funcionamiento del reloj de la Plaza Británica que está a cargo del Ministerio de Marina.

La dotación actual es suficiente para las necesidades del servicio y no se considera necesario introducir mejoras en la instalación de los instrumentos por cuanto el edificio actual no se presta para ello.

La conservación de la hora no ofrece dificultades dada la posibilidad de efectuar determinaciones de tiempo con la frecuencia necesaria.

Durante el año se han efectuado 107 observaciones completas de 7 estrellas cada una, con lo cual las señales radiotelegráficas de la hora se han mantenido en general dentro de un error menor de 0^s1.

Estas señales de la hora tienen una importancia especial para los buques, pues los capacita para determinar con exactitud su situación geográfica en el mar.

Gabinete de análisis oceanográfico. — Prosiguiendo los trabajos que se vienen efectuando desde 1926 a raíz de la constitución de la Comisión Permanente para la Exploración Científica Marítima, dispuesta por decreto del P. E., se han analizado diversas muestras de agua de mar de nuestro litoral marítimo, y muestras de fondos marinos que permitirán reunir pacientemente una infinidad de

datos de interés para la mejor orientación de la industria pesquera. Oportunamente se confeccionará la Carta de Pesca que contribuirá con otras medidas a dictarse, a establecer una base firme en los diversos aspectos requeridos por la industria de la pesca, para cuyo desarrollo es indispensable aplicar conocimientos que eviten el empleo de métodos absurdos que ocasionan perjuicios para las diversas especies.

En el Gabinete Oceanográfico se efectuaron 800 determinaciones analíticas de muestras de agua de mar y el análisis completo del agua del pozo del faro Segunda Barranca.

Se analizaron 114 muestras de fondo marino y estudio de tierras de Bahía Blanca.

PREFECTURA GENERAL MARITIMA

Necesidades más inmediatas.—Diversas medidas se imponen con carácter impostergable, relacionadas con el aumento del personal de policía y la adquisición de embarcaciones adecuadas, por exigirlo así los intereses del fisco y la seriedad y el prestigio de los servicios públicos a cargo de esta repartición.

Sobre un total de 10.600 kilómetros de costa fluvial y marítima existen 202 dependencias:

Subprefecturas	32
Ayudantías	53
Destacamentos	113
Puestos de vigilancia	4

para atender la vigilancia de:

Costas fluviales:

Río de la Plata	400 kilómetros
Río Paraná y sus islas . .	4850 " "
Río Uruguay y sus islas . .	1250 " "
Río Paraguay	500 " "
Costas marítimas	3600 " "

Deben crearse, por ser de inmediata necesidad, una Ayudantía y 17 Destacamentos nuevos.

Del ya escaso personal superior de policía ha debido destinarse algunos de ellos para atender ta-

reas de carácter administrativo por carencia de este personal y cuyo número debe ser aumentado.

El personal subalterno de policía ocupado en servicio de vigilancia requiere un aumento considerable por ser insuficiente para cubrir los servicios indispensables. También es necesario aumentar, aunque en menor proporción, el personal subalterno ocupado en servicios de movilidad. Este servicio está íntimamente ligado al de vigilancia, y de su eficacia depende la de este último, así como la de la campaña de represión del contrabando.

Si se considera que los avisos “Sayhueque”, “Vigilante” y “Ushuaia”, absorben 41 hombres, resulta que sólo se dispone de 149 hombres para tripular 124 embarcaciones con propulsión mecánica y conducir los 24 vehículos automotores de que dispone la repartición, por cuyo motivo debe utilizarse personal de vigilancia para reforzar el servicio de movilidad con evidente perjuicio de todo orden y también para el cuidado y conservación del material.

La existencia actual de embarcaciones para el servicio de vigilancia es la siguiente:

Buques Avisos	3
Lanchas a vapor	5
Lanchas a motor	79
Botes a motor	5
Canoas a motor	35
Botes a remos	55
Canoas a remos	50
Lanchas a remos	6

De los buques avisos, el “Vigilante” y el “Sayhueque” se han mantenido en condiciones de prestar servicio merced a frecuentes reparaciones, en general muy costosas, pero el estado del material de los mismos no las permitirá en lo sucesivo y habrá que radiarlos en breve.

