

MEMORIA

— DEL —

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1923 - 1924



Presentada al H. Congreso de la Nación

Por el Ministro de Marina

Almirante MANUEL DOMEcq GARCIA

BUENOS AIRES

Talleres Gráficos de la Dirección Gral. Administrativa

1924

Honorable Congreso:

Cumpliendo el precepto constitucional, elevo a Vuestra Honorabilidad la Memoria del Departamento a mi cargo, correspondiente al Ejercicio 1923-1924.

Los servicios de la Marina se han desarrollado normalmente manteniendo en ella el espíritu de trabajo y disciplina que ha sido siempre la característica de nuestra Armada y procurando conservar con la mayor eficiencia posible el anticuado material de que disponemos, tanto en tierra como a bordo.

El progreso general del país, impulsado por su intercambio comercial y que nos da esa situación espectable de pueblo laborioso y productor, está confiado en absoluto a la vía marítima. Sale o entra esa riqueza por el gran estuario del Plata, por el de Bahía Blanca y por los que en el futuro irán explotándose en la costa patagónica, enorme riqueza apenas protegida y que en cualquier momento puede ser interceptada.

Este solo enunciado basta para afirmar la necesidad absoluta de poseer una Marina eficiente que la proteja.

Desgraciadamente, en este momento tal circunstancia no se realiza y el material que posee la Escuadra no responde ya, salvo los dos acorazados, a las necesidades del servicio.

Es por ello que se ha efectuado un estudio completo de las necesidades de la Nación en lo que se refiere a su defensa naval, trabajo que tiene que desarrollarse en un plazo largo, pero que como abarca un concepto general amplio, hay que empezar con lo más indispensable, y es por ese motivo que oportunamente se presentará el proyecto de Ley que provea a las necesidades más apremiantes, no dudo que Vuestra Honorabilidad le prestará favorable acogida para poner a la Armada en las mismas condiciones en que se encuentra hoy el Ejército que ya posee su Ley de Armamento, lo que permitirá a éste desarrollar con tranquilidad sus planes de organización y encontrarse en condiciones de recibir y utilizar el material a medida que vaya llegando al país.

Nuestro proyecto de Ley contempla el reemplazo de los viejos cruceros, algunos de ellos ya desaparecidos, como el “25 de Mayo”, y otros radiados o sin valor militar, como el “Patria” y el “9 de Julio”, la adquisición de torpederos, submarinos y elementos subacuos que no pueden faltar en ninguna Marina, máxime cuando todas las marinas vecinas, excepto la nuestra, los tienen desde hace años.

Por el momento sólo contamos con cuatro destructores que después de las reparaciones autorizadas quedarán en buenas condiciones. Hace diez años teníamos una flotilla de 14 torpederos, hoy radiados.

La doctrina de guerra moderna establece que, además de los servicios auxiliares a que están destinados estos buques, se requieren seis destructores para defender eficientemente a un acorazado en navegación. Nuestro país, que no posee más que sus dos acorazados, necesita protegerlos debidamente, y así lo comprendió también Vuestra Honorabilidad al votar en la Ley del año 1909 la adquisición de 12 destructores de los cuales solamente 4 se han incorporado debido a que los 8 restantes, casi terminados, fueron requisados durante la guerra europea por los países en que se construían y no se incorporaron otros a la Armada, como correspondía haberlo hecho cuando ella terminó, ya que dichos países restituyeron el costo de esas construcciones.

En submarinos la situación es todavía más premiosa porque los Oficiales no conocen el arma sino a través de la lectura de libros y revistas profesionales.

Su adquisición como arma de escuela es de urgencia, pues el saber que una Marina no cuenta con submarinos y, en caso de tenerlos, que su personal no es experimentado, es un factor moral importantísimo que sin duda alguna pesa en el resultado de las operaciones.

Por estas breves consideraciones se podrá juzgar la situación precaria por que atraviesa la Armada en lo que a torpederos y submarinos se refiere y la necesidad apremiante de dotarla de ese material moderno.

Como complemento de esas adquisiciones de material flotante hay que añadir todo lo referente al

servicio auxiliar, especialmente buques-hidrógrafos y patrulleros y el Buque-escuela, a lo que aún habría que agregar el equipo indispensable para nuestras Bases Navales y los elementos para atender a la defensa de las mismas.

Considero que una gran parte de ese material auxiliar debe construirse en el país una vez que los Talleres y Arsenales sean equipados convenientemente.

Desde el año 1905 en que entró a regir la Ley número 4856 actualmente en vigor se han presentado en diversas ocasiones, sea por iniciativa del Poder Ejecutivo, de la Comisión de Marina de la H. Cámara, o de los señores legisladores, diversos proyectos de Ley, que a pesar de coincidir todos en su parte fundamental, no llegaron a alcanzar la aprobación de Vuestra Honorabilidad.

La sanción de una nueva Ley es de suma urgencia porque los servicios de la Marina se resienten cada día más por falta de una legislación que se adapte a las necesidades del servicio, manteniendo al mismo tiempo en estancamiento la carrera del personal cuyos ascensos se prolongan.

A continuación se detalla sucintamente la forma en que se han desarrollado las actividades del servicio naval.

ESTADO MAYOR GENERAL

El Estado Mayor, una de las ramas más importantes y que está más próxima a la acción directa del Ministerio, continúa desarrollando su labor metódica y atendiendo con toda eficiencia a los múltiples servicios que le están encomendados.

Por intermedio de él se imparten las órdenes a los comandos o a las Bases, escuadra, divisiones o buques aislados. Lleva y atiende todo lo relacionado con los servicios de las Comisiones navales en el extranjero así como la recopilación ordenada y metódica de todos los datos que nuestros agregados navales envían y que dependen directamente del Jefe de Estado Mayor.

También dependen en cierto modo del mismo, el servicio hidrográfico, el de balizamiento, el de radiotelegrafía y el de aviación, todos ellos en sus directivas generales por cuanto el detalle y la función de esos servicios están a cargo de los jefes de las Divisiones respectivas.

Movimiento de buques

Durante el año 1923 se ha mantenido en actividad, para instrucción y adiestramiento del personal, una División compuesta por los cruceros acorazados "General Belgrano", "General San Martín" y "Garibaldi" y un Grupo de Torpederos formado por los exploradores "La Plata" y "Jujuy".

Además, han permanecido en situación de completo armamento, siguiendo programas especiales de entrenamiento, el crucero “Buenos Aires”, el cañonero “Paraná” y los buques escuelas “Presidente Sarmiento”, “Almirante Brown”, “Libertad” y “Rosario”.

Instrucción de la Escuadra

Los meses de Enero y Febrero fueron dedicados a recorrer y poner al día el material de los buques en la Base Naval de Puerto Belgrano. Durante este período se incorporaron los conscriptos de la clase de 1902 iniciándose de inmediato su instrucción preliminar en el puerto, la que abarcó Marzo y parte de Abril.

Terminada la organización de los buques, éstos se hicieron a la mar iniciándose una serie de ejercicios metódicos y progresivos cuyo desarrollo fué encuadrado dentro de los tres períodos principales de navegación, separados por estadía en la rada de Puerto Belgrano, durante los cuales se concedieron licencias a todo el personal.

En el transcurso del año, la División navegó un total de 6980 millas, recorriendo las costas del Atlántico y visitando Mar del Plata, Madryn, Santa Elena, Camarones y Comodoro Rivadavia.

Durante las navegaciones, los buques efectuaron evoluciones y ejercicios de aproximación relacionados con el entrenamiento para el tiro, adquiriendo práctica los Comandos y ejercitándose las “direcciones de tiro” y dotaciones de piezas toda vez que se presentó oportunidad.

Es satisfactorio hacer resaltar que a pesar de haberse realizado estos viajes al Sur en lo más crudo del invierno, el estado sanitario fué inmejorable, al punto que las enfermerías permanecieron prácticamente desiertas durante todo el año. Esto habla muy en favor de la eficacia de las medidas de higiene que son reglamentarias y que se cumplen en todos los buques de la Armada.

Como en los años anteriores, la División ha desarrollado un importante programa de tiro con resultados muy satisfactorios, dado el material empleado que es ya muy anticuado.

Tanto las “direcciones de tiro” como el material de artillería y comunicaciones han funcionado con el mínimo de fallas y el personal ha alcanzado una eficiencia de conjunto que se debe a la incansable actividad de los jefes, oficiales, clases instructores y al excelente espíritu de las tripulaciones y particularmente de los conscriptos que han respondido ampliamente en todo momento al esfuerzo exigido de ellos para alcanzar la rapidez de tiro máxima que permite nuestro material.

Se han hecho experimentos interesantes en lo que respecta a la intervención del Servicio Aero-náutico Naval en el control de tiro y fotografía aérea, habiéndose obtenido provechosas enseñanzas.

La carencia de artillería antiaérea continúa imposibilitando la ejercitación de la Escuadra en lo que respecta a la defensa eficaz contra fuerzas aéreas.

En el último período se incorporaron a la División el guardacostas “Libertad” y el Grupo de Exploradores formado por el “La Plata” y el “Jujuy” y con estos elementos se desarrollaron temas tácticos estudiados por el Estado Mayor y relacionados con la defensa de nuestras costas y Bases Navales, interviniendo en ellos la fuerza aérea de Puerto Belgrano.

Los problemas de exploración fueron resueltos por la División con éxito completo; la señalación y concentración de las fuerzas a la vez dieron oportunidad para someter a una severa prueba de resistencia al personal de máquinas, en su mayoría conscriptos de la última clase incorporada. Estos ejercicios despertaron en los Comandos y Planas Mayores particular interés, por lo que serán continuados con mayor amplitud este año.

Por primera vez se clasificaron los diversos servicios de los buques por comisiones nombradas especialmente, con objeto de poder adjudicar el premio “Eficiencia” creado el año pasado por el Ministerio. Estas clasificaciones completan en forma muy conveniente las inspecciones pasadas en el Comando de Fuerza Naval con el mismo objeto.

La prueba de eficiencia de máquinas así como el tiro y maniobras presenciadas por el que suscribe tuvieron un resultado muy halagador. Los buques, después de 26 años de servicios, desarrollaron velocidades próximas a las obtenidas en las pruebas de recepción, lo que habla mucho en favor no solamente del personal que obtuvo el actual resultado, sino también del que durante los años

transcurridos supo cuidar el material a su cargo con tanto interés y patriotismo.

El Grupo de Exploradores cumplió también eficientemente con todo su programa de instrucción. En el último período salió para Puerto Militar y después de haber visitado los puertos de Mar del Plata, San Blas y Puerto Belgrano se unió a la División de Instrucción efectuando en el mar los ejercicios de tiro y diferentes temas ordenados por el Estado Mayor General con muy buenos resultados.

Buques Escuelas

Las escuelas del personal han funcionado normalmente en los buques destinados para ese fin.

El buque escuela “Presidente Sarmiento” llevó a cabo su vigésimotercero viaje de instrucción con los Aspirantes del curso de Aplicación de la Escuela Naval y el 2.º año de la Escuela de Marinería, efectuando en ocho meses un recorrido de 18.300 millas, en el cual tocó los siguientes puertos:

Madryn, Puerto Belgrano, San Vicente, Portsmouth, Boulogne-sur-Mer, Amsterdam, Hamburgo, Christianía, Gottenburgo, Copenhague, Malmo, Stockolmo, Rotterdam, Brest, Ferrol, Lisboa, Cádiz, Palos y Las Palmas, viaje realizado con todo éxito y que agrega una nota más al haber de eficiencia y cultura de la Armada.

La Escuela Naval ha tenido además a sus órdenes dos avisos tipo “A” que tripulados exclusivamente por Aspirantes han efectuado salidas semanales de viernes a lunes, por el Río de la Plata. Es-

tas navegaciones han dado un excelente resultado para la instrucción práctica de los aspirantes y se continuarán este año completándolas como siempre con el viaje de mar que los de los últimos cursos efectúan anualmente a la costa Sur en uno de los buques de la Escuadra.

