

MEMORIA

— DEL —

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1931



**Presentada al H. Congreso de la Nación
por el Ministro de Marina
Capitán de Navío PEDRO S. CASAL**

BUENOS AIRES

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

— 1932 —

Al Honorable Congreso de la Nación:

Tengo el agrado de dirigirme a V. H. elevando la Memoria del Departamento de Marina, correspondiente al año 1931.

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

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

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

PEDRO S. CASAL
Ministro de Marina



ESTADO MAYOR GENERAL

Conferencia mundial del desarme—

En el mes de febrero del corriente año se ha inaugurado la Conferencia Mundial del Desarme, a la que concurre la República Argentina; a dicho efecto se designó oportunamente una Delegación para que representara a nuestro país.

Uno de los problemas fundamentales que se trata en ella lo constituye la limitación de los armamentos navales, mediante la fijación de los tonelajes de buques de guerra que corresponden a cada país. Se tratará de llegar a un acuerdo sobre la limitación de los tonelajes en todas las categorías de buques y es de esperar que la buena disposición y los intereses de los países concurrentes, han de facilitar el éxito de la Conferencia del Desarme en lo que a dichos armamentos se refiere.

Con el fin de proveer los elementos de juicio requeridos para la eficaz labor de nuestra Delegación, el Estado Mayor General de la Armada ha realizado los estudios referentes a nuestras necesidades y formulado las instrucciones que le servirán de base para su actuación en lo relativo a la Marina y Fuerzas Aeronavales, durante el desarrollo de la Conferencia. Se ha provisto además, toda información que pueda ser útil a nuestros delegados.

Servicios autónomos—

Por decreto de fecha 11 de agosto de 1931 fué suprimida la Dirección General de Navegación y Comunicaciones, pasando a depender directamente del Estado Mayor General, en lo técnico y militar, los Servicios autónomos de Hidrografía, Comunicaciones Navales y de Aviación Naval, aportando ésto ventajas de orden profesional, al poder orientar más fácilmente el trabajo de estos Servicios en el plan de instrucción y desarrollo general de la Marina, sustentado por el Estado Mayor General.

Operaciones de los buques—

La Primera División Naval constituída por los Acorazados “Rivadavia” y “Moreno” y el Remolcador “Azopardo” dió por terminada su labor el día 19 de diciembre de 1930, después de haber efectuado varios ejercicios de conjunto con los Grupos de Exploradores y de Rastreadores.

La Segunda y Tercera Divisiones Navales fueron disueltas con fecha 9 de septiembre de 1930, quedando sus unidades como buques sueltos.

El Grupo de Exploradores pasó a ser con fecha 5 de mayo de 1931, la *Escuadrilla de Exploradores*. Los buques que la componen “Mendoza”, “Tucumán” y “La Rioja”, fueron destacados oportunamente a Ushuaia para el desempeño de comisiones especiales, habiendo terminado su 2.º período de instrucción.

El Grupo de Rastreadores, después de un período de recorrida, continuó dando cumplimiento a las instrucciones generales.

La División de Cañoneros, compuesta por los Cañoneros “Rosario”, “Paraná”, “Libertad” e “Independencia”, ha cumplido varias comisiones especiales en Ushuaia y por los ríos.

Como navegación de conjunto se ha efectuado un viaje a Rosario con motivo de la visita a esa ciudad del Señor Presidente del Gobierno Provisional.

Destructores “Catamarca” y “Córdoba”.—Adscritos a la División Cañoneros. Se relevaron semanalmente en el servicio de vigilancia del Río de la Plata (contrabando).

Con motivo de los sucesos de Corrientes, se constituyó una Fuerza Naval formada por los Cañoneros “Rosario” y “Paraná”, Rastreadores “M 3”, “M 4” y “M 6” y el Aviso “Golondrina”, a las órdenes del Comandante en Jefe de la División de Cañoneros, la que se trasladó a dicha provincia a objeto de cooperar con la 3.^a División del Ejército al mantenimiento del orden público. Una vez restablecido éste, los Rastreadores y el Aviso “Golondrina” regresaron a sus bases, quedando en desempeño de comisiones de vigilancia por los ríos los Cañoneros “Rosario” y “Paraná”.