Ya se han tomado medidas para reemplazarlos con dos lanchas tipo crucero, pero será necesario adquirir o construir otras tres para poder establecer un servicio de vigilancia y de inspección permanente. El costo de cada una de estas lanchas oscila alrededor de pesos 60.000 $\frac{m}{n}$.

La existencia de lanchas a motor no guarda relación con las exigencias del servicio; sólo disponen de ellas las más importantes de las 198 dependencias de la repartición. De estas embarcaciones hay 25 cuyos cascos deberán ser reemplazados por no permitir nuevas reparaciones, o que habrá que cambiarles motor por ser de poca fuerza o por estar en el límite de vida.

Es de urgencia dotar a todas las dependencias de embarcaciones adecuadas, y con ese objeto será necesario adquirir por lo menos 25 lanchas y 15 canoas veloces, todas a motor, para vigilancia fluvial, y 9 lanchas de mar para las dependencias situadas en los puertos de Quequén, San Antonio, Madryn, Comodoro Rivadavia, Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Ushuaia, pues la escasez de elementos en estos puertos y el reducido tráfico marítimo entre ellos hace más imprescindible satisfacer esta necesidad.

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

La insuficiencia de elementos con que cuenta actualmente la Prefectura General Marítima obliga a distraer personal y material de la Armada en funciones de vigilancia fluvial y para represión del contrabando, originando gastos que es forzoso hacer aparecer como si fuesen de la Armada cuando en realidad ello no es así; más adelante seguramente el país podrá atender esas exigencias del servicio de la policía marítimo-fluvial. De todos modos puede asegurarse que el costo de los servicios públicos a cargo del Ministerio de Marina fluctúa alrededor de los 9.000.000 de pesos moneda nacional.

Armamento.—Aun cuando la repartición posee armamento suficiente, es innegable que no todo responde a las exigencias del servicio.

Al destacar personal en comisión es necesario dotarlo de los elementos adecuados para el cumplimiento eficaz de la misma, y en comisiones de represión de contrabando el armamento tiene una importancia capital.

El delincuente siempre regula sus actividades según las mayores o menores probabilidades de éxi-

to y, en lo que a contrabando respecta, los que a él se dedican cuentan con elementos modernos especiales para conseguir su objetivo o garantizarse la fuga en los casos de encontrarse con la autoridad marítima.

Esta circunstancia impone no demorar la adquisición de una cierta cantidad de fusiles ametralladoras y pistolas automáticas de calibre adecuado, a fin de que en el cumplimiento de sus tareas el personal se encuentre capacitado para repeler con éxito los ataques de los contrabandistas.

Edificios.—La extensión de las zonas a cargo de la Prefectura General Marítima y los servicios a ella encomendados, no guardan relación ni con el personal ni con el número de dependencias con que actualmente cuenta.

Los 200 edificios que posee esta repartición son en muchos casos simples casillas de madera sin mayores comodidades y algunas de éstas en un estado tal que, no obstante el cuidado que se les dedica, ponen de manifiesto la urgencia de encarar resueltamente el problema de su renovación, así como también el de la realización de nuevas construcciones adecuadas, muchas veces reclamadas.

Existe un proyecto de ley a consideración de la Honorable Cámara de Diputados relacionado con un plan de construcciones para subprefecturas, ayudantías y destacamentos en la provincia de Corrientes y gobernaciones del Chaco, Formosa y Misiones, presentado el año ppdo., por los SS. Dipu-

tados Benjamín S. González y Hernán F. Gómez, en el cual abundan razones que le sirven de fundamento; el agregado de una considerable cantidad de antecedentes ilustrativos, gráficos y fotografías, justifica sobradamente la necesidad de una sanción favorable.

No es, sin embargo, más que una solución parcial del problema; la Prefectura General Marítima para ser un organismo verdaderamente eficiente requiere hoy una suma bastante más crecida que la que el Presupuesto le acuerda. Y una vez que se la haya dotado de los elementos adecuados será posible asegurar la eficiencia de sus servicios con un presupuesto normal.