Comisiones Especiales

El cañonero “Rosario” a fines del mes de Abril zarpó con destino a Corrientes conduciendo a S. E. el señor Ministro de Guerra; a su regreso formó parte conjuntamente con el guardacostas “Libertad” y el remolcador “Azopardo”, del cordón de auxilio que se organizó para el “raid” de aviación Puerto Belgrano-Buenos Aires y regreso.

En el mes de Junio, en el viaje que el Exmo. Señor Presidente de la Nación efectuó a bordo del vapor “General Alvear” fué escoltado por el explorador “Catamarca”. En este viaje el cañonero “Rosario” zarpó para Concepción del Uruguay y luego para Concordia para rendirle honores, regresando luego al Puerto de la Capital.

En el mes de Agosto el cañonero “Rosario” conjuntamente con el buque escuela “Almirante Brown” y Explorador “La Plata” y “Catamarca” visitaron la ciudad de Rosario regresando después al Río de la Plata.

Además de las navegaciones normales de instrucción el “Libertad” hizo un viaje en el mes de Julio con el fin de auxiliar al vapor “Trifussis”. En el mes de Agosto fué destacado conjuntamente

con el “Querandí” en busca de la grúa “Toba”. En el mismo mes este buque fué enviado a Montevideo con el fin de asociarse a los festejos patrios de la República Oriental del Uruguay.

El crucero “Buenos Aires” en el mes de Noviembre fué a Río de Janeiro con motivo de los festejos patrios del aniversario de la República del Brasil.

En el mes de Febrero el Cañonero “Paraná” fué destacado a Asunción del Paraguay para relevar al Cañonero “Rosario” que se encontraba de estación en dicho puerto, regresando al Río de la Plata a mediados de Noviembre.

El Transporte “Guardia Nacional”, efectuó el viaje a las Georgias del Sur, llevando el personal destinado al servicio del Observatorio que funciona en las islas Orcadas y al cual ya hice referencia en mi memoria anterior.

Desde hace 25 años se mantiene en ese punto avanzado una Estación para observaciones magnéticas y meteorológicas, que ha contribuido a hacer conocer la meteorología de la región circumpolar austral con estudios reales y permanentes de valor; observatorio que exige al país grandes sacrificios que deben de considerarse.

Visitas de buques extranjeros

Durante el año 1922 y en ocasión de las fiestas julias tuvimos la satisfacción de recibir y agasajar a las tripulaciones del crucero brasileño “Barroso” y el crucero uruguayo “Montevideo”.

También hemos tenido el placer de recibir en nuestro puerto en el mes de Septiembre, la visita del crucero norteamericano “Richmond” y en el mes de Diciembre la del guardacosta acorazado dinamarqués “Niel Juels”.

Las planas mayores y tripulaciones de todos esos buques fueron atendidas debidamente, conforme a la práctica ya establecida en todas las marinas.

Durante el corriente año, como en el pasado, las actividades de la Escuadra quedarán restringidas por el hecho de no poderse contar con los acorazados “Moreno” y “Rivadavia” que están listos para su próximo viaje a Norte América, ni con los exploradores que han entrado a reparaciones generales en el país para su total transformación.

Para mantener el entrenamiento del personal, se conservará una División armada, compuesta por los cruceros acorazados “General San Martín” y “General Belgrano” y el crucero “Buenos Aires” y un grupo de tres torpederos, además de los buques escuelas y de los dos cañoneros que desarrollarán su programa dentro del Río de la Plata.

Los buques hidrógrafos y los transportes han mantenido su eficiente servicio, cuyo detalle puede verse en los capítulos correspondientes.

Servicios Radiotelegráficos

La Ley N.º 9127 sancionada por el Honorable Congreso con fecha 16 de Septiembre de 1913 para la creación, dentro del territorio nacional, de estaciones radiotelegráficas costaneras ubicadas en tal

forma que siempre estén en comunicación con cualquiera de ellas todo buque que navega por nuestras costas.

Con los recursos autorizados implantóse hace once años la actual red, que desde las cascadas del Iguazú hasta la Tierra del Fuego cubre toda la zona marítima y fluvial y comprende 18 estaciones pequeñas, que obligan a una serie de retransmisiones y explican el considerable retardo con que se efectúa el tráfico radiotelegráfico actualmente.

Si se tiene en cuenta que toda la Patagonia se halla comunicada con sólo una línea telegráfica y la frecuencia con que se producen en el invierno temporales de nieve que la inutilizan, se ve inmediatamente la necesidad de que existan comunicaciones radiotelegráficas seguras que vayan en ayuda del telégrafo de la nación en beneficio de los pobladores de nuestro Sud.

La Armada Nacional presta esta colaboración desde hace muchos años y una prueba de ello son los muchos radiotelegramas públicos que ha transmitido, atendiendo este servicio sólo con personal de la Marina y con los recursos de su presupuesto.

Sabido es que las estaciones actuales son deficientes y que la red radiotelegráfica de la Armada, que es la única con que cuenta la Nación, requiere ser modernizada, reemplazando sus antiguas estaciones por otras más en consonancia con las presentes necesidades del país, y basadas en un nuevo plan.

El plan general a que se hace referencia se ha formulado en el concepto de dividir a nuestro litoral fluvial y marítimo en las zonas Norte, Centro y Sud, con Corrientes, la Capital Federal y Deseado como cabeceras, respectivamente, centros a los cuales convergerán las redes secundarias de comunicaciones, constituídas por las estaciones de poca potencia que desde hace muchos años tiene la Armada en servicio.

Consecuente, pues, con este propósito, se construyó la estación próxima al Balneario Municipal, que se espera será entregada al servicio público en el corriente año. La referida estación se ligará por el Sud con la que debe erigirse en el territorio del Chubut, a cuyo fin se ha adquirido la mayor parte de los materiales y efectuado los estudios preliminares en el terreno.

Durante el año 1923 en las estaciones radiotelegráficas de la Armada que más abajo se detallan, han tenido origen 33.785 despachos oficiales y 104.600 despachos públicos, cuyo producto ha ingresado íntegramente al Telégrafo de la Nación.

Las estaciones de la Armada son: Puerto Aguirre, Eldorado, Posadas, Formosa, La Paz, Zárate, Martín García, Dársena Norte, Pontón Intersección, Río Santiago, Recalada Río de la Plata, Punta Mogotes, Puerto Belgrano, Recalada Bahía Blanca, Punta Delgada, Comodoro Rivadavia, San Julián, Cabo Vírgenes, Río Grande, Año Nuevo y Ushuaia.

Es conveniente que Vuestra Honorabilidad modifique la Ley 9127 que se relaciona con los servicios de radiocomunicaciones, dictada cuando aun no se había llegado a la actual situación de progreso sorprendente de la radiotelefonía, por cuanto en la forma en que se encuentran actualmente, una fiscalización real es imposible para evitar los abuso de todo género y hasta defraudación de la renta pública, por el empleo sin contralor de ninguna clase, en lo técnico o en lo administrativo, al extremo de que los servicios públicos, algunos de ellos de urgencia, especialmente los que se refieren a las radiocomunicaciones oceánicas que en muchos casos es necesario atender preferentemente por tratarse de vidas expuestas a las contingencias del mar, no pueden ser atendidos por falta de una acción fiscalizadora.

Ultimamente se ha dictado un Decreto que tiende a mejorar esa situación. En su articulado se establecen normas que sin contener la estrictez de análogas reglamentaciones como ser las dictadas por Nueva Zelandia, Canadá, Francia, EE. UU., etc., regularizará el funcionamiento de las estaciones radioeléctricas de “broadcasting”, de experimentación y de aficionados, con lo que se conseguirá disciplinar las actividades de este género y atenuar en lo posible las interferencias que impedían el debido aprovechamiento de ciertas gamas de ondas.

Aeronáutica Naval

Durante el año las actividades de la aeronáutica naval han mejorado, obteniéndose resultados

que pueden considerarse muy buenos si se tiene en cuenta los inconvenientes inevitables en un nuevo organismo. Hay que lamentar un accidente doloroso, felizmente el único en los cinco años que lleva este servicio.

Este Departamento la propicia decididamente dentro de las limitaciones del presupuesto, dada su utilidad como auxiliar de la Marina en un país de gran extensión de costa como el nuestro.

La Base aérea de Puerto Belgrano funciona regularmente con un material reducido pero en excelente estado.

La del Río de la Plata se encuentra en proceso de transformación y traslado, siendo probable que se inauguren sus servicios en el transcurso del año próximo, en una forma más conveniente que la que ha tenido hasta ahora, tan pronto como se entreguen los fondos votados.

En Mar del Plata se creará también una pequeña estación de aprovisionamiento y acuatizaje, destinada sobre todo para el servicio de movilización y con objeto de que puedan cooperar con la Escuadra cuando ella tenga su apostadero de ejercicios en aquel paraje, lo que se hará tan pronto como Vuestra Honorabilidad autorice los fondos necesarios para la prosecución de esos trabajos que ya se han iniciado y que deben continuar en el año en curso hasta que poco a poco sea terminada definitivamente.

'Agregada a la escuela de aviación funcionaron con regularidad los cursos teórico prácticos de Mecánicos Aeronáuticos y de Aprendices de Aviación. Los resultados que se obtienen con el personal formado en ellos, son inmejorables y obligan a estimularlos en toda forma por cuanto producen un personal indispensable para la buena marcha de la aeronáutica naval. La actividad de vuelo durante el año estuvo representada por ejercicios continuados en aviones y en globos libres y cautivos.

Además de los vuelos de instrucción efectuados durante el año, se llevaron a cabo dos "raids" importantes con hidroaviones y aeroplanos respectivamente, que fueron de provecho para la instrucción general de los pilotos y observadores que intervinieron en ellos. De la escuela de Aerostación se efectuaron seis "raids" con globos libres con distintas condiciones de viento y, con los cuales, a la par de la instrucción que recibe el personal con ese tipo de aeronave, se obtuvieron datos interesantes sobre las corrientes aéreas en la altura.

Se hicieron intervenir aviones en la observación de los ejercicios de tiro de la Escuadra experimentando métodos cuyo perfeccionamiento es objeto de especial interés por estar íntimamente ligado con los adelantos del tiro naval. En estos ejercicios se demostró ampliamente la pericia del personal de pilotos y observadores.

Servicio Hidrográfico

La Marina ha continuado su labor, preocupada de todo lo relacionado con el Servicio Hidrográ-

fico, balizamiento y relevamiento de las costas para facilitar la navegación.

Ese es uno de los méritos que no todos conocen de nuestra oficialidad, no solamente de la de ahora sino de la que en generaciones sucesivas ha venido llenando los cuadros de la Armada. La Marina tiene una espléndida tradición en ese sentido, y sin jactancia lo digo: no son muchas las instituciones del país que la tengan mejor, por cuanto desde las lejanas fronteras mediterráneas con nuestros vecinos hasta las duras e inhospitalarias costas australes todas ellas han sido jalonadas con el teodolito o la sonda de nuestros marinos.

Ese servicio continúa desarrollándose en las costas patagónicas, llevándolo a cabo con elementos deficientes y que es absolutamente imprescindible mejorarlos, por cuanto si se exige que el Oficial exponga su vida a cada paso en costas bravías y duras, justo es darle los medios cómodos y seguros para su trabajo.

Se impone la necesidad de crear una flotilla de buques hidrógrafos, que al mismo tiempo de ser escuela de Comando y experiencia marinera, continúe sirviendo de vehículo para el relevamiento de las costas, para los sondajes oceánicos que nos den un completo conocimiento de nuestra meseta patagónica, su flora y fauna submarina y también para que efectúen cruceros a las regiones circumpolares como los de las Orcadas y la policía eficaz de costas y golfos jurisdiccionales.

En el programa naval que se someterá a V. H. se prevé ese material.

Durante el año 1923 se han levantado las cartas de Samborombón y bancos adyacentes, Rincón de Bahía Blanca, Punta Rasa a Punta Ninfas, Golfo San José, Puerto San Antonio, Comodoro Rivadavia y Punta Novalés a Punta Marqués. Algunas de estas cartas ya han sido publicadas y las restantes lo serán este año.