También cooperaron en esta operación fuerzas de aviación naval pertenecientes a la Primera y Tercera Región Naval.

Buques Escuelas—

“Presidente Sarmiento”.—El 21 de febrero de 1931 zarpó del Puerto de la Capital para iniciar su XXXI° crucero de práctica, llevando a su bordo los cadetes del último año de la Escuela Naval y a los aspirantes del 2.° curso de la Escuela de Marinería. Este viaje comprendía un primer período por la Costa Sud y un segundo por diversos puertos de la América del Sud, del Norte, Europa y Costa Oeste de Africa. Regresó a Buenos Aires el 26 de noviembre.

El 15 de noviembre se asoció a los festejos patrios del Brasil.

“Belgrano”.—Del 3 al 25 de enero se embarcaron a su bordo los aprendices del 4.° año de la Escuela de Mecánica. Durante ese período y para adiestramiento de los mismos, efectuó una navegación hasta San Matías y regreso a Buenos Aires.

En mayo pasó a la Rada de la Plata donde prosiguió desarrollando la instrucción de la Escuela de Artillería que funciona a su bordo.

Efectuó un viaje a Montevideo para asociarse a los festejos de la Independencia Uruguaya.

Realizó diversas comisiones especiales y fué destacado el 29 de septiembre a Ushuaia como buque de estación en ese punto.

“*Garibaldi*”.—A objeto de asociarse a los festejos patrios del 25 de mayo de 1931 y efectuar la jura de la bandera por las aprendices y conscriptos, el 24 del mismo zarpó con destino a Puerto Madryn.

Llenado su cometido regresó a su base habitual, la Rada de La Plata, donde continuó desarrollando el programa de instrucción de las Escuelas que funcionan a su bordo.

Con fecha 31 de agosto es pasado a situación de inactividad trasladando el primer curso de la Escuela de Máquinas, que funcionaba a bordo, a la Isla Martín García y el segundo fué distribuído en los buques en actividad.

Fuerzas navales de instrucción—

Con fecha 20 de diciembre de 1930, para el período final de 20 días de embarco de los cadetes de la Escuela Naval, se utilizó el Crucero “Buenos Aires” y los Rastreadores “M 3”, “M 5” y “M 8”, los que sólo efectuaron navegaciones por el Río de la Plata.

Buques nuevos.—Con fecha 16 de septiembre se incorporaron los Cruceros “25 de Mayo” y “Almirante Brown”.

El 27 de julio de 1931, los Cruceros “25 de Mayo” y “Almirante Brown” zarparon de Spezia con destino al país, llegando a la Rada de la Plata el 16 de septiembre.

Por Orden General N.º 86 de 1931 se incorpora a la Armada con el nombre de “Gaviota”, el vapor “Jenner” cedido a este Ministerio por el Departamento Nacional de Higiene.

Servicio Hidrográfico—

Publicaciones.—Se publicó el libro “Faros y Señales Marítimas”, parte II, edición 1930, correspondiente al litoral marítimo de la República y abarcando también las Islas Malvinas, Georgia, Shetlands y Orcadas del Sur, y que contiene todos los datos que puedan interesar al navegante en lo que se refiere a señales marítimas y estaciones radiotelegráficas.

Cartas.—Se editaron doce cartas de las cuales siete son nuevas.

Se vendieron mil seiscientos treinta y tres ejemplares de cartas.

Observatorio Naval.—El Observatorio cuenta con un instrumental de primer orden y capaz de proveer la hora con la máxima precisión que es posible obtener en la actualidad. Esto ha permitido con ciento doce determinaciones de tiempo, dar sin interrupción todas las noches el top radiotelegráfico con un error inferior a 0,1 s.

Diariamente se ha transmitido la hora al Telégrafo de la Nación, a fin de asegurar la hora oficial en todo el territorio de la República.