Marina mercante nacional.—La ley de organización de los ministerios nacionales ha dado competencia a este Departamento en todo lo relacionado con la protección efectiva de la marina mercante y de cabotaje. Esta tutela, no obstante los grandes intereses públicos y privados que comprende, no ha podido hasta el presente realizarse en forma satisfactoria para los mismos. Circunstancias especialmente económicas, agravadas en estos últimos años, han impedido e impiden acordar esa protección que es necesaria, en atención a nuestra posición geográfica y al tráfico mercantil fluvial-marítimo de la producción argentina.

La marina mercante nacional constituye un problema, no de los menos importantes de la política económica nacional. Su desarrollo y progreso en-

cierra una serie de cuestiones complejas, derivadas no solamente de su deficiente organización, sino también de nuestra política ferroviaria.

La protección decidida y continua al riel, explicable e indispensable hasta hace treinta años, facilitó incuestionablemente la penetración de las actividades comerciales en el interior mediterráneo y permitió la circulación de la producción hacia los puertos de ultramar, pero, en esta extraordinaria expansión de la riqueza fueron olvidados los caminos que andan, la red fluvial de los grandes cursos que se dirigen naturalmente hacia el mar. No hay que olvidar que para una gran parte de nuestra producción, los grandes ríos son los caminos más económicos.

Este importante problema de nuestra economía, requiere en primer término de la protección eficaz del Estado, a fin de estimular con energía todas las actividades privadas dedicadas al transporte marítimo-fluvial.

La legislación en vigor—ley de cabotaje—al reservar para la matrícula argentina la navegación y comercio entre nuestros puertos, acordó primas y subvenciones a los buques nacionales, las cuales hasta el presente no han sido hechas efectivas, a pesar de los veinte años transcurridos. Todos los Estados, preocupados por el valor económico-político de su marina mercante, le han concedido exenciones, privilegios, primas o subvenciones, convencidos de la imposibilidad de asegurar sus progresos

sin la ayuda permanente y positiva del erario público.

Por otra parte, si bien es cierto que este Ministerio ha procurado contribuir, en la medida de sus alcances, a la mejor explotación de las empresas navieras argentinas, disminuyendo las exigencias de carácter burocrático y exonerándolas de cargas innecesarias, no lo es menos que debe limitar su protección ante los textos positivos de una legislación fiscal que pesa grandemente sobre su desarrollo.

La marina mercante nacional, se ve en la imposibilidad de llevar su acción a los puertos de ultramar extranjeros, por la competencia de otras líneas europeas y americanas, que dotadas secularmente de poderosos recursos oficiales y privados extienden su influencia incontrastable en el Atlántico y dominan el transporte transoceánico. La salida al mar de nuestros buques mercantes es un problema del más alto interés nacional, cuya solución mediata requiere la consolidación, desarrollo y protección de nuestro cabotaje.

La depresión general en los negocios mercantiles, la disminución del tráfico interprovincial y de la costa sud han influido e influyen en la industria naviera, agravando las causas que dificultan sus progresos. No es de extrañar que el volumen de las cosas transportadas haya decrecido en los últimos años, siendo uno de sus efectos el descenso en la matriculación, registrándose este último año el número más inferior de buques incorporados.

Legislación.—En materia de navegación de cabotaje la Prefectura General Marítima ha seguido aplicando las disposiciones cuyo cumplimiento y vigilancia le encargan la Ley N.º 10.606 y su correspondiente decreto reglamentario, sin que la práctica haya demostrado la necesidad inmediata de introducir reformas fundamentales a las mismas.

Se ha observado en el transcurso del año la conveniencia de eliminar algunas dificultades de orden reglamentario que resienten el tráfico que en embarcaciones de menor tonelaje se realiza por los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay, con las naciones vecinas.

La Prefectura General Marítima en la mayoría de los puertos del litoral ejerce, por delegación funciones de otras reparticiones, circunstancia que le ha permitido advertir la oscuridad y deficiencias de ciertas disposiciones destinadas a ser aplicadas al tráfico de referencia; pero, por lo mismo que tales disposiciones han sido dictadas por otras reparticiones en defensa de intereses y fines diversos del Estado, escapa a las facultades de la Prefectura General practicar por sí sola la revisión y modificación de las normas vigentes, tarea que este Departamento procurará realizar con la intervención y cooperación de los otros Ministerios.