Balizamientos y Faros

Durante el año se ha inaugurado el Faro de Recalada al Puerto de Santa Cruz, y completado el balizamiento luminoso de algunos de los puertos. Se ha comenzado también la construcción de los faros El Rincón y Páramo, el primero destinado a asegurar la recalada a Puerto Belgrano y el segundo, situado en la entrada de la Bahía San Sebastián (Tierra del Fuego) cuya construcción fué solicitada por los pobladores de ese Territorio para que los buques de ultramar tengan un refugio seguro en aquellos parajes de tan frecuentes tempestades y largas noches de invierno austral.

De acuerdo con el programa de trabajos proyectados, durante el corriente año se efectuará el balizamiento luminoso de los puertos de Santa Cruz y San Julián, con lo que quedará terminado el acceso de esos importantes puertos. Se construirá además un faro en Comodoro Rivadavia en remplazo del actual que es sumamente deficiente y otro en Punta Norte (Península Valdez) que llenará una necesidad sentida, pues permitirá navegar

con seguridad, en uno de los tramos de nuestra costa muy frecuentado y que arroja restingas peligrosas hacia el mar.

Hora Oficial

Desde el año pasado la Armada tomó a su cargo exclusivo el servicio de la hora oficial para toda la República, y con objeto de dar los *tops* radiotelegráficos de precisión a los buques, ferrocarriles, correos y a las Comisiones científicas que trabajan en el interior y que se encuentran alejadas de las líneas telegráficas, se impone contar con un observatorio adecuado. La Marina tiene su instrumental y en este momento gestiona de la Municipalidad de la Capital el terreno correspondiente para establecer un pequeño observatorio con ese objeto, en un paraje adecuado cuyas condiciones debe de fijarlas la Armada por la índole técnica del asunto.

Por lo expuesto, verá Vuestra Honorabilidad la importancia que tiene el Servicio Hidrográfico al cual se conecta todo lo que se refiere a los faros y balizas que la Marina cuida y mantiene para la facilidad de la navegación oceánica, la verdaderamente peligrosa, por cuanto los riesgos del mar acarrearán siempre consecuencias graves. Por ese motivo los faros, balizas y boyas, deben ser de construcción especial, dado que de ellas depende la seguridad de los buques que en sus proximidades navegan.

Puerto Belgrano

La primera Base Naval del país es la de Puerto Belgrano; su construcción fué iniciada hace 27 años y si bien en su comienzo se le dió un gran impulso este fué poco a poco disminuyendo y reduciéndose las partidas destinadas a su prosecución hasta que desaparecieron completamente del anexo de Obras Públicas, sin terminarse esa obra nacional íntimamente ligada a la defensa del país.

Hay que fijar una suma anual que provea lo más necesario para el cuidado de los canales y la renovación de lo ya existente especialmente las escolleras de madera que se construyeron al iniciar las obras y con el objeto de encerrar entre ellas una superficie de aguas tranquilas donde poder trabajar y donde debían excavar las dársenas y los diques e instalar los muelles de atraque y antepuerto, que deben ser defendidos por murallones de construcción permanente que no existen.

Esos muros de defensa provisional contruidos de madera hace más de 25 años, están, como se comprende en estado completamente ruinoso, no llenando ya la función de defensa necesaria y que por algo inexplicable se han dejado como permanentes exponiendo con ello a que, por uno de aquellos fenómenos bien posibles en que ocurra un temporal más o menos violento, arrase con todo y deje nuestro Puerto Militar y los buques surtos en sus dár-

senas en situación de peligro que exigirían cuantiosos e inmediatos desembolsos de sumas enormes que habrá que hacer forzosamente en esas circunstancias.

Hay que pensar, pues, seriamente en que se terminen las obras más indispensables de Puerto Militar.

Por la misma razón de lo antes expuesto, una parte del material terrestre de la Base preparado en la época de la iniciación, especialmente el ferroviario y de comunicaciones, requiere también su renovación.

En la Base existen 58 kilómetros de vía férrea de los cuales 29 son para el servicio de las baterías, línea que hay que renovar totalmente; 17 kilómetros de vías internas que están en buen estado y 12 kilómetros de vía de circuito a Polvorines que están en regular estado. El material rodante es necesario renovarlo completamente.

La dársena construída con posterioridad a la fecha indicada y el gran dique nuevo de carena con sus muelles y murallones de atraque, está en buen estado y sólo requiere ser completado con los elementos previstos y ya estudiados.

El acceso de la rada al antepuerto se hace por un canal de 2 kilómetros de extensión cortado a través de los bancos existentes y casi normal a la corriente, canal que es necesario mantener dragándolo continuamente a la profundidad exigida de 11 metros bajo el cero y que en el año pasado tuvo un rellnamiento enorme, defecto que se sub-

sanará el día en que se construyan definitivamente las escolleras necesarias para defenderlo y que no serán otras sino la prosecución de la escollera actual a que he hecho referencia al principio de este capítulo.

Los muros de atraque de Puerto Belgrano tienen catorce guinches eléctricos y doce hidráulicos repartidos en los 2800 metros de sus muelles y dársenas, los que están dispuestos en muelles destinados al equipo, al aprovisionamiento, atraque de embarcaciones en servicio o en reparación y a apostadero permanente o provisional de los buques de la Escuadra movilizada.

Entre esos, los denominados B y C tienen comodidad suficiente para efectuar operaciones de carga y descarga de cuatro buques a la vez, estando especialmente dotados para la recepción y aprovisionamiento del carbón, del que se puede almacenar perfectamente más de 100.000 toneladas, y con las instalaciones de puentes y guinches transportadores que han permitido que el acorazado “Rivadavia” pudiese hacer en treinta horas, 3100 toneladas de combustible.

Hay una instalación para almacenar petróleo, que en la actualidad consiste en tres tanques de 2000 metros cúbicos cada uno; pero el plan está calculado con sus bombas y ramificaciones como para duplicar ese número de depósitos.

La Base tiene un material flotante que apenas basta para sus servicios. Con estos elementos se su-
ple a las necesidades ordinarias pero se necesitará

construir, 2 chatas para carbón de más de 500 toneladas, 2 cisternas de 800 toneladas cada una, 2 chatas de transporte de 1000 toneladas y 2 chatas con cubierta; todas a motor.

Esas embarcaciones serán hechas en aquella Base Naval y se solicitan los fondos por ser indispensables, en el proyecto de renovación del material.

Río de la Plata

La Base Naval del Río de la Plata por su situación precisamente en el agua dulce, es la que permite la mejor conservación del material a flote sobre todo del de las embarcaciones delicadas, torpederos, destructores, patrulleros, etc., siendo esa la razón principal de la existencia de tal establecimiento en el lugar donde se encuentra.

Tiene el inconveniente de estar ubicada en la Isla Santiago, en terrenos bajos que se inundan con los grandes temporales del Río de la Plata y cuya cota de nivel es necesario levantar a fin de dejar en condiciones de seguridad y sobre todo de buena conservación el material depositado en tierra y también de buena higiene en los edificios destinados para alojamiento.

Se inició hace algún tiempo la construcción de un muro de defensa y contención que abarcase el perímetro ocupado por el Arsenal, pero ese trabajo hace varios años quedó suspendido y lo que hoy se hace es ir con elementos deficientes levantando poco a poco el terreno dentro de los muros existentes, obra que debería ejecutarse por la repartición

nacional que tiene los elementos para hacer esos trabajos, y que posee material de dragado, aparatos para rellenar terrenos anegadizos y el personal con práctica en esas labores.

Tal situación no puede continuar; las obras hay que hacerlas, pues, cuando llegue al país el nuevo material destinado a la defensa del Río de la Plata, esa Base Naval debe estar en condiciones de recibirlo y guardarlo en forma conveniente para la conservación de lo que tanto dinero cuesta.

En la misma Base se hallan instalados los talleres de reparaciones para las embarcaciones de la defensa móvil, exploradores y torpederos, que han quedado reducidos a lo mínimo actualmente y muy distante por cierto de lo que el país necesita. Sin embargo hay que prever lo necesario y preparar muelles, depósitos y atracaderos dado que su construcción requiere un tiempo relativamente largo y que una movilización exigiría.

El material existente se encuentra en buen estado; durante el año se ha atendido a la necesidad de instalar en tierra los elementos indispensables para el transporte de materiales, el que hasta entonces se hacía en forma muy rudimentaria. Se instaló a tal efecto un guinche eléctrico para carga y descarga de materiales destinados a la División Suministros, así como también un guinche eléctrico para diez toneladas, el tramo de vía férrea de que dispone la Base, permitirá con los tractores el traslado del material pesado de las embarcaciones que atraquen al muelle hasta el taller de calderería donde para completar este servicio se está instalando un puente-grúa.

Las maquinarias existentes en talleres se encuentran en buen estado de conservación, pero es conveniente su renovación en gran parte, para obtener mayor rendimiento industrial.

Considerando los años de servicio con que cuenta el material flotante asignado a la Base, puede decirse que se encuentra en general, en buen estado de conservación y eficiencia. Los exploradores serán modernizados; el “Jujuy” y “La Plata” se hallan listos.

Los torpederos tipo “Corrientes” se encuentran en condiciones de navegar a pesar de sus 28 años de servicios.

Se han carenado: en el dique flotante N.º 1, 9 buques y en el dique flotante N.º 2, 16.

El alojamiento para Jefes y Oficiales es insuficiente e inadecuado. En cuanto al destinado a Suboficiales, muy defectuoso, y el de tropa malo y de poca capacidad para las concentraciones; todas son construcciones provisionales que hay que renovar.

La Base necesita completar el material para transporte de pesos, para lo cual se ha preparado un plan que abarca guinches, material rodante, puente-grúa y grúa flotante de 50 toneladas.

El abastecimiento de agua potable requiere preferente atención; la Base recibe el agua de La Plata por medio de un caño de reducido diámetro, pagándola a razón de \$ 0.15 por tonelada; espe-

cialmente en los meses de verano la cantidad de agua que llega por la mencionada cañería, está muy lejos de ser la necesaria. Para subsanar este inconveniente es preciso instalar una nueva cañería y un tanque en previsión de la gran disminución de presión en la cañería, que se observa en oportunidades en que en las usinas de La Plata existe mayor consumo.

Para aprovisionarse los buques deben atracar a la Carbonera del Dock; en circunstancias de apremio deben esperar turno porque el frente de atraque es reducido. Es necesario y factible ampliar este frente en 100 metros más y poder disponer de dos chatas carboneras por lo menos, de 200 toneladas cada una.

El aprovisionar de agua potable a los buques de la Armada y faros flotantes requiere una nueva chata-aljibe. Esta necesidad podrá ser llenada cuando entre en servicio la cisterna que se construye en este taller y que próximamente será alistada.

Para el aprovisionamiento diario (víveres frescos) así como para el traslado y removido de cargas generales, la Base no cuenta con los elementos necesarios para el buen servicio. Es indispensable reparar la parte del murallón que se ha derrumbado frente a los depósitos de la División Suministros, para poder instalar guinche y vía Decauville, y dotar a esta División de embarcaciones para el transporte de materiales y artículos.

Es necesario terminar el relleno del murallón para su debida utilización y por razones

de salubridad, este trabajo se está efectuando con toda la rapidez que permite el material y elementos de que se dispone, pero debido a su escasa capacidad se hace muy lentamente.

Actualmente se está levantando el nivel del piso hasta la cota 3 metros, pero se ha podido comprobar en la creciente ocurrida en Julio de 1923, que es indispensable elevar el nivel total hasta la cota 4 metros para que quede a cubierto de las inundaciones que cada vez que se producen, ocasionan deterioros y pérdidas importantes de material aparte de los inconvenientes de todo orden que estas crecidas originan.

Para efectuar este trabajo sería necesario disponer de una draga y refouleur de gran capacidad, análoga a la que posee el Ministerio de Obras Públicas.

A alto nivel se encuentran ya algunos edificios como ser la casa de Jefes y la Usina Eléctrica, habiéndose levantado los pisos de la carpintería y fundición, prosiguiéndose a medida que lo permiten los elementos existentes, con los otros.