Se hace cada vez más necesaria la instalación del Observatorio en un edificio apropiado, a fin de montar los instrumentos en forma que de ellos se obtenga toda la precisión de que son capaces.

SECCION FAROS—

El servicio de iluminación y balizamiento ha sido atendido con toda regularidad por medio del Balizador “Alférez Mackinlay”, el buque estación en Ushuaia, los encargados de balizamiento y personal del taller que se destaca en caso de necesidad.

SECCION HIDROGRAFIA—

Trabajos hidrográficos.—El Buque Oceanográfico “San Juan” dió término a la comisión que se había encomendado en la Costa Norte del Golfo San Matías, desde el puerto de San Antonio hasta el faro Belén.

Los siguientes datos resumen el trabajo efectuado:

Superficie terrestre levantada . . .	1200 km. ²
Extensión de costa correspondiente .	117 km.
Superficie marítima levantada . . .	9500 km. ²

El Buque Oceanográfico “San Luis” ha realizado un levantamiento completo de toda la zona del Canal de entrada de Bahía Blanca, permitiendo, de acuerdo a sus resultados, rectificar el balizamiento de todo el Rincón de Bahía Blanca, en vista a una mayor seguridad en la navegación, buscando un canal de aguas más profundas.

Este trabajo ya ha sido terminado e instalado el balizamiento definitivo.

A continuación empezó a trabajar, en colaboración con la Inspección de Puertos de Bahía Blanca, en el dragado del nuevo Canal de entrada a Bahía Blanca.

El “San Luis” ha iniciado sus preparativos para desempeñar una comisión en el estrecho de Le Maire, habiendo sido relevado, en su comisión de colaboración con Obras Públicas en Bahía Blanca, por una nueva comisión que acaba de organizarse y que utilizará el Buque Oceanográfico “San Juan”.

El Rastreador-Minador “M 2”, como buque asiento, sirvió para el desarrollo de una comisión hidrográfica en toda la zona insular interior de Bahía Blanca. Esta comisión ha trabajado en combinación con la Aviación Naval que ha efectuado el relevamiento aerofotográfico.

Los trabajos ordenados han sido ya terminados en la zona comprendida entre Punta Laberinto y Puerto Belgrano, continuándose a fin de dejar terminado el levantamiento en la zona asignada a la comisión, comprendida entre Bahía Anegada y Cuatrerros.

La terminación de estos trabajos permitirá unir la red de triangulación que abarca desde el Río de la Plata hasta Puerto Belgrano, con la parte de Bahía Anegada hacia el Norte y hacia el Sud.

Se efectuó un relevamiento completo de la Bahía Ushuaia hasta fuera del Faro “Les Eclaireurs” y actualmente está en construcción la carta correspondiente a esa zona.

Cartografía.—Los trabajos de esta Oficina se desarrollaron normalmente, con el siguiente resultado:

Impresiones nuevas	12	cartas
Reimpresiones	11	»
Cartas dibujadas	13	»
En dibujo	10	»

Servicio de Comunicaciones Navales—

SERVICIO PUBLICO—

Han sido entregadas a la Dirección General de Correos y Telégrafos, en virtud de lo dispuesto en Superior Decreto de fecha 21 de noviembre de 1928, las estaciones costaneras de Comodoro Rivadavia y Punta Delgada, el 1.º y el 14 de noviembre de 1930, respectivamente.

Faltan en consecuencia entregar al Ministerio del Interior, para dar debido cumplimiento al decreto de referencia las estaciones de: San Julián, Río Grande y Ushuaia, cuyo entretenimiento y conservación gravita totalmente sobre el Presupuesto de Marina, en la cantidad de (\$ 71.108.67 $\frac{m}{n}$) Setenta y un mil ciento ocho pesos con sesenta y siete centavos moneda nacional.

LEGISLACION—

Se puso en vigor el Reglamento General para el Servicio Radiotelegráfico de la Armada.