Sin descuidar ni perder de vista el móvil general de reserva y fomento del cabotaje nacional que inspiró la Ley N.º 10.606, la Prefectura General Marítima, usando de las facultades policiales que

la Ley 3445 le confiere, ha procedido a modificar diversas disposiciones de los reglamentos y ordenanzas marítimas, en procura de una mayor seguridad para la navegación en general y una mayor eficiencia del personal de la marina mercante nacional.

La tarea de revisión de las ordenanzas marítimas continúa practicando regularmente, y además de las modificaciones que se han introducido en el último año, la Comisión Permanente de Reglamentos y Ordenanzas Marítimas de la Prefectura General Marítima se ocupa del estudio de reformas que la práctica aconseja introducir en los reglamentos en vigor para la mayor seguridad y expansión de la marina mercante nacional.

En cuanto al material de la marina mercante nacional, continúa haciéndose sentir la necesidad de depurar y perfeccionar el Registro de propiedad, hipotecas, embargos e inhibiciones de buques, que lleva la Prefectura General Marítima de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 3.º, inciso 10 de la Ley 3445.

Para que el Registro de referencia se encuentre en condiciones de cumplir con eficiencia los importantes servicios que el Código de Comercio asigna, es necesario dotarlo de una ley orgánica y establecer al propio tiempo un arancel de los derechos. Con ello podrá obtenerse en breve término la instalación y organización adecuada de un eficiente Registro de Propiedad de buques, sin erogaciones por

parte del Estado, ya que los gastos que demande serán costeados ampliamente con los pequeños derechos que, como es justo, pagarán quienes se benefician con el Registro.

Estas reformas, cuya necesidad y ventajas se han puesto de manifiesto desde muchos años atrás, deberán ser motivo de una ley especial, con cuyo objeto remitiré oportunamente el correspondiente proyecto.

En materia policial, en los puertos, se han introducido diversas reformas a las disposiciones reglamentarias.

Se advierte desde años atrás la conveniencia y necesidad de establecer definitivamente los límites de las zonas portuarias, a fin de eliminar conflictos que irremisiblemente se suscitan en las zonas portuarias entre las autoridades federales, provinciales y municipales.

Esta ardua labor de señalar los límites de todos los puertos, que es del resorte del Ministerio de Obras Públicas, será fecunda en resultados, pues además de que con ello quedarán fijados los límites territoriales en que la Prefectura General Marítima ejercerá las atribuciones y facultades que le acuerdan las leyes, facilitará la solución de múltiples cuestiones relacionadas con la organización de los servicios portuarios y permitirá a las autoridades judiciales fijar la competencia en materia federal por razón de lugar, sin requerir informes de la Prefectura General como lo hace con frecuencia

sin resultado, ya que ésta, en la mayoría de los casos, no puede proporeionarlos con exactitud.

Trabajo portuario.—En los principales puertos de la República—Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, La Plata, Santa Fe y Mar del Plata—el trabajo portuario se ha desarrollado normalmente durante el año 1932.

Puerto de Buenos Aires.—En el puerto de la Capital Federal operaron durante el año un término medio de 40 vapores diarios con 1000 obreros.

Todo el personal ocupado en las operaciones de a bordo ha estado munido de su libreta o permiso correspondiente, sin cuyo requisito no se les ha permitido trabajar. Estos documentos han sido aceptados sin protestas, habiendo sido visados en el mes de Enero del corriente año 3658 libretas expedidas desde 1927 hasta la fecha, continuando normalmente su expedición; el número de obreros habilitados actualmente, unos 5000, es excesivo si se considera la disminución que han sufrido las operaciones portuarias.

El elemento indeseable ha desaparecido poco a poco de este puerto, y el que aun queda no ejerce influencia en el ánimo de los obreros y carece de prestigio entre los mismos.

Como medida de seguridad se ha dispuesto la palpación de armas, previa a la iniciación de las tareas, de todos los obreros concurrentes a la zona portuaria. Esta medida ha dado resultados muy sa-

tisfactorios, contribuyendo a que el trabajo se desarrolle en un ambiente de tranquilidad cuyos beneficios aprecia la casi totalidad del elemento obrero, constituido en general por hombres pacíficos y honestos.