Es necesario construir un edificio apropiado para Enfermería y Sala de primeros auxilios en la Base. La Enfermería existente se halla en muy malas condiciones y es absolutamente inapropiada.

Arsenal Naval Buenos Aires

Los talleres se hallan en casi idénticas condiciones que hace muchos años, no habiendo variado su

capacidad y rendimiento sino por una racional organización interna que se experimenta con excelentes resultados.

Está en ejecución un desvío de los rieles del ferrocarril y guinches, que atraviesa la sección herrería, formando una calle de acceso a la parte norte de los fondos de los talleres. Se facilita así la maniobra de traslado de materiales, que hasta ahora se efectuaba por largo trayecto, sinuoso y lleno de obstáculos.

Se ha renovado totalmente la tubería para el servicio de máquinas neumáticas y se continúa con el arreglo de la usina para producir energía propia de acuerdo con el proyecto aprobado.

El material y máquinas de los talleres, son en su mayoría anticuados, estado que se agrava al considerar que su ubicación actual no responde a los adelantos técnicos de la mecánica naval.

Los galpones que actualmente ocupan los talleres, con excepción de la sección electricidad y fundición, son inadecuados para el objeto. Construídos con carácter provisional hace ya 26 años, hay que ampliarlos y darles la construcción y estructura convenientes.

El movimiento de obreros de los talleres, demuestra que durante el año 1923 el trabajo ha sido bastante intenso, declinando rápidamente hacia el final, por lo cual fué necesario suspender a intervalos una parte importante del personal. En vista de estas suspensiones se trató de organizar tam-

bién un turno para la readmisión, lo que se consiguió en gran parte, sometiendo a los obreros a examen de capacidad y rendimiento.

Los obreros han demostrado competencia y disciplina y en su mayoría tienen muchos años de servicios en la Armada, siendo por esta razón doblemente sensible la medida de despedirlos por falta de trabajo que ha sido forzoso adoptar debido a la falta de recursos para continuar algunas obras. Esta situación se remedia con las obras de la modernización de los exploradores, ya emprendidas.

Durante el año 1923 se han efectuado reparaciones a los siguientes buques: balizador “Alférez Mackinlay”, remolcador “Azopardo”, aviso “Resguardo”, transporte “Río Negro”, transporte “Patagonia”, dique flotante “N.º 2”, buque tanque “Ministro Ezcurra”, guardacostas “Independencia”, transporte “Guardia Nacional”, cañonero “Rosario”, aviso “Rawson”, buque escuela “Almirante Brown”, aviso “Gaviota”, transporte “Bahía Blanca”, remolcador “R. 3”, cañonero “Paraná” y remolcador “Fueguino”.

Como trabajos extraordinarios debe mencionarse el alistamiento del transporte “Pampa”; terminación de las tres lanchas automóviles para la Escuela de Aviación Naval; alistamiento del buque escuela “Presidente Sarmiento”; terminación de las reparaciones generales del crucero “Buenos Aires”; reparaciones generales del transporte “América”; reconstrucción del aviso “Ushuaia”; reparaciones generales del buque tanque “Aristóbulo del Valle”; transformación del aviso “A 9”

para consumir combustible líquido; reparaciones en el pontón faro “N.º 6”; reparaciones generales en la chata “CM 9” e iniciación de los trabajos preparatorios para las reparaciones generales a efectuar en el guardacostas “Independencia”.

En el mismo Arsenal Naval Buenos Aires funciona el Depósito de Marinería donde se hacen las concentraciones de todas las conscripciones de la Capital, norte de Buenos Aires y Provincias del litoral; también es allí donde se alojan las fuerzas, que es necesario reconcentrar para las formaciones militares u otros motivos.

Ese personal que en las épocas de la concentración llega a veces a más de 2500 hombres que se alojan en forma deficiente, en simples galpones que fueron construídos primitivamente para depósito convirtiéndolos después en alojamiento y que gracias a una perseverante y continuada higiene se evitan enfermedades contagiosas o epidemias.

Esos pobres edificios para alojamiento de nuestras tropas de marina así como los galpones de la Escuela de Mecánica contrastan con la casi lujosa instalación que se da al inmigrante en su magnífico edificio de cuatro o cinco pisos construído en terrenos que fueron destinados a la Marina al trazarse el puerto de la Capital, lo que puede consultarse en el plano primitivo del mismo.

También el Hospital o enfermería naval funciona anexo al mismo Arsenal y en su sala de opera-

ciones y de asistencia se efectúa un movimiento ininterrumpido de operaciones, reconocimientos médicos, informes, etc., dando idea de ello el hecho de que sólo en el año último el movimiento sanitario fué de más de 20.000 asistencias.

Forman parte del Arsenal desde hace 28 años los dos únicos diques de carena fijos que existen en el Puerto de la Capital los que son atendidos y vigilados por el personal de la Armada con una competencia digna de elogio, puesto que habiendo entrado a esos diques unos 1700 buques de distinto tonelaje y características, incluyendo en ellos grandes transatlánticos, desde que están al servicio, no se ha registrado jamás un accidente, lo que habla muy alto en pro del personal que los maneja.

La renta producida por los diques en el año último fué de más de \$ 250.000 m|n y la que lleva producida desde que fueron entregados al servicio bajo la dirección de la Marina puede calcularse en más de \$ 6.000.000 m|n representados por 1700 buques con 2.500.000 toneladas de desplazamiento. Todo ese dinero ha ingresado a Rentas Generales y los gastos de conservación, entretenimiento y personal para el servicio del dique pesan sobre el presupuesto de la Marina de Guerra.

A pesar de los muchos años de servicio, no se ha pensado seriamente en renovar todo o parte del desgastado material que en este momento está llegando a su límite, encontrándonos en el peligro de que el Puerto de Buenos Aires quede sin Diques de carena, en cualquier momento, lo que sería algo muy grave por cuanto no se concibe un puerto de la importancia y el movimiento comercial del de

Buenos Aires sin dique de carena, pues el flotante que posee el Ministerio de Obras Públicas llenaría en una forma muy limitada ese servicio. Habría que recurrir a los magníficos diques que la Marina tiene en Puerto Belgrano, que quedan distantes.

Estas consideraciones me colocan en el caso de manifestar a Vuestra Honorabilidad que se impone fijar una cantidad de inmediato para la renovación de las bombas y calderas de esos diques y modernización del sistema de bombeo que ya puede considerarse anticuado y autorizar también por ley que del producido de los diques de carena se deduzcan las sumas necesarias para atender su conservación ordinaria y los gastos que demanden las imprevistas que pueden presentarse.

BUQUES DE GUERRA

NOMBRE	ASTILLERO	FECHAS DE CO- MIENZO DE CONS- TRUCCIÓN, LANZA- MIENTO Y RECEPCIÓN	EDAD DEL BUQUE EN 1924	COSTO DE CADA UNO EN £	DESPLAZAMIENTO EN TONELAJAS	DIMENSIONES PRINCIPALES EN MTS.			MAQUINAS		
						ESLORA	MANGA	CALADO MEDIO	PODER EN HP	VELOCIDAD EN MILLAS	N.º DE PRO- PULSORES
Rivadavia	Fore River Mass. EE. UU....	1910—11—14	10	2.214.000	27.940	176.00	29.10	8.50	39.500	22.5	3
Moreno	N. Y. Shiph. Corp. EE UU...	1910—11—15	9	2.214.000	27.940	176.00	29.10	8.50	39.500	22.5	3
Gral. San Martín.....	Orlando. Italia.....	1896—6—8	26	688.200	6.840	100.00	18.20	7.10	13.500	20	2
Gral. Belgrano.....	" "	1896—7—8	26	696.700	6.840	100.00	18.20	7.10	13.500	20	2
Pueyrredón (*).....	Ansaldo. Italia.....	1895—7—8	26	782.000	6.840	100.00	18.20	7.10	13.500	20	2
Garibaldi	" "	1893—5—7	27	752.000	6.840	100.00	18.20	7.10	13.500	20	2
Rosario.....	Armstrong. Inglaterra.....	1908	16	81.445	1.055	73.10	10.00	2.30	1.600	15	2
Paraná	" "	1908	16	81.445	1.055	73.10	10.00	2.30	1.600	15	2
Jujuy (*).....	Germania. Kiel. Alemania.....	1910—11—12	12	124.360	950	88.00	8.30	2.60	28.000	34	2
Catamarca (*).....	" " "	1910—11—12	12	124.360	950	88.00	8.30	2.60	28.000	34	2
Córdoba (*).....	Schichau. Alemania.....	1910—10—12	12	124.360	950	90.00	9.00	2.40	28.000	34	2
La Plata (*).....	" "	1910—11—12	12	124.360	950	90.00	9.00	2.40	28.000	34	2
Buenos Aires.....	Armstrong. Inglaterra.....	1893—5—5	29	383.000	4.780	123.10	13.40	5.80	17.000	23	2
Libertad	Laird Hnos "	1890—90—92	32	176.000	2.300	70.10	13.50	4.00	3.000	14.2	2
Pte. Sarmiento.....	" " "	1898	26	105.000	2.850	80.30	13.20	7.10	2.025	12	1
Almirante Brown (**)...	Samuda Inglaterra.....	Recp. 1880	44	270.000	4.200	73.20	15.20	6.20	5.400	14	2
Entre Ríos.....	Yarrow. Inglaterra.....	" 1896	28	35.570	340	58.00	6.00	2.50	4.000	26	2
Corrientes.....	" "	" 1896	28	35.570	340	58.00	6.00	2.50	4.000	26	2
Misiones	" "	" 1896	28	35.570	340	58.00	6.00	2.50	4.000	26	2

(*) En reparaciones capitales no pueden prestar servicios.

(**) Buque depósito sin valor militar

BUQUES AUXILIARES

NOMBRE	ASTILLERO	FECHA DE COMIENZO DE CONSTRUCCION Y LANZAMIENTO Y RECEPCION	EDAD DEL BUQUE EN 1924	COSTO DE CADA UNO	DESPLAZAMIENTO EN TONELADAS	DIMENSIONES PRINCIPALES EN METROS				MAQUINAS		
						ESLORA METROS	MANGA METROS	PUNTAL METROS	CALADO MEDIO	VELOCIDAD EN MILLAS	PODER EN HP	TRIPULACION
Italia Blanca.....	Ruchersteig, Alemania.....	1912	12	496.229 £	5863 TRN	149.45	17.99	11.59	8.4	12	4.200	106
Guardia Nacional.....	Glasgow, Inglaterra.....	1890	34	30.000 "	1982 TRN	111.60	12.70	7.30	7.0	14	3.250	81
Klo Negro.....	Napier Sons, Escocia.....	1862	62	—	1412 TRN	99.328	11.12	8.28	6.1	14	2.253	—
Patagonia.....	Trieste.....	1885	39	100.000 "	534 TRN	68.35	10.05	7.625	5.0	10	—	—
1.º de Mayo.....	Howald, Werke, Alemania....	1890	34	18.000 "	640 TRN	61.25	9.20	7.00	4.3	11	650	62
V. F. Lopez.....	Hull, Inglaterra.....	1906	18	7.600 "	350 TRN	50.30	7.93	5.63	3.5	9.3	480	40
Ministro Ezcurra.....	Grandgenouth, Escocia.....	1914	10	50.424 "	1150 TRN	76.19	12.192	6.328	5.7	10.6	1.170	47
A. Mackinlay.....	Smith & Zon, Holanda.....	1914	10	20.306 "	783	50.000	8.600	4.050	3.9	10	454	—
Uruguay.....	Laird, Inglaterra.....	1874	50	32.000 "	550	43.500	7.500	5.400	3.6	75	200	37
América.....	S. B. Globe Co. EE. UU.....	1920	4	—	8713	76.55	13.26	8.57	7.8	9	1.800	—
Azopardo.....	Bethlehem Co. EE. UU.....	1919	5	—	429	43.31	8.412	4.473	3.8	14	800	—
A 1.....	Neptun-Schiff Sweff.....	1916	8	88.406 m\$,	526.44	58	7.4	3.5	2.21	16	1.843	—
A 2.....	Seebeck A. G. Grestemünde..	1916	8	88.406 "	526.44	58	7.4	3.5	2.21	16	1.843	—
A 3.....	" " " ".....	1916	8	88.406 "	526.44	58	7.4	3.5	2.21	16	1.843	—
A 4.....	" " " ".....	1916	8	88.406 "	526.44	58	7.4	3.5	2.21	16	1.843	—
A 5.....	Vulcan-Vegelack.....	1917	7	88.406 "	528.11	59.5	7.4	3.49	2.196	15	1.843	—
A 6.....	Seebeck A. G. Grestemünde..	1918	6	88.406 "	528.11	59.5	7.4	3.49	2.196	16	1.843	—
A 7.....	" " " ".....	1919	5	88.406 "	528.11	59.5	7.4	3.49	2.196	16	1.843	—
A 8.....	J. Vekleberg A. G.....	1918	6	88.406 "	528.11	59.5	7.4	3.49	2.196	16	1.843	—
A 9.....	Atlas Werke, Bremen.....	1918	6	88.406 "	528.11	59.5	7.4	3.49	2.196	16	1.843	—
A 10.....	Reiherstieg, Hamburg.....	1918	6	88.406 "	528.11	59.5	7.4	3.49	2.196	16	1.843	—
Fulton.....	Laird, Inglaterra.....	1897	27	—	79	24.08	4.58	2.60	1.8	8.5	100	—
Giaviota.....	Howald, Werke Alemán.....	1888	36	8.000 £	120	30	5.43	3.89	2.4	8	230	14
Usuhaia.....	" " ".....	1888	36	8.000 "	95	30	5.43	4.20	3.1	8	140	13
Resguardo.....	" " ".....	1874	50	5.000 "	100	30	5.50	3.00	1.2	7	168	13
Vigilante.....	" " ".....	1874	50	5.000 "	100	30	5.50	3.00	1.2	7	168	13
Ona.....	Thornycroft, Inglaterra.....	1913	11	32.200 "	615	41.75	8.53	4.24	3.3	11	1.240	—
Querandi.....	" ".....	1913	11	32.200 "	615	41.75	8.53	4.24	3.3	11	1.240	—
Tehuelche.....	Summers, Dayd, Inglaterra....	1900	24	7.875 "	310	30.50	6.10	3.65	3.0	9	300	9
Fueguino.....	" " ".....	1900	24	7.875 "	310	30.50	6.10	3.65	3.0	9	300	9