COMUNICACION EN ONDAS CORTAS—

Los nuevos equipos instalados en las estaciones fijas y móviles han permitido mantener con todo éxito las comunicaciones radiotelegráficas de los buques de la Marina alejados del país, durante sus viajes. Estos servicios de intercomunicaciones han permitido, aparte de las economías efectuadas en las comunicaciones oficiales habidas, dar al personal el beneficio de estar en contacto radiotelegráfico con sus familiares, a la tarifa del Telégrafo Nacional.

Puede anunciarse que para los primeros meses del año próximo todas las estaciones R. T. fijas y móviles de la Marina, serán de onda continua, habiéndose así anticipado a la fecha del año 1935 que establece la Convención Internacional de Wáshington.

Servicio de Aviación Naval—

En virtud de la situación reinante en el país, la Aviación Naval debió multiplicar, en el curso del año 1931, sus actividades de vuelo y operaciones de importancia, sin perjuicio de la instrucción desarrollada en sus Escuelas de Pilotaje, lo que arroja un balance de 8122 vuelos con un total de 5500 horas de permanencia en el aire. Merece destacarse:

los servicios de vigilancia y represión del contrabando mantenidos en el primer semestre del año, desde un Destacamento constituido en San Fernando para responder a tal objeto; los servicios de vigilancia del litoral fluvial en combinación con unidades de superficie mantenidas durante el año; y la intervención de 15 aviones de las Bases de Puerto Belgrano y Punta Indio en ocasión de los sucesos de Corrientes, operando en conjunto con fuerzas de la Aviación Militar, a las órdenes del General Bruce.

En lo que respecta al entrenamiento, se han desarrollado en el año cursos superiores y elementales en las Escuelas que funcionan en Puerto Belgrano y Punta Indio, clasificándose 11 pilotos: Aviadores Navales y de Hidroavión e interviniendo ambas estaciones en ejercicios de entrenamiento y finales con la Escuadra, de acuerdo con los planes trazados por el Estado Mayor General.

El entrenamiento anual ha sido clausurado con una movilización de conjunto llevada a efecto con 17 unidades, en la zona marítima y fluvial comprendida entre Bahía Blanca y Posadas, la que se desarrolló con resultados satisfactorios en el sentido de demostrar la eficiente capacidad y preparación del personal.

Buques de guerra argentinos que han visitado puertos extranjeros

Nombre	Clase	Comandante	2.º Comandante	Llegó al puerto de:	Zarpó del puerto de:	Motivo de la visita
"Rosario"	Cañonero	Cap. de Fragata H. Vernengo Lima	Tte. de Navío Fidel L. Anadón	Asunción Mayo 13 931	Mayo 21 931 Asunción	Representación del Gobierno Argentino en el 120 aniversario de la independencia paraguaya.
"Pte. Sarmiento"	Buque Escuela	Cap. de Fragata Francisco Lajous	Tte. de Navío Juan Asconapé	(Véase itinerario)		Viaje de instrucción de los Cadetes del curso de Aplicación de la Escuela Naval.
"Bahía Blanca"	Transporte	Cap. de Fragata Eduardo Jensen	Tte. de Navío Juan E. Peffabet			Génova Julio 6 931
"Belgrano"	Buque Escuela	Cap. de Fragata Juan M. Pastor	Tte. de Navío G. Mackinlay	Montevideo Agosto 24 931	—	Representación del Gobierno Argentino en el aniversario de la independencia del Uruguay.