Puerto de Rosario.—En el puerto de Rosario la totalidad del personal ocupado en las operaciones portuarias está inscripto en los registros que lleva la Subprefectura. Esta inscripción ha dado resultados saludables y eficientes, pues ha alejado de la zona portuaria al elemento indeseable que fué causa de perturbaciones en el trabajo, notándose en cambio, en la actualidad, un general contento en el personal obrero que se siente garantizado por la medida apuntada.

Este puerto dispone de útiles, instalaciones y muelles que facilitan las operaciones de atraque, carga y descarga; existen para ello las reglamentaciones correspondientes a los efectos del contralor en el trabajo, y se proporcionan al obrero los medios materiales para hacerle más reducidas las tareas.

Las actividades que se desenvuelven en el puerto de Rosario se encuadran dentro de las disposiciones legales, y hasta la fecha no se han puesto de manifiesto inconvenientes que puedan ser tenidos en cuenta.

Puerto de Bahía Blanca.—En el puerto de Bahía Blanca existe actualmente un solo inconveniente, relacionado con el elevador de 80.000 toneladas

de capacidad construído últimamente por el F. C. Sud, que por falta de ventilación y de aparatos de respiración torna molesta y nociva la tarea para los obreros, pues deben trabajar en una atmósfera impregnada de polvo; se han adoptado medidas de emergencia y se estudia la forma de salvar dichos inconvenientes habiendo tomado intervención los Departamentos del Trabajo y Nacional de Higiene.

Puerto de La Plata.—En el puerto de La Plata durante el año 1932 no se han producido huelgas ni disturbios entre el personal de estibadores que trabajan en su jurisdicción, y que en su casi totalidad son personas que viven con sus familias en los alrededores del puerto, pudiéndose clasificar, por lo tanto, como personal estable; no ocurre lo mismo con los obreros que trabajan en los Frigoríficos “Armour” y “Swift” instalados en la zona portuaria, que son en su mayoría rusos, turcos, polacos, yugoeslavos, etc., y que han intentado en algunas oportunidades promover disturbios, pero la intervención rápida y decidida de la Autoridad Marítima los ha hecho fracasar. Estas tentativas son gestadas en el pueblo Berisso, lindero a la zona nacional, donde tienen asiento varias agrupaciones gremiales y reside la casi totalidad de los obreros de esos frigoríficos.

Todo el personal que ocupan las casas importadoras es libre, pues en este puerto no existe federación ni asociación gremial de ninguna especie; la asociación que existía desapareció hace ya varios años.

Los frigoríficos no reconocen asociaciones ni centros gremiales y, en consecuencia, todo el personal figura en calidad de libre; no obstante, como se ha informado anteriormente, ese personal tiene sus centros de reunión en el pueblo de Berisso.

La inscripción de estibadores en el registro respectivo, de acuerdo a las ordenanzas en vigor, continúa aunque en reducido número, debiendo hacerse notar que en su mayoría son reacios a llenar los trámites necesarios para la obtención de la libreta respectiva.

Puerto de Mar del Plata.—En lo que concierne al puerto de Mar del Plata, puede decirse que la tarea del gremio de pescadores se desarrolla sin dificultades y sólo está sujeta, como todo trabajo, a las contingencias propias de la abundancia o escasez de la producción y a las oscilaciones de la oferta y la demanda. Actualmente hay en actividad 116 lanchas y 16 botes con 411 pescadores entre patrones y marineros inscriptos y unos 300 que aun no han solicitado su inscripción pero que tampoco están embarcados.

Relación de los contrabandos apresados

	Año 1931	Año 1932
Posadas	33	54
Formosa	9	47
Barranqueras	17	30
Santo Tomé	11	18
Villa Constitución	9	8
Barra Concepción	5	6
Colón	1	6
Corrientes	5	6
Paso de los Libres	1	6
Bermejo	1	5
Concordia	1	4
Colonia Clorinda	—	3
Paso de la Patria	—	3
Bahía Blanca	1	2
Monte Caseros	1	2
Quequén	—	2
San Javier (Misiones)	1	2
San Lorenzo	—	2
Tigre	—	2
Alvear	—	1
Concepción del Uruguay	—	1
Deseado	—	1
Eldorado	—	1
Esquina	1	1
Empedrado	—	1
Gualeguaychú	—	1
Rosario	—	1
San Fernando	—	1
Santa Elena	—	1
	<hr/>	<hr/>
Total	218	121

MATRICULAS DE LAS EMBARCACIONES

Movimiento habido durante el año 1932

Inscripciones

El número de buques mayores de seis toneladas inscriptos fué de 74, con un tonelaje neto de 24.124.43 toneladas.