PERSONAL

Esta Dirección General es una de las más importantes de la Armada.

Se ha dado comienzo al estudio de los escalafones de todas las especialidades del personal subalterno. Hasta 1922, las 17 categorías que requiere el servicio de la Armada han tenido escalafones que hoy no pueden satisfacer las exigencias derivadas del crecimiento y del progreso natural de la Marina.

En efecto, en los últimos años se han fundado los cuerpos de Mecánicos: artilleros y torpedistas; constituido el cuerpo de Señaleros con independencia del de marineros; reorganizado el de Buzos; establecido el escalafón especial de Aviadores; acrecentado el personal radiotelegrafista para atender la red de comunicaciones inalámbricas considerablemente aumentada, y se proyecta el aumento de suboficiales furrieles.

La confección de escalafones, en armonía con el progreso de la Armada, permitirá que los ascensos sean otorgados con normalidad, asegurándose así la estabilidad del personal y garantizándose su porvenir.

Teniendo en cuenta que la formación del personal permanente de las múltiples especialidades que tiene la Marina, particularmente de Máquinas, Electricidad y otros servicios técnicos, requiere

una competencia tal que exige una carrera prolongada con largos intervalos al extremo de que para llegar al grado de Suboficial Principal, la más alta categoría en la rama del Personal Subalterno, se requiere más de 25 años de servicio, con exámenes intercalados en los distintos grados que empiezan en el de Aprendiz, luego siguen en el de Marinero patentado, tres categorías de Cabo y tres de Suboficiales.

El sueldo de ese personal no está en relación con la importancia del cargo que desempeña y que en la industria privada se consideran como funciones de Ingeniero Mecánico, y es así como en reparticiones municipales de la capital o de las provincias, en talleres y otras usinas, los ex-mecánicos de la Armada son jefes de las mismas apenas pasan a la situación de retiro, el que procuran obtener cuanto antes dado que en la Marina los sueldos son muy inferiores en relación a la responsabilidad de los cargos que se les confía.

Considero, pues, un deber llamar la atención de V. H. sobre la exigüidad de los sueldos del Personal Subalterno que no guardan relación con los que con mucho menor esfuerzo y menor tiempo pueden conseguirse fuera de la Armada. Esta situación desventajosa se consideraba compensada por la ventaja que el personal Militar tenía con el retiro, ventaja que hoy ha desaparecido con las leyes de jubilación sancionadas para la casi totalidad de los gremios, que con menos privaciones y menor esfuerzo obtienen altos salarios.

Cuando se considera que un Suboficial llenando funciones importantes, con una instrucción superior a la media de la de los individuos de este país, después de 25 a 30 años de servicio a la Armada, puede, como un máximum llegar a ganar 350 \$ fácil es darse cuenta de la falta de equidad que se tiene con estos buenos servidores, como así también se explica la dificultad con que se tropieza para reclutar el personal que llene los claros que ellos dejan. Por este motivo en el presupuesto del corriente año, solicito la mejora de los sueldos del personal subalterno de la escala permanente en la clase de Cabos y Suboficiales.

Para subsanar la falta de personal es necesario aumentar el número de alumnos de las escuelas; tal medida reclama a su vez aparte de locales amplios y apropiados, que hoy no existen, más elementos para la instrucción, pero como la realización de este pensamiento depende del presupuesto, no será lógicamente factible, mientras persista el riguroso plan de economías, y la permanente pobreza en las construcciones de la Armada, para alojamiento de sus escuelas que contrasta con los palacios que en muchas partes ha hecho construir el Estado para instalar escuelas elementales.

Al insistir en la necesidad de preparar un número mayor de personal estable, se considera que a la Armada le conviene tener un porcentaje más reducido de concriptos a cambio de una cantidad mayor de personal permanente, en la certeza de que pasada la época de transición, es decir, una vez terminado el período indispensable de formación de alumnos en las escuelas, este nuevo sistema

impondría erogaciones menores que las exigidas actualmente por la conscripción.

Cuando el reclutamiento de personal contratado era una empresa llena de dificultades, la conscripción resultó de necesidad impostergable para la existencia y desarrollo de la Armada. Hoy, la transformación innegable del país, con mayor cultura y más exacto conocimiento de las cosas y de las instituciones, nos permitiría contar con un personal que responda plenamente en cantidad y calidad al trabajo necesario y que sea fácilmente adaptable a las modalidades de la vida del mar. Teniendo presente este dato y considerando la forma en que se verifica el servicio militar, puede decirse que la Marina influye en la transformación moral de la Patria, inculcando al conscripto hábitos de orden y trabajo, de respeto y disciplina, con enseñanzas útiles y ejemplos fuertemente educativos.

Después de intensa labor se ha dado fin a la distribución del personal de las reservas en las Bases Navales. Esta distribución requiere una continua atención para tenerla siempre al día, y sería oportuno hacer como ensayo un llamado de las mismas.

Durante el año se ha continuado con el estudio de los proyectos de Roles para los buques y reparaciones, habiéndose terminado ya algunos de ellos que han sido puestos en vigor.

Escuelas

Se ha prestado asidua y preferente atención a las escuelas en general, en la convicción de que de

ellas depende tanto la preparación teórica, como la disciplina del carácter, del personal superior y subalterno, que se pone luego a prueba en el servicio.

Aun cuando parezca excesivo el número de escuelas con que cuenta la Armada en relación a su personal, en la práctica no lo es, pues los egresos no cubren las vacantes que se producen.

Por otra parte, estas escuelas contribuyen a elevar la cultura del país y sus alumnos son positivamente preferidos en la industria civil que viene a requerirlos en las mismas escuelas, ofreciéndoles beneficios positivos.

Así pues, ellas llenan su rol de bien para la Nación y todo incremento que se les diera sería siempre compensado con las ventajas de carácter civil mencionadas y el gasto sería análogamente beneficioso para el país como sucede actualmente con los servicios radiográficos e hidrográficos que atiende la Armada con beneficio general.

A fin de seguir la transformación progresiva que naturalmente se opera en materia naval, y de lograr la mayor eficacia práctica en la enseñanza, se ha modificado el plan de estudios y programas de la Escuela Naval Militar procurando mantener siempre el alto nivel en la seriedad de sus estudios en ciencias exactas especialmente, que han dado fama merecida a nuestra Academia Naval Militar.

Con la ampliación de los talleres e instalación de laboratorios, se acentuará la eficiencia instructiva de este instituto.

Utilizando diversos medios adecuados de publicidad, se hizo una intensa propaganda para reclutar alumnos. Los jefes y oficiales que presidieron las comisiones de exámenes en el interior del país, aprobaron 19 candidatos para el ingreso al curso preparatorio y primer año del Cuerpo General y 24 para el curso preparatorio del Cuerpo de Ingenieros. Como dato ilustrativo del interés que ha despertado el instituto, bastará advertir que para llenar 15 vacantes se han presentado 150 pretendientes. La capacidad máxima de la Escuela es para 350 aspirantes, pero por razones de comodidad y facilidad en los servicios no conviene que excedan de 300 a 310.

Han egresado en el año 16 Guardiamarinas y 10 Ingenieros Maquinistas de 3.^a. El efectivo actual de aspirantes es el siguiente:

C U R S O	Cuerpo General	Cuerpo Ingenieros
Preparatorio	66	17
Primer año	42	16
Segundo año	34	14
Tercer año	30	17
Cuarto año	18	18
Quinto año (aplicación)	23	17

Escuela Superior para Oficiales

Con resultado satisfactorio han terminado su curso de instrucción en la Escuela de Aplicación, ocho Tenientes de Fragata y seis Ingenieros Maquinistas de 1.^a. El número relativamente escaso

de alumnos que ha habido durante los años anteriores, se ha duplicado ahora.

El tiempo de los estudios ha sido ligeramente reducido, intensificándose en cambio la aplicación a aquéllos, con el propósito de llegar al desiderátum de que los oficiales cursen esta Escuela antes de ascender a Tenientes de Fragata para que en este grado puedan aplicar los conocimientos adquiridos en aquélla.

Es oportuno consignar que a excepción de la cátedra de Actuación Internacional, las diez restantes son dictadas por oficiales del Cuerpo General y Cuerpo de Ingenieros, en servicio activo y retirados.

Escuela de Pilotos

Las clases de la Escuela de Pilotos se han desarrollado normalmente. La creación de un curso preparatorio favorece la selección de los alumnos del primer año. El progreso del establecimiento requiere un local más amplio, sobre todo si se tiene en cuenta la próxima creación de cursos para maquinistas mercantes. Esta escuela cuenta con nueve profesores civiles y tiene capacidad para 90 alumnos sin incluir a los Ayudantes pilotines embarcados.

Escuela de Mecánicos

Esta escuela destinada a formar los Suboficiales para el servicio de la Armada y que pronto tendrá 25 años de fundada, ha dado, como he manifes-

tado en mi memoria anterior, más de 1000 alumnos que casi en su totalidad se encuentran hoy repartidos en todo el territorio de la República, contribuyendo con la preparación que han recibido, al progreso del país, lo que constituye una demostración del valor e importancia de esa escuela y de la apreciable contribución que la Armada brinda con el mantenimiento de ese servicio.

Este establecimiento ha funcionado con 330 alumnos con el siguiente resultado: Primer año 112 alumnos, siendo aprobado el 84.4 o|o. Segundo año 92 alumnos, siendo aprobado el 88 o|o. Tercer año 84 alumnos, siendo aprobado el 91.2 o|o. Cuarto año 42 alumnos, siendo aprobado el 90.4 o|o.

El reclutamiento se hace sin necesidad de propaganda, pues ella es suficientemente conocida en toda la República. El número de solicitudes de ingreso en los últimos años ha oscilado alrededor de 620, lo que ha permitido seleccionar los mejores candidatos para ocupar el centenar de vacantes que aproximadamente suele existir.