Buques de guerra extranjeros que visitaron puertos argentinos

Nombre	Clase	Nacionalidad	Comandante	2.º Comandante	Llegó	Zarpó	Observaciones
“Despatch”	Crucero	Inglés	F. N. A. Attwood	—	Marzo 11	Marzo 20	División de Atlántico; Cte. en Jefe Vicealmirante V. H. S. Haggard.
“Danae”	Crucero	Inglés	E. R. Bent	—	Marzo 11	Marzo 20	
“Achates”	Destructor	Inglés	H. T. W. Pawsey	—	Marzo 11	Abril 1.º	
“Eagle”	Porta-aviones	Inglés	E. H. Daunreuther	H. M. Robson	Marzo 11	Abril 1.º	
“Uruguay”	Crucero	Uruguayo	D. Gomensoro	D. L. Grolero	Julio 8	Julio 11	
“Humaytá”	Cañonero	Paraguay	R. Martínez	—	Abril 3	Abril 30	
“Paraguay”	Cañonero	Paraguay	J. Bozano	—	Abril 3	Abril 30	
“Dauntless”	Crucero	Inglés	J. G. P. Vivian	J. B. Bruce	Octubre 9	Octubre 22	
“Jeanne D’Arc”	Crucero	Francés	J. Marquies	Lourdes	Noviembre 26	Diciembre 3	
“Durban”	Crucero	Inglés	R. H. Lane Poole	J. C. Annesley	Noviembre 27	Diciembre 10	
“Elcano”	Buque Escuela	Español	Cap. de Fragata J. López Cortijo	Cap. de Corbeta J. Bustamante	Diciembre 22	—	

DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL

Sanidad—

Estado sanitario.—El estado sanitario del personal puede clasificarse como muy bueno.

El sarampión, la gripe y la parotiditis hicieron su aparición durante los meses fríos, dentro de los porcentajes y benignidad de los años anteriores.

La vacunación antivariólica y antitífica fué practicada a todo el personal de conscriptos y aprendices ingresados.

Los hospitales se han desenvuelto eficientemente.

Organización del Servicio Sanitario en buques y reparticiones.—El cumplimiento de las Disposiciones en Vigor ha hecho que estos servicios se desenvuelvan eficientemente.

El contralor de las provisiones de drogas y medicamentos ha sido cumplido con toda prolijidad.

Justicia—

El estado disciplinario es en general muy bueno.

Los sumarios por delitos militares han sido por hechos aislados y reducidísimos con relación al número y disperso personal que ha estado en constan-

te actividad, en permanente servicio de guardia de carácter militar y restringido en su licencia.

Conscripción y Reservas—

Conscriptos clase 1910 en servicio

A continuación se dan los datos estadísticos:

Convocados		11.000
Inútiles	4.134	
No incorporables	1.468	
No presentados	265	
Exceptuados	155	
Fallecidos	18	
Desertores prófugos	31	
Excedentes	2.568	
En servicio	2.361	11.000

Porcentaje con respecto a 11.000 convocados

No incorporables	13.5
No presentados	2.4
Inútiles	37.5
Exceptuados	1.4
Fallecidos	0.2
Desertores prófugos	0.3
En servicio	21.4
Excedentes	23.3

Porcentaje con respecto a 9267 presentados

Inútiles	44.6
Exceptuados	1.6
Fallecidos	0.2
Desertores prófugos	0.3
En servicio	25.5
Excedentes	27.7

Escuelas—

Desarrollo de la instrucción.—La instrucción en las Escuelas del Personal Superior y Personal Subalterno se ha desarrollado normalmente.

Se han vuelto a hacer notar los inconvenientes derivados de la escasez de locales apropiados para escuelas.

Fué suprimida la Escuela de Furrieles que funcionaba en la Tercera Región Naval.

Escuelas del Personal Subalterno.—A continuación se dan los datos estadísticos:

Alta de aprendices	1051
Baja de aprendices	709
Egreso de aprendices	852

Los 852 egresos que corresponden a las distintas especialidades, los constituyen 67 cabos principales de la Escuela de Mecánica y 785 marineros de las Escuelas de Especialidades.



DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL

Durante el año 1931 esta Dirección General, en el desarrollo de sus actividades, ha tenido especialmente presente conservarse dentro del marco de estricta economía fijado por la Superioridad.

Siguiendo el criterio enunciado precedentemente se formuló el presupuesto de recursos necesarios para mantener en eficiente estado el material de los buques y reparticiones, satisfaciéndose únicamente las necesidades más apremiantes de sus diferentes servicios.