Las embarcaciones de menos de seis toneladas sumaron 815.

Clase de los buques mayores de seis toneladas

8	Vapores petroleros con un tonelaje neto de . .	20.157.70
6	Vapores con un tonelaje neto de	1.052.21
1	Vapor a ruedas con un tonelaje neto de . . .	156.48
2	Buques a motor con un tonelaje neto de . . .	125.97
1	Remolcador con un tonelaje neto de	19.16
4	Dragas refouleur con un tonelaje neto de . .	812.96
19	Chatas con un tonelaje neto de	1.390.47
10	Chatas a motor con un tonelaje neto de . . .	109.63
3	Chatas corral a motor con un tonelaje neto de	83.78
15	Lanchas a motor con un tonelaje neto de . .	140.45
2	Balandras a motor con un tonelaje neto de . .	53.33
3	Chalanas con un tonelaje neto de	22.49

Ceses de bandera

El cese de bandera fué de 11 buques mayores de seis toneladas, cuyo tonelaje alcanzó a 1829 toneladas. Las embarcaciones menores de seis toneladas fueron 4.

Buques eliminados por diversas causas

Los buques mayores de seis toneladas fueron 9, cuyo porte es de 1048.59 toneladas. Los buques menores de seis toneladas fueron 25.

El total de buques eliminados por diversas causas, mayores de seis toneladas fué de 20, con un tonelaje neto de 2877.59 toneladas.

Personal marítimo inscripto durante el año 1932, con especificación de los totales por categorías

Categorías	Inscriptos en 1932	N.º total de inscriptos en el Registro
Prácticos del Río de la Plata	5	85
Prácticos del río Paraná	8	95
Prácticos del puerto de la Capital	3	73
Prácticos del puerto de Rosario	4	24
Prácticos del puerto de Bahía Blanca	2	15
Prácticos del puerto de Quequén.	1	2
Baquianos del río Paraná	5	105
Baquianos del Paraná y Paraguay	33	136
Baquianos del río Uruguay	2	57
Baquianos Zárate-Ibicuy-Bs. Aires	4	11
Capitanes de ultramar	19	170
Pilotos	11	45
Pilotines	15	62
Capitanes de cabotaje	26	144
Patrones de primera	24	2.109
Patrones de segunda	50	1.335
Patrones menores	78	252
Patrones baquianos	7	48
Marineros timoneles	3	3
Maquinistas superiores	1	3
Maquinistas de primera	6	146
Maquinistas de segunda	13	99
Maquinistas de tercera	17	214
Ayudantes de máquinas	38	324
Conductores de máquinas a vapor.	88	642
Id. de motores hasta 160 C. E.	4	64
Id. de motores hasta 80 C. E.	14	180
Id. de motores hasta 50 C. E.	59	419
Id. de motores de un solo tipo	385	2.837
Caldereteros.	54	117
Boteros	48	599
Patrones de pesca	3	3

Id. propietarios de emb. hasta 30 ton.	66	66
Radiotelegrafistas	49	55
Marineros, foguistas, mozos, cocine- ros, etc.	6.274	12.359
Médicos	2	2
	<hr/>	<hr/>
Totales	7.321	22.900

Nacionalidad de los inscriptos

Argentinos	8.365
Naturalizados	6.491
Italianos.	3.042
Españoles	2.227
Yugoeslavos	871
Paraguayos	708
Uruguayos	310
Portugueses	227
Alemanes.	150
Austriacos	80
Griegos	46
Franceses	41
Brasileños.	39
Libaneses.	36
Rusos	34
Ingleses.	19
Polacos	17
Chilenos	16
Suizos	14
Arabes	12
Rumanos	11
Turcos	11
Checoeslovacos	10
Lituanos	9
Norteamericanos	8
Peruanos	7
Dinamarqueses	6
Holandeses	7

Suecos	6
Búlgaros	5
Húngaros	4
Noruegos	4
Sirios	4
Finlandeses	3
Belgas	2
Montenegrinos	2
Alejandrinos	1
Bolivianos	1
Mejicanos	1
Luxemburgueses	1
Serbios	1
Irlandeses	1
	<hr/>
	22.900