La escuela cuenta con 21 profesores e instructores y tiene capacidad para 340 alumnos; funciona siempre en su pobre y viejo local de la Dársena Norte, no habiendo sido posible obtener los fondos necesarios para edificar una nueva, pues el espacio donde se encuentra es muy reducido; sería necesario disponer de mayor amplitud, construir los edificios y una vez ellos terminados trasladar al nuevo local la actual escuela.

Han funcionado también las escuelas de Artillería, Torpedos, Marinería, Foguistas, Electrici-

dad y Preparatoria, habiéndose creado recientemente la de Señaleros, todas ellas para personal subalterno.

El reclutamiento de aprendices para éstas se obtuvo aprovechando la labor de las comisiones destacadas para la concentración de conscriptos y se distribuyeron folletos de propaganda con fotografados destinados a ilustrar a los candidatos sobre la vida de a bordo.

Sanidad de la Armada

Durante el ejercicio que abarca esta memoria, el estado sanitario del personal de la Armada ha sido, en general, satisfactorio.

Al verificarse la incorporación de los conscriptos se produjeron como en años anteriores, algunas epidemias de enfermedades infecciosas, que fueron eficazmente combatidas.

Se ha comprobado que es muy elevado el porcentaje de conscriptos declarados inaptos por debilidad constitucional y propensión a la tuberculosis. Además durante el año, se han presentado 54 casos de inhabilidad por afecciones pulmonares del personal subalterno, lo que prueba la imprescindible necesidad de construir un sanatorio para los enfermos de tuberculosis de la Armada, por cuanto el establecimiento de Santa María se halla absolutamente imposibilitado para hacerse cargo de ellos.

La insuficiencia de las instalaciones de hospi-

talización y aislamiento en Puerto Belgrano, ha quedado comprobada una vez más, pero felizmente ya se ha iniciado la construcción de un pabellón de infecciosos con sus anexos, siendo menester ahora la ampliación de las dos salas actuales para enfermedades comunes, a objeto de atender cumplidamente al personal de la citada base.

Conviene dejar constancia de la actuación que tuvo la Sanidad de la Armada en la Conferencia sanitaria realizada en Buenos Aires, en el mes de Julio, bajo los auspicios del Departamento Nacional de Higiene, lo mismo que en la Conferencia de la Cruz Roja, celebrada, meses después, en la misma Capital. Los trabajos presentados por los cirujanos delegados, por su carácter científico e interés general, merecieron la aprobación de la asamblea. En la de la Cruz Roja, se hizo, también, una exposición del material de desembarco del acorazado “Rivadavia” y se exhibieron variados ejemplares de los formularios en uso en las enfermerías, consultorios, salas de hospitales y reparticiones navales. Los delegados prometieron preconizar en sus países las ventajas reales de los procedimientos en vigor en nuestra Armada.

Justicia y Disciplina

La tramitación y el contralor de lo concerniente a la Administración de Justicia, han sido llevados a cabo con minuciosa exactitud. Se ha tenido en cuenta lo relativo a las modificaciones de las leyes militares y al mismo tiempo se ha realizado la recopilación de los decretos reglamentarios y resolu-

ciones con atingencia a la Administración de Justicia.

La comisión reformadora del Código de Justicia Militar, respondiendo al pensamiento y a las legítimas aspiraciones de los miembros de la Marina, lleva efectuado un arduo y detenido estudio que permitirá ofrecer, dentro de breve tiempo, a las instituciones armadas de la Nación, una ley fundamental de su disciplina, inspirada en la experiencia del actual Código y en un concepto más moderno de dichas instituciones.

El escaso número de sumarios instruídos y de causas falladas por los tribunales militares, revela el estado excelente de disciplina en que se encuentra el personal de la Armada.



Se trabaja activamente en la reforma del actual Reglamento General de Servicio a Bordo, modificando su texto en todo lo referente al Comando, servicio del Estado Mayor y distintas especialidades de acuerdo con el nuevo concepto del servicio derivado de la guerra.

Se agregan nuevas disposiciones pertinentes relativas a las especialidades de Aviación y Comunicaciones; se prevé la incorporación del arma submarina y se tienen en cuenta las disposiciones dictadas por el Ministerio y las que la experiencia y práctica en las fuerzas navales aconseja.

Terminado el estudio y previa aprobación, se procederá a la impresión de la 2.^a Edición del Reglamento General de Servicio a Bordo ya agotado.

MATERIAL

La Dirección General del Material es de las reparticiones que tienen bajo su contralor la mayor suma de trabajo permanente y de alta responsabilidad. Está llamada a estudiar e informar sobre cualquier asunto que se relacione con el material de la Armada sea a flote o en tierra. Sus servicios están repartidos en varias grandes Divisiones.

La de “Ingeniería Naval”, a la que incumbe todo lo relacionado con las construcciones, modificaciones y reparaciones en los cascos y tuberías diversas de los buques o embarcaciones de cualquier tipo y tonelaje.

La de “Máquinas y Calderas” que estudia y vigila el estado de los motores, generadores y toda clase de maquinaria general y especial de buques y reparticiones navales.

La de “Electricidad” que corre con el grande y complicado servicio de esta rama y todo el material e instalaciones eléctricas a bordo y en tierra.

La de “Armamento” que entiende en todo lo que atañe al material de artillería, y las pólvoras correspondientes, a su almacenamiento, conservación, estudio de estabilidad, pruebas permanentes y periódicas para conocer su grado de eficiencia

balística y la seguridad de su estructura, y la de los torpedos y minas.

La de “Ingeniería Civil”, bajo cuyo estudio se encuentran todas las construcciones de carácter civil que se hacen en tierra en las reparticiones navales, así como el cuidado y conservación de las mismas y el estudio de todo aquello de índole naval militar como las construcciones de polvorines cuya estructura y forma de muros, cimentación, etc., tienen características especiales que las diferencian de las demás construcciones civiles. Los diques de carena pertenecientes a la Marina, los hangares especiales para aeroplanos, las construcciones para emplazamiento de artillería, batería, etcétera.

Todas las Divisiones de la Dirección General del Material son atendidas por personal competentísimo, muy reducido en número, es cierto, en proporción a la tarea que le incumbe, a lo delicado de la técnica de algunas especialidades como la de las construcciones navales, la de ingeniería mecánica y la de ingeniería eléctrica, en cuyas distintas especialidades figuran oficiales destacados que forman parte de los cuerpos auxiliares de la Armada. Igual alto concepto me merecen los ingenieros civiles diplomados en nuestra Universidad y que prestan servicio en la División Ingeniería Civil del Ministerio.

El Arsenal de Zárate está directamente subordinado a la Dirección General del Material. Es allí donde está almacenada la mayor porción del mate-

rial de reserva de artillería y funciona en el mismo punto la Escuela de Mecánicos Artilleros. Dicho establecimiento mantiene en el más perfecto estado todo lo que tiene a su cargo y no ha sufrido entorpecimientos de ninguna clase al proveer los elementos que la Marina ha necesitado en la rama que le concierne.

Laboratorio de la Armada

La Armada posee, y no exajero al decirlo, probablemente el laboratorio de análisis y prueba de materiales mejor montado. Se instaló en un edificio construido al efecto después de haber estudiado el gran laboratorio de Filadelfia. Posee las maquinarias e instrumental más completo, donde se prueba desde el cable casi invisible para los servicios eléctricos hasta las enormes cadenas de los grandes acorazados.

Para las pruebas del material de electricidad su sala de aparatos es perfecta, así como también las instalaciones para efectuar las pruebas de estabilidad de las pólvoras que se mantienen en cámaras construidas de mampostería y otros materiales adecuados y aisladas unas de otras, cámaras en las cuales se hace la observación permanente de día y de noche, sobre la estabilidad de los explosivos de la Armada.

Además en el laboratorio se pueden hacer todas las pruebas de substancias diversas que se relacionan con la industria: tejidos, aceites, barnices, pinturas, ácidos, metales, carbones, etc.

Prepara también los tubos químicos sistema Thomson para efectuar los sondeos en el mar, habiendo entregado en el año último al servicio de la Armada más 3000 tubos para obtener la profundidad en el mar.

La planilla adjunta dará idea de la importancia del laboratorio y de su labor durante el último año.

LABORATORIO DE LA ARMADA

MESES	SECC. ENSAYOS DE EXPLOSIVOS	SECC. ANALISIS INDUSTRIAL	SECC. ENSAYOS ELÉCTRICOS	SECC. ANALISIS BIOLÓGICOS	TOTAL
Enero	422	361	236	90	1.109
Febrero	218	411	192	99	920
Marzo	316	611	278	107	1.312
Abril	586	475	2.116	98	3.275
Mayo	384	259	522	110	1.275
Junio	334	275	485	123	1.217
Julio	310	333	292	117	1.052
Agosto	508	248	168	170	1.094
Septiembre	817	389	905	142	2.253
Octubre	501	339	458	127	1.425
Noviembre	346	240	747	113	1.446
Diciembre	612	207	169	137	1.125
Año 1923:	5.354	4.148	6.568	1.433	17.503

ADMINISTRACION

La Administración de la Armada ha mejorado, habiéndose durante el último año introducido importantes modificaciones en los Reglamentos en vigor tendientes a facilitar trámites engorrosos y lentos, y a organizar mejor los aprovisionamientos.

El resultado inmediato de estas medidas ha sido un mejor aprovechamiento de los fondos con que la Marina cuenta en su Presupuesto, como lo prueba el hecho de que el Departamento a mi cargo no ha solicitado de V. H. créditos extraordinarios, ni el Poder Ejecutivo ha autorizado gasto alguno por acuerdos.

Entre las medidas tomadas con los propósitos señalados, pueden citarse:

- a) Reglamentación sobre pasajes y cargas oficiales, limitando el gasto en este renglón a las sumas autorizadas en el Presupuesto.
- b) Distribución de la partida destinada a artículos navales entre los buques y reparticiones, de tal modo que no solamente no se produzcan déficit, sino que se cuente siempre con una reserva para atender a necesidades imprevistas. El sistema de dar a los Jefes de Reparticiones y de buques la

oportunidad para colaborar en el propósito de orden y de economía que se persigue.

- c) Reglamentación de la forma de efectuar el pago de haberes al personal. El nuevo procedimiento permite rendir cuenta a la Contaduría General de la Nación, dentro de los 30 días, de las cuantiosas sumas que se reciben con este objeto, sumas que hoy constituyen el cargo más considerable de dinero recibido por la Dirección General Administrativa, no rendidas precisamente por el sinnúmero de trabas que oponía la reglamentación anterior.

No entraré a considerar muchas otras iniciativas relacionadas con los diversos servicios de la Administración Naval, debiendo agregar que no se ha descuidado el bienestar del personal subalterno, habiéndosele mejorado la alimentación y el vestuario, puntos fundamentales en el confort del hombre a bordo, sobre todo para los tripulantes que tienen que permanecer en el Sud.

Actualmente es motivo de una revisión completa el Reglamento General de Administración, muchas de cuyas disposiciones han demostrado en la práctica ser inconvenientes y reclaman una inmediata modificación.

Los transportes de la Armada siguen prestando muy buenos servicios en la costa Sud, habiéndose entrado en un convenio con las compañías navieras que sirven a esos mismos puertos a fin de no

perjudicar sus intereses en lo posible, velando por los de los pobladores de esas apartadas regiones, tan dignas de la protección del Estado. El ministerio tiene una documentación completa con el agradecimiento de los pobladores de la Patagonia y Tierra del Fuego por estos servicios.

El año pasado se dió comienzo a la formación de un stock de vestuario para satisfacer las necesidades de una posible movilización de reservistas. Los escasos recursos con que para esto se cuenta no han permitido llevar a la práctica un propósito bien arraigado en el espíritu del Ministro que firma, cual es el de formar un stock no solamente de vestuario sino también de artículos navales y sobre todo de combustible para la Armada.

Esto es indispensable hacerlo porque no es posible vivir como ocurre actualmente, con el agravante de que no solamente el carbón sino también una infinidad de artículos indispensables a la utilización de los escasos elementos con que cuenta nuestra Escuadra son importados del extranjero, y sería necesario también se dictase una legislación especial para el consumo del petróleo nacional que requiere la Armada.