La exigüidad de los recursos destinados a satisfacer las necesidades más urgentes de las Bases y Talleres no ha permitido llevar a cabo todavía, una serie de verdaderas obras fundamentales en los lugares de asiento de las Regiones Navales y cuya ejecución debería encararse decididamente por razones de urgencia, incorporando a los Anexos "G" y "L" del Presupuesto General de Gastos, las partidas respectivas.

Las exigencias del material nuevo, complejo y delicado, imponen a los Talleres una mayor capacidad de producción de los repuestos, poniendo en evidencia ampliaciones necesarias, como así la creación de un laboratorio de análisis y prueba de los materiales que se emplean.

La incorporación de los submarinos provocará la implantación de ciertos servicios especialmente para atender el material de acumuladores y sus reparaciones, y también la adquisición de material de salvataje que dichos buques pueden requerir.

Es igualmente urgente la construcción de algunos tanques para el almacenamiento de combustible líquido en lugares apropiados, con sus cañerías para aprovisionar a los buques.

El apreciable aumento del material óptico incorporado a la Marina ha impuesto la necesidad de adquirir un instrumental numeroso y delicado con destino al taller de óptica.

División Artillería—

Trabajos en los buques en general.—Se efectuaron importantes trabajos tendientes unos a colocar el material en mejores condiciones de uso y otros a perfeccionar las instalaciones o los mecanismos en forma de ponerlos al día, a fin de que satisfagan dentro de lo que permiten nuestros elementos, las modernas exigencias del tiro.

Polígono de Artillería.—Se han llevado a cabo, de acuerdo con el plan trazado, los trabajos e instalaciones para colocar al polígono en condiciones de ser utilizado eficientemente y en forma que permita efectuar con la rapidez y exactitud requerida las diversas experiencias relacionadas con la artillería.

División Máquinas—

El estado general en que se encuentra el material de máquinas de los buques de la Armada puede considerarse bueno, si se tiene en cuenta que el 74 % de los mismos tiene una vida mayor de 15 años, siendo ésta, además, la causa de que su conservación se haga, a medida que pasan los años, más costosa.

Buques en modernización.—El Destructor “Jujuy” se encuentra en pruebas; el Buque Escuela “Pueyrredón” está prácticamente listo y próximamente iniciará las pruebas preliminares sobre amarras. Al Buque Escuela “San Martín” y al Destructor “La Rioja” se les continúa efectuando los trabajos de modernización en los talleres del Arsenal Naval Buenos Aires y Tercera Región Naval, respectivamente.

Administración de fondos.—Para el corriente año la Superioridad hizo saber con suficiente anticipación que no se retendrían fondos del ejercicio pasado, como contribución a la política de economías del Superior Gobierno. Ingresaron, en consecuencia, a Rentas Generales, los saldos de las partidas del Presupuesto de 1930.

DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

Esta Dirección General no ha podido cumplir en forma enteramente satisfactoria las funciones que le están encomendadas, por causas varias que son el reflejo de las circunstancias por las cuales atraviesan las finanzas del país y la situación política.

Suministros y Contralor—

Los aprovisionamientos fueron restringidos en todo lo posible, de acuerdo con las normas de economía dadas por la Superioridad.

Continuando el sistema ya implantado el año anterior, se ha dado preferencia a los artículos de producción nacional en las licitaciones. Algunas veces, sin embargo, ha debido recurrirse a los de origen extranjero, por ser su precio muchísimo más ventajoso. La suba de los aranceles aduaneros se ha traducido en un aumento de precio de los artículos de producción nacional, sin otra causa aparente que el capricho de los vendedores.

Con objeto de estudiar la posibilidad de adquirir algunos artículos en localidades próximas al asiento de las Regiones Navales, se acordó a éstas, lo mismo que a ciertas dependencias de Hidrografía y Comunicaciones, créditos en efectivo para atender necesidades urgentes. No se ha obtenido el

resultado que se esperaba, pues las sumas acordadas, salvo raras excepciones, no tuvieron empleo, probablemente por falta de mercado apropiado.