MOVIMIENTO PORTUARIO

Resumen general de las entradas y salidas de buques

Zonas fluviales

	ENTRADA		SALIDA	
	N.º buques	Toneladas	N.º buques	Toneladas
Vapores de ultramar..	2.549	7.375.638.55	2.570	7.391.855.76
Veleros de ultramar...	2	3.096.—	2	3.096.—
Vapores de cabotaje ..	38.457	11.377.803.79	38.045	11.185.335.76
Veleros de cabotaje ...	7.650	1.091.748.57	7.598	1.069.135.52
Vapores ribereños	3.954	2.944.261.73	4.106	3.020.147.39
Veleros ribereños	885	110.346.95	827	104.988.67
TOTAL.....	53.497	22.902.895.59	53.148	22.774.559.10

Zonas marítimas

Vapores de ultramar..	616	1.415.952.51	606	1.372.461.79
Veleros de ultramar...	21	4.670.36	19	4.719.79
Vapores de cabotaje ..	1.378	2.023.542.19	1.371	1.992.793.81
Veleros de cabotaje ...	81	3.230.29	77	3.164.90
TOTAL.....	2.096	3.447.395.35	2.073	3.373.140.29

Puerto de la Capital

Vapores de ultramar..	2.057	8.273.610.38	2.015	8.301.804.03
Veleros de ultramar...	2	2.324.—	1	1.501.—
Vapores de cabotaje ..	4.792	2.042.160.04	4.922	2.087.713.81
Veleros de cabotaje ...	5.338	642.529.73	5.085	627.814.49
Vapores ribereños	2.007	1.470.759.02	1.939	1.492.352.92
Veleros ribereños	2.349	700.479.57	2.265	687.097.43
TOTAL.....	16.545	13.131.862.74	16.227	13.198.283.68

SUMA TOTAL GENERAL	}	Buques	143.586
		Toneladas.....	78.828.136.75

Número de buques y toneladas de registro, entrados y salidos de los puertos de la República, según sus banderas, durante el año 1932

BANDERAS	ENTRADAS		SALIDAS		TOTALES	
	Número de buques	Toneladas	Número de buques	Toneladas	Número de buques	Toneladas
Argentina	66.104	22.418.737.39	65.446	22.230.696.59	131.550	44.649.433.98
Inglesa	2.100	7.416.597.45	2.098	7.600.235.66	4.198	15.016.833.11
Griega	483	1.348.918.38	482	1.327.003.64	965	2.675.922.02
Italiana	296	1.307.079.—	284	1.183.739.42	580	2.490.868.42
Noruega	300	870.590.—	308	883.638.—	608	1.754.218.—
Alemana	193	874.002.92	190	843.755.—	383	1.717.757.92
Estados Unidos (N. A.)	198	777.702.—	198	790.128.—	396	1.567.830.—
Holandesa	209	666.247.—	212	659.740.—	421	1.325.987.—
Francesa	120	625.400.—	121	661.437.—	241	1.286.837.—
Española	142	540.778.—	142	536.543.—	284	1.077.321.—
Yugoeslava	164	531.813.—	162	528.767.—	326	1.060.580.—
Uruguay	940	489.621.30	932	483.333.86	1.872	972.955.16
Sueca	162	331.153.—	163	325.617.72	325	656.770.72
Dinamarquesa	92	273.580.—	91	274.904.—	183	548.484.—
Belga	80	230.676.—	77	227.487.—	157	458.163.—
Portuguesa	57	219.743.—	56	208.785.—	113	428.528.—
Brasileña	199	208.763.—	180	216.196.—	379	424.959.—
Japonesa	22	115.398.—	22	111.877.—	44	227.275.—
Chilena	95	89.955.24	96	94.338.98	191	184.294.22
Finlandesa	17	49.179.—	24	69.652.—	41	118.831.—
Parameña	16	56.100.—	13	47.394.—	29	103.494.—
Paraguay	143	25.260.—	145	25.813.20	288	51.073.20
Húngara	6	14.860.—	6	14.861.—	12	29.721.—
Suma total	72.138	39.482.153.68	71.448	39.345.983.07	143.586	78.828.136.76