Y no basta con estas adquisiciones; es indispensable contar en las Bases Navales con los depósitos necesarios al almacenaje y debida conservación del material, instalaciones de que carecen casi en absoluto nuestros arsenales. Vuestra Honorabilidad haría obra patriótica votando los fondos necesarios para cubrir estas necesidades.

Se acompaña un cuadro demostrativo de los fondos recibidos durante el año para los servicios de la Armada, con indicación de su empleo.

BALANCE DE SALDOS DE PRESUPUESTO DE 1923

INCISO	ITEM	DESIGNACIONES	CRÉDITOS	GASTADO	SALDOS
1	1	Ministerio	141.840.—	94.460.—	47.380.—
1	2	División Técnica Naval	24.720.—	16.155.66	8.564.34
1	3	División Hidrografía, Faros y Balizas	428.940.—	286.116.13	142.823.87
1	4	Sostenimiento Oficina Hidrográfica	5.727.26	5.727.26	—
1	5	División Servicio Radiotelegráfico	67.200.—	52.656.50	14.543.50
1	6	División Laboratorios	49.760.—	33.020.—	16.740.—
1	7	Museo Naval; Biblioteca N. de Marina	24.960.—	18.314.61	6.645.39
1	8	Dirección General del Material	116.760.—	78.298.23	38.461.77
1	9	Dirección General del Personal	164.840.—	110.592.01	54.247.99
1	10	Gastos varios del Ministerio	54.000.—	54.000.—	—
2	1	Justicia Militar	33.340.—	15.888.33	17.451.67
2	2	Justicia Militar; gastos	2.400.—	2.400.—	—
3	1	Arsenal Río de la Plata	348.260.—	242.613.67	105.646.33
3	2	Arsenal Río de la Plata; gastos	90.666.67	90.666.66	0.01
3	3	Arsenal Puerto Militar	550.440.—	382.178.10	168.261.90
3	4	Arsenal Puerto Militar; gastos	192.000.—	191.490.—	510.—
3	5	Contaduría Principal de Puerto Militar	37.080.—	25.432.17	11.647.83
3	6	Comandancia Artillería de Costas	22.020.—	13.245.14	8.774.86
3	7	Zona Militar Dárs. N.; Taller de Marina	176.980.—	118.842.29	58.137.71
3	8	Arsenal Artillería de Marina, Zárate	101.700.—	67.698.55	34.001.45
3	9	Médico Civil adscripto al Arsenal	3.600.—	2.400.—	1.200.—
3	10	Depósito Artillería del Tigre	2.880.—	1.920.—	960.—
3	11	Buques Auxiliares	162.180.—	130.639.47	31.540.53
3	12	Gastos de los Arsenales y T. de Marina	1.932.000.—	1.930.665.59	1.334.41
4	1	Isla Martín García	31.560.—	22.251.06	9.308.94
5	1	Escuela Naval Militar	331.020.—	231.907.87	99.112.13
5	2	Escuela de Aplicación para Oficiales	18.720.—	11.574.80	7.145.20
5	3	Escuela Nacional de Pilotos	36.540.—	24.233.—	12.307.—
5	4	Escuela de Artillería	49.160.—	22.409.25	26.750.75
5	5	Escuela de Torpedos	8.180.—	4.313.27	3.866.73
5	6	Escuela de Mecánica	187.392.—	124.786.25	62.605.75
5	7	Escuela de Marinería	37.360.—	15.069.15	22.290.85
5	8	Escuela de Máquinas	51.860.—	26.726.27	25.133.73
5	9	Escuela de Electricidad	7.500.—	3.581.33	3.918.67
5	10	Escuela de Radioseñales	5.900.—	3.540.20	2.359.80
5	11	Escuela Preparatoria N.º 1	30.040.—	19.439.45	10.600.55
5	12	Aprendices del Taller Pago horas de clases	6.800.—	—	6.800.—
5	13	Escuelas Aviación y Aerostación Naval	1.200.000.—	1.200.000.—	—
6	1	Cuerpo General de la Armada	4.845.700.—	3.361.434.27	1.484.265.73
6	2	Id. id. id.; gratificaciones	1.133.860.—	760.251.18	373.608.82
6	3	Suplementos; 10 o/o; Médicos; Retirados	252.000.—	120.642.40	131.357.60
6	4	Personal Subalterno	9.112.300.—	6.156.396.14	2.955.903.86
6	5	Asignaciones varias	767.333.34	574.440.10	192.893.24
7	1	Dirección General Administrativa	361.500.—	247.702.99	113.797.01
7	2	Gastos generales de la Armada	9.651.666.67	9.651.666.67	—
8	1	Personal contratado a oro	7.272.71	3.977.26	3.295.45
9	1	Reparaciones, conservación de edificios	98.000.—	98.000.—	—
9	2	Pasajes, fletes, remolques, telegramas	300.000.—	299.992.78	7.82
9	3	Instrucc., agasajos, evoluciones, balizamientos	566.666.67	566.643.79	22.88
9	4	Munición de ejercicio; reparación de blancos	200.000.—	200.000.—	—
9	5	Gastos de entierro y lutos	26.000.—	26.000.—	—
9	6	Reparaciones de buques; cambio de calderas	400.000.—	399.853.78	146.22
9	7	Construc., reparac., modificaciones de faros	103.333.33	103.333.33	—
9	8	Id. id. estaciones radiotelegráficas	166.666.67	166.617.13	49.54
9	9A	Construc. pozos surgentes en Pto. Militar	66.666.67	66.666.67	—
9	9	Pago última cuota Grúa "Toba"	41.666.67	41.666.67	—
9	10	Construc. y adquisición buques de auxilio	41.666.67	41.666.67	—
9	11	Descarga de granadas de lydita en M. García	6.666.67	6.666.67	—
9	12	Instalación y ampliación Escuela Mecánica	100.000.—	100.000.—	—
10	1	Prefectura General de Puertos	190.740.—	129.658.49	61.081.51
10	2	Id. id. id., cuerpo de amarradores	124.200.—	82.629.11	41.570.89
10	3	Id. id. id., marítima y fluvial	2.153.880.—	1.317.305.62	836.574.38
10	4	Id. id. id., personal de embarcaciones	203.460.—	132.084.51	71.375.49
10	5	Id. id. id., Gastos varios	136.033.32	135.787.27	246.05
11	1	Cumplimientos de contratos, 1922	296.145.40	296.145.40	—
\$ m/n			38.089.750.72	30.762.480.57	7.327.270.15
Aumento por refuerzos, Leyes 11.197, 11.201, 11.204 y 11.234			4.671.900.60	4.115.376.04	556.524.56
			42.761.651.32	34.877.856.61	7.883.794.71

A DEDUCIR:

Por anticipos de sueldos de Septiembre a Diciembre pendientes de imputación por no haberse recibido los Ajustes conformados	7.144.766
Por expedientes en trámite de las Comisiones Navales 4to. trimestre	100.000
SALDO proveniente de los diferentes Incisos que se refieren únicamente a sueldos	\$ m/n. 639.028.71

Ismael F. Galíndez
 Contraalmirante
 Director General de Administrativa

PREFECTURA GENERAL MARITIMA

Los diversos servicios que la Prefectura General tiene a su cargo han sido llenados tan cumplidamente como lo permite el reducido número de personal y los escasísimos elementos de movilidad con que cuenta.

Para que la Prefectura General pueda desenvolver su acción administrativa, policial y de resguardo con la amplitud y eficacia debidas, necesita aumentar en gran número sus destacamentos fronterizos, reforzar el personal de sus dependencias actuales, dotar a todas ellas de elementos adecuados de movilidad por agua y por tierra de que carece y mejorar los sueldos del personal, clases y marineros, puesto que éstos son los agentes de policía marítima y fluvial sobre los cuales recae la delicada tarea de mantener el orden, velar por los intereses fiscales en todas las costas y puertos, por la seguridad de los buques, etc.; su responsabilidad es múltiple y la situación de ellos comparada con la de los agentes de policía terrestre, especialmente los de la Capital, y otras ciudades principales del país, es de una inferioridad notoria.

El aumento de personal en general es indispensable debido al incremento cada día mayor del movimiento de buques, pasajeros e inmigrantes, a la reorganización e intensificación de los servicios administrativos y de policía y a la necesidad de instalar nuevas dependencias a lo largo de la extensa

costa fluvial libre actualmente al contrabando por falta de vigilancia y que estando poblada urge establecer en ella la autoridad para ejercer la debida vigilancia policial y aduanera y afianzar el concepto de la nacionalidad entre sus pobladores.

Material Flotante

Las embarcaciones de distinto tipo necesarias para los servicios de auxilio, vigilancia y policía en todos los puertos y costas marítimos y fluviales de acuerdo con los estudios efectuados por la Prefectura General son las siguientes:

- 4 Embarcaciones para servicio de incendio y salvamento con propulsión y funcionamiento de bombas a combustión interna para los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Rosario y Posadas.
- 12 Lanchas de mar cerradas, casco de madera dura, reforzadas, forradas de cobre la obra viva, motor a petróleo, velocidad 9 a 11 millas, para los puertos de Mar del Plata, Necochea, Bahía Blanca, Patagones, Deseado, Gallegos, Santa Cruz, Barra de Río Negro, La Plata, Buenos Aires y para el servicio de Prácticos.
- 10 Lanchas con cámara a proa y toldilla fija hasta la popa, casco de madera dura reforzada, motor a nafta, velocidad 10 a 12 millas para Subprefecturas, Ayudantías y Destacamentos.
- 20 Lanchas con toldilla fija desde la proa hasta la popa, casco de madera dura reforzada, motor a nafta, velocidad 7 a 9 millas para Ayudantías y

Destacamentos, además, el número necesario de botes salvavidas (life-boats) casco de acero galvanizado con boyantes de cobre a proa y popa, para los puertos de mar; canoas y otras embarcaciones menores.

Propiedades

La Prefectura Marítima tiene en las distintas localidades edificios de propiedad del Estado que requieren un permanente cuidado y algunos de ellos ser ensanchados de acuerdo con las necesidades de la localidad y otros reconstruídos por completo a causa de los muchísimos años y del estado ruinoso en que se encuentran.

De esos edificios hay 10 Subprefecturas, 13 Ayudantías y 23 Destacamentos repartidos todos ellos desde nuestra frontera en el Pilcomayo hasta la Tierra del Fuego.

Hay que pensar también en la adquisición de un buque Estacionario de Prácticos en la entrada del Río de la Plata y en balizas exteriores otros, debiendo ser ellos embarcaciones adecuadas que dispongan de la comodidad necesaria y de los medios convenientes para que puedan mantenerse fondeadas con seguridad.

Otro asunto importante es el que se refiere al edificio destinado a la Prefectura General en la Capital, cuya repartición se encuentra instalada en un local alquilado desde 1912 y por el que se ha pagado y paga un subido arrendamiento, pudiendo calcularse que se han invertido en alquileres más de \$ 700.000 desde aquella fecha.