El aprovisionamiento de combustible, sólido y líquido, ha tropezado con muchos inconvenientes, evidenciando la necesidad, ya experimentada antes, de tener, en puertos de la costa oceánica y del río Paraná, tanques para combustible líquido y depósitos o pontones con carbón.

La supresión de los talleres de velería, mecánica y carpintería, efectuada en 1930, produjo muchos inconvenientes. Observados éstos durante el año 1931, por vía de ensayo se autorizó a fin de año la ejecución de algunas obras, habiéndose obtenido resultado satisfactorios en lo que respecta al trabajo efectuado y a su costo. La reinstalación de los talleres suprimidos será una medida de positiva utilidad.

El taller de medias y elásticos ha trabajado de acuerdo con las necesidades del aprovisionamiento y con el mismo buen resultado que en años anteriores.

Los créditos de consumo de los buques y reparaciones fueron reducidos en un 10 % con propósitos de economía, pero en muchos casos, debido a las actividades extraordinarias desarrolladas por algunas unidades, hubo que ampliar posteriormente el crédito y hasta dejar sin efecto la reducción.

Compras—

Paralelamente con los aprovisionamientos, las adquisiciones fueron reducidas a lo indispensable. Las compras hechas en plaza ascendieron a \$ 5.607.330.00 $\frac{m}{n}$, acusando una disminución de \$ 614.584.00 $\frac{m}{n}$ con respecto al año anterior. No está incluido en aquella cifra el valor de los aprovisionamientos por contrato (carne, pan, verdura), que puede calcularse en \$ 960.000.00 $\frac{m}{n}$, ni el de las compras en el extranjero, cuyo monto se estima en \$ 365.000.00 $\frac{m}{n}$; estas sumas son también menores que las correspondientes del año anterior, en \$ 44.000 y \$ 234.840.00 $\frac{m}{n}$, respectivamente.

El trámite de las adquisiciones se alargó mucho debido a que todas las compras por valor mayor de \$ 500 $\frac{m}{n}$ eran sometidas a la Junta Reguladora de Gastos antes de ser aprobadas por el Ministerio.

Las cifras consignadas más arriba no pueden tomarse como índice de las economías reales que se han efectuado. Se proveyeron muchos artículos que estaban en depósito, sin reponerlos, lo que ha traído como corolario la disminución de las existencias en las Regiones Navales y en esta Dirección. La renovación de los depósitos debe ser considerada como una necesidad de primer orden y para llevarla a cabo será necesario invertir sumas que no han sido calculadas al fijar el presupuesto para 1932.

A pesar del gran retardo de los pagos, han sido muchos los pedidos de inscripción en el registro de proveedores, debiendo ésto imputarse en gran parte

a las circunstancias poco favorables del mercado general.

Cuando se empezaron a realizar las licitaciones para el año 1932, la Contaduría General de la Nación observó el decreto que autorizaba a esta Dirección para efectuar las compras ateniéndose a las disposiciones reglamentarias. Contemporáneamente, el Poder Ejecutivo, en Acuerdo de Ministros, decretó la nulidad de las resoluciones anteriores que hubieran sido observadas por la Contaduría General, siempre que no se volviera a insistir en ellas. La insistencia en el decreto de autorización tuvo lugar en diciembre de 1931, época en que, normalmente, ya debieran haber sido recibidos los artículos destinados al aprovisionamiento durante el primer trimestre de 1932. Las órdenes de compra se fueron dando con toda urgencia, pero el retardo producido en el trámite acarreó una serie de inconvenientes, desde las demoras variables en la entrega hasta el rechazo de las órdenes de compra por haber vencido el plazo estipulado en las propuestas. Por estas causas, el año 1932 se ha iniciado en condiciones muy desfavorables, cuyos efectos seguirán sintiéndose a lo largo de los cuatro primeros meses.