**Resumen total del movimiento de buques y toneladas de registro, habido en todos los puertos
de la República, durante los años 1925 a 1932**

AÑOS	E N T R A D A		S A L I D A		T O T A L	
	N.º Buques	Toneladas	N.º Buques	Toneladas	N.º Buques	Toneladas
	1925	59.814	32.579.882.12	59.207	32.030.598.39	119.021
1926	62.591	33.332.741.30	61.933	33.354.903.14	124.524	66.687.644.44
1927	69.585	41.562.243.84	69.069	41.245.606.98	138.654	82.807.850.82
1928	76.213	42.942.667.48	75.558	42.906.920.70	151.771	85.849.588.18
1929	80.547	44.458.873.79	79.478	43.771.037.24	160.025	88.229.911.03
1930	80.331	41.029.524.72	79.416	40.989.841.97	159.747	82.019.366.69
1931	79.166	44.472.821.02	77.937	44.366.846.43	157.103	88.839.667.45
1932	72.138	39.482.153.68	71.448	39.345.983.07	143.586	78.828.136.75

Servicios de prácticos y emolumentos percibidos

Z O N A	Servicios de practicaje	Número de prácticos	Importe total de tarifas percibidas	Término medio anual por práctico
Río de la Plata	4.412	81	\$ 437.038.56 o/s.	\$ 5.395.53 o/s.
Río Paraná	3.722	96	» 530.039.75 »	» 5.521.24 »
Puerto de la Capital	5.552	73	» 229.553.11 »	» 3.144.56 »
Bahía Blanca (Internos)	1.082	14	» 114.388.35 m/n.	» 8.170.59 m/n.
Bahía Blanca (Externos)	773	22	» 61.460.34 o/s.	» 2.793.65 o/s.
Rosario	3.709	24	» 75.072.93 »	» 3.128.03 »
La Plata	1.251	13	» 40.788.09 »	» 3.137.54 »
Santa Fe y Colastiné	824	11	» 22.623.43 »	» 2.056.67 »
San Nicolás	222	4	» 12.954.25 »	» 3.238.56 »
Villa Constitución	501	4	» 13.502.70 »	» 3.375.67 »
Quequén	137	2	» 14.312.25 m/n.	» 7.156.12 m/n.
Río Uruguay	88	5	» 12.427.— o/s.	» 2.485.40 o/s.
San Martín	383	2	» 10.635.45 »	» 5.317.72 »
Diamante	121	1	» 4.016.44 »	» 4.016.44 »
Campana	50	2	» 2.601.72 »	» 1.300.86 »
Concepción del Uruguay	95	2	» 2.576.81 »	» 1.288.40 »
Ibicuy	27	2	» 1.924.43 »	» 962.21 »
Ramallo	21	1	» 2.052.52 »	» 2.052.52 »
Zárate	12	2	» 535.— »	» 267.50 »
Patagones	24	2	» 1.287.30 »	» 643.65 »

**Resumen general del movimiento de pasajeros, habido en todos los puertos de la República,
durante los años 1929 a 1932**

AÑOS	E N T R A D A				S A L I D A				Suma total general
	Ultramar	Cabotaje interior	Cabotaje exterior	TOTAL	Ultramar	Cabotaje interior	Cabotaje exterior	TOTAL	
1929	169.445	779.793	448.357	1.397.595	89.206	752.146	438.279	1.279.631	2.677.226
1930	153.723	591.717	456.998	1.202.438	84.905	573.529	448.815	1.107.249	2.309.687
1931	80.733	569.827	358.614	1.009.174	73.596	561.569	357.819	992.984	2.002.158
1932	50.038	549.786	387.258	987.082	61.249	526.252	381.064	968.565	1.955.647

**Resumen total del movimiento de pasajeros habido en todos
los puertos de la República, desde el año 1925 a 1932**

Años	Entrada	Salida	Total
1925	1.117.641	1.003.898	2.121.539
1926	1.116.382	982.044	2.098.426
1927	1.192.136	1.013.750	2.205.886
1928	1.384.387	1.248.529	2.632.916
1929	1.397.595	1.279.631	2.677.226
1930	1.202.438	1.107.249	2.309.687
1931	1.009.174	992.984	2.002.158
1932	987.082	968.565	1.955.647