Movimiento Portuario

El movimiento general de buques entrados y salidos de los puertos de la República durante el año 1923 ha sido el siguiente:

Ultramar.	31.445.196.45	toneladas
Cabotaje.	25.016.393.55	”
Fluviales ribereños. . .	1.050.025.72	”
	<hr/>	
Total.	57.511.615.72	toneladas
	<hr/> <hr/>	

Comparadas estas cantidades con las del año anterior resulta el siguiente aumento a favor de 1923:

Ultramar.	5.975.530.87	toneladas
Cabotaje.	3.591.980.53	”
Fluviales ribereños. . .	835.218.56	”
	<hr/>	
Total del aumento .	10.402.729.96	toneladas
	<hr/> <hr/>	

La cantidad de 57.511.615.72 toneladas arriba indicadas se descompone en la siguiente forma:

Puerto de la Capital. .	22.408.970.52	toneladas
Puertos de los Ríos. . .	29.188.228.04	”
Puertos de la costa Sud	5.914.417.16	”
	<hr/>	
Total.	57.511.615.72	toneladas
	<hr/> <hr/>	

El aumento correspondiente a dichos puertos durante el año 1923 es, pues, el siguiente:

Puerto de la Capital. . .	4.065.895.85 toneladas
Puertos de los Ríos. . .	3.964.092.58 ”
Puertos de la costa Sud	2.372.741.52 ”
<hr/>	
Total del aumento .	10.402.729.95 toneladas
<hr/> <hr/>	

Del movimiento general de buques habido durante el año 1923 corresponde a:

Ultramar.—

5.453 vapores entrados con	15.727.519.77 tonel.
5.403 vapores salidos con	15.613.052.03 ”
260 veleros entrados con	62.355.67 ”
241 veleros salidos con	52.268.98 ”

Cabotaje.—

28.172 vapores entrados con	10.424.705.19 tonel.
27.853 vapores salidos con	10.299.119.87 ”
22.631 veleros entrados con	2.153.649.46 ”
22.527 veleros salidos con	2.138.919.03 ”

Fluviales ribereños.—

337 vapores entrados con	502.559.64 tonel.
330 vapores salidos con	493.616.63 ”
446 veleros entrados con	30.298.49 ”
367 veleros salidos con	23.550.96 ”

Por zonas portuarias corresponden las siguientes cantidades:

Puerto de la Capital.—

5.224 vapores entrados con	9.933.619.57 tonel.
5.181 vapores salidos con	9.970.849.31 ”
8.566 veleros entrados con	1.241.601.70 ”
8.541 veleros salidos con	1.262.899.94 ”

Puertos de los ríos.—

27.036 vapores entrados con	13.786.337.45 tonel.
26.720 vapores salidos con	13.467.920.43 ”
14.746 veleros entrados con	990.397.80 ”
14.465 veleros salidos con	943.572.36 ”

Puertos de la costa Sud.—

1.702 vapores entrados con	2.934.827.58 tonel.
1.685 vapores salidos con	2.957.018.79 ”
122 veleros entrados con	14.304.12 ”
118 veleros salidos con	8.266.67 ”

El movimiento de buques extranjeros en todos los puertos de la República, clasificados por bandera, ha sido el siguiente durante los años 1922 y 1923:

	1922	1923
	Toneladas	Toneladas
Inglesa	11.993.847.58	13.953.262.53
Uruguaya	831.170.95	2.293.686.65
Italiana	1.249.905.54	1.906.549.—
Norteamericana	2.165.534.—	1.864.596.—
Alemana	1.368.974.72	1.785.852.54
Francesa	1.118.629.85	1.726.554.06
Noruega.	1.244.551.49	1.410.760.—
Holandesa	1.457.445.83	1.389.266.22
Griega	866.471.66	1.351.938.52
Belga	748.686.60	933.130.68
Española	608.357.62	681.247.—
Dinamarquesa	328.694.09	467.766.02
Sueca	347.326.22	456.313.—

Japonesa	222.823.40	317.369.—
Brasileña	224.473.12	267.824.95
Danzigniana	156.913.—	153.643.—
Chilena	65.422.40	85.475.71
Panameña	40.670.—	44.737.—
Húngara	39.188.—	44.559.—
Finlandesa	33.348.—	29.510.—
Peruana	—	23.809.—
Checoeslovaca	14.323.—	17.615.—
Paraguaya	24.468.75	10.923.32
Austriaca	6.038.—	8.399.—
Yugoeslava	9.254.—	2.073.—
Boliviana	527.90	446.41

Entrada y Salida de Pasajeros

El movimiento general de pasajeros entrados y salidos de los puertos de la República durante el año 1923, ha sido de 1.908.856, que comparado con el año anterior resulta un aumento de 207.764 a favor de 1923.

Comparadas las entradas con las salidas quedó en 1922 un saldo a favor del país de 119.510 pasajeros el que ha sido aumentado en 1923 a 190.888.

De la cantidad de 1.908.856 que representa el movimiento general de pasajeros en todos los puertos, corresponde al de la Capital 620.042. (En 1922 fué de 547.042).

Resguardos

Los servicios fiscales de Resguardo prestados por las Prefecturas, Subprefecturas, Ayudantías

y Destacamentos del litoral marítimo y fluvial incorporadas desde Junio 1.º de 1917 se llenaron con toda regularidad y éxito.

Esta función, especialmente en los ríos fronterizos, es ejercida por la Prefectura Marítima, con eficiencia; lo comprueba una documentación bien nutrida y además la circunstancia de que la presencia del marinero con su uniforme exactamente igual al de la Marina de Guerra, lo inviste de mayor respeto y mayor consideración, circunstancias que se comprueban de un modo más marcado en parajes alejados donde llena la doble misión de vigilar la costa y de cuidar la renta nacional.

Durante el año 1923 el personal de las dependencias de las zonas fluviales fronterizas apresó 70 contrabandos cuyos autores que pudieron ser detenidos conjuntamente con los vehículos o embarcaciones y mercaderías fueron puestos a disposición de las Aduanas y Receptorías de la jurisdicción con los partes correspondientes comunicándose por nota todo ello a la Inspección de Rentas Nacionales.

Al sur del Paralelo 42º este servicios es reforzado con empleados que se embarcan como custodias en los buques que salen del puerto de la Capital y que hacen escalas en puertos no habilitados cuyos nombres comunican los agentes marítimos con anterioridad al día de la salida de acuerdo con lo dispuesto por el Ministerio de Hacienda por resolución de Marzo 17 de 1918, procedimiento adoptado como indispensable para facilitar las operaciones en los numerosos puertos y caletas existentes en la costa sur que carecen de autoridad marí-

tima, operaciones que no podrían ser atendidas debidamente por el personal permanente de las dependencias más próximas a las mismas sin desatender sus propios servicios y falta absoluta de medios de comunicación.

Las Subprefecturas de Madryn y Río Gallegos y Ayudantías de Comodoro Rivadavia, Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Grande y Ushuaia ubicadas al sur del Paralelo 42°, además de las funciones que les son propias de policía marítima y resguardo ejercen desde 1918 las funciones de Aduanas y Receptorías a los efectos de recaudar las sumas por pago de derechos de exportación e importación en cumplimiento de las leyes y disposiciones dictadas por el Ministerio de Hacienda.

Durante el año 1923 dichas dependencias recaudaron en efectivo por concepto de derechos de exportación e importación la suma de 1.746.088.58 pesos m|n, cifra que comparada con la del año 1922 arroja un aumento de \$ 599.919.70 m|n. Además los dobles derechos afianzados en las mismas dependencias ascienden a la suma de \$ 394.949.78 m|n, que corresponde a los embarques de frutos o productos salidos de exportación con destino a otro puerto argentino, cuyos derechos se abonan en las aduanas en que se efectúe el embarque definitivo para el extranjero, debiendo por lo tanto el importe de los derechos percibidos por estas últimas o sea la mitad de los dobles derechos afianzados (pesos 197.474.89 m|n) ser agregado a las sumas percibidas por las aduanas o receptorías del puerto de origen, de modo que la recaudación total habida está representada por \$ 1.943.563.47 m|n.

El contralor y revisión de los documentos de cargo correspondientes que requiere el servicio de aduana o receptoría y que es previo a la remisión de los mismos a la Contaduría General de la Nación, en cumplimiento de disposiciones reglamentarias, está a cargo de la oficina de esta Prefectura General que atiende el servicio de Resguardo.

Dicha oficina recibe de todas las dependencias las planillas estadísticas con el detalle del movimiento de operaciones aduaneras realizadas en cada puerto por importación y exportación y las coordina antes de ser distribuídas a los efectos de su remisión a la Dirección General de Estadística de la Nación, Ministerio de Obras Públicas, Inspección General de Rentas y División General de Ganadería del Ministerio de Agricultura, con excepción de las que corresponden a los puertos de la Capital Federal, La Plata, Bahía Blanca y Rosario, cuyos servicios de Resguardo están anexados a las aduanas y receptorías respectivas.

Con esto se justifica la necesidad que al principio de este capítulo he esbozado, de dotar a la Prefectura Marítima de mayor personal y mayores elementos y por consiguiente de que el presupuesto de esta repartición sea aumentado en las partidas más indispensables, conforme lo he hecho en el proyecto para el año próximo.

**LAS RECAUDACIONES ADUANERAS HABIDAS DURANTE LOS AÑOS 1922
Y 1923 POR LAS SUB-PREFECTURAS DE LAS COSTAS DEL SUD,
SON LAS QUE SE EXPRESAN:**

PUERTOS	DERECHOS		AFIANZAMIENTOS	
	1922	1932	1922	1923
MADRYN	264.836.84	399.105.26	133.487.05	120.302.10
C.RIVADAVIA	259.516.77	419.872.57	51.254.10	70.133.40
DESEADO	110.591.06	160.351.27	92.587.80	62.420.10
SAN JULIAN	107.944.71	222.551.06	23.997.79	40.701.93
SANTA CRUZ	91.062.87	125.863.27	40.958.60	32.620.10
R. GALLEGOS	208.249.05	260.271.64	58.442.99	63.415.35
RIO GRANDE	68.162.74	129.910.92	1.182.08	1.245.00
USHUAIA	35.794.84	28.162.59	1.180 00	4.111.80
Totales	1.146.168.88	1.746.088.58	403.029.91	394.949.78

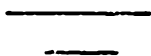
Marina Mercante

Esta importantísima rama ha pasado y está pasando por una situación difícil cuyo término no es posible prever por razones múltiples que son del dominio público y que tienen forzosamente que redundar en perjuicio de la economía nacional. La inscripción de buques en la matrícula nacional tiende a disminuir y no a aumentar, yendo los armadores a inscribir los suyos en los países vecinos donde encuentran mayores facilidades, especialmente para tripularlos.

Es un asunto grave, hay que pensar seriamente en una legislación adecuada que complemente las sanciones del Código de Comercio y que facilite la acción del gobierno para que Tribunales de arbitraje y de contratos colectivos faciliten la tarea a armadores y tripulantes de entenderse en sus divergencias y llegar a arreglos equitativos y justos, que faciliten y abaraten los fletes y puedan utilizarse en forma amplia las vías de navegación magníficas que poseemos y que hoy se encuentran casi desiertas de la bandera nacional por los motivos que dejo enunciados.

Creo, pues, que Vuestra Honorabilidad haría obra de patriotismo si abordara este asunto de tan capital importancia dándole la orientación que le corresponda, haciendo que a la gente de mar cuyos métodos, sistema de vida y clase excepcional del trabajo que desempeña no se les compare con el obrero de orden común y que puedan por consiguiente tener Cajas propias de Pensiones y Retiros.

La de los marítimos debe ser especial para ellos y ser dirigida también por hombres que entiendan de esa especialidad; será la única manera de llevar las cosas en una forma armónica, eficiente y enérgica, con provecho para los que benefician de ella y de la economía y progreso nacional, que necesita que el elemento obrero sea un factor de orden y de trabajo.



INDICE

PREAMBULO	Pág.	5
ESTADO MAYOR GENERAL	"	9
Movimiento de buques	"	9
Instrucción de la Escuadra	"	10
Buques Escuelas	"	13
Comisiones Especiales	"	14
Visitas de buques extranjeros	"	15
Servicios Radiotelegráficos	"	16
Aeronáutica Naval	"	19
Servicio Hidrográfico	"	21
Balizamientos y Faros	"	23
Hora Oficial	"	24
BASES NAVALES	"	25
Puerto Belgrano	"	25
Río de la Plata	"	28
Arsenal Naval Buenos Aires	"	32
PERSONAL	"	39
Escuelas	"	42
Escuela Superior para Oficiales	"	44
Escuela de Pilotos	"	45
Escuela de Mecánicos	"	45
Sanidad de la Armada	"	47
Justicia y Disciplina	"	48
MATERIAL	"	51
Laboratorio de la Armada	"	53
ADMINISTRACION	"	57
Prefectura General Marítima	"	61
Material Flotante	"	62
Propiedades	"	63
Movimiento Portuario	"	64
Entrada y Salida de Pasajeros	"	67
Resguardos	"	67
Marina Mercante	"	72