Contaduría—

Durante el año se han presentado a la Contaduría General de la Nación once rendiciones de cuentas, por un total de \$ 61.195.766.17 $\frac{m}{n}$, correspondiendo \$ 58.975.435.61 $\frac{m}{n}$ a lo pagado y \$ 2.220.330.66 $\frac{m}{n}$ a lo ingresado. También se pre-

sentaron once rendiciones por fondos de ejercicios anteriores, hasta 1928.

El retraso de los pagos y el pago en bonos de Tesorería a las casas de comercio ha llevado a algunas de éstas a la situación de rescindir el contrato o transferirlo. A mediados de año hubo que suprimir el arroz del racionamiento, pues la firma proveedora no pudo cumplir la orden de compra y fué imposible conseguir en plaza aquel artículo. Se lo substituyó por fideos, en la creencia de que esa situación sería momentánea, pero aun perdura.

Las cuentas del comercio se están abonando ahora con gran retardo. A fin de febrero de 1932 se pagaban cuentas de octubre del año anterior.

Los haberes del personal no han podido ser abonados puntualmente. Los de los primeros meses del año 1931 fueron pagados en la segunda quincena del mes subsiguiente.

Transportes—

Los transportes afectados al servicio de la costa Sud han llevado a cabo menos viajes que en 1930.

Transporte “América”.—Efectuó dos viajes: el primero hasta Ushuaia y regreso, con escalas en muchos puertos intermedios y el segundo hasta Puerto Belgrano y regreso. En agosto pasó a situación de reserva en Río Santiago.

Transporte “Chaco”.—Realizó seis viajes, cuatro de ellos en desempeño de comisiones especiales

dispuestas por el Ministerio, a cuyas órdenes directas estuvo. En los viajes 3.º y 4.º hizo el servicio de pasajeros y carga entre Ingeniero White y los puertos de la Patagonia hasta Ushuaia.

Transporte “Pampa”.—Efectuó tres viajes, el primero a las órdenes directas del Ministerio y los otros dos entre Ingeniero White, Ushuaia y puertos intermedios.

Transporte “Patagonia”.—Desempeñó el servicio de estación y vigilancia en la Tierra del Fuego, efectuando ocho viajes entre los puertos de ese territorio y Río Gallegos. Regresó a Buenos Aires en el mes de noviembre y entró en reparaciones.

Transporte “1.º de Mayo”.—Pasó a depender de esta Dirección General en el mes de septiembre. Llevó a cabo un solo viaje hasta Ushuaia y regreso, con pasajeros y carga oficial. Tuvo que volver pronto por avería en las calderas. Está en reparaciones.

Transporte “Vicente Fidel López”.—Efectuó solamente un viaje, desde Río Gallegos hasta Río Santiago, conduciendo pasajeros y carga oficial. Ha sido radiado por no estar en condiciones de seguir prestando servicios.

Buque Tanque “Ministro Ezcurra”.—Llevó a cabo seis viajes, para abastecer de combustible líquido a los buques y a Puerto Belgrano.

Transporte “Bahía Blanca”.—Efectuó solamente un viaje a Europa, con el siguiente itinerario:

Resumen de viajes y producido de los Transportes en el año 1931

BUQUES	Número de viajes	PASAJEROS CONDUCIDOS			Carga conducida, en toneladas			Producido en pesos moneda nacional		
		Ofic.	Part.	Total	Oficial	Particular	Total	Oficial	Particular	Total
«Bahía Blanca»...	1	778	—	778	9.484.159	8.137.000	17.621.159	303.139.20	77.220.82	380.360.02
«América».....	2	13	19	32	2.896.209	2.033.532	4.929.741	30.160.44	39.765.66	69.926.10
«Chaco»	6	351	201	552	887.418	2.561.035	3.448.453	62.750.74	81.839.04	144.589.78
«Pampa»	3	193	128	321	1.067.073	1.953.876	3.020.949	44.204.01	50.931.68	95.135.69
«Patagonia»	8	56	37	93	201.663	781.504	983.167	3.297.94	13.970.92	17.268.86
«1.º de Mayo»	1	6	—	6	166.874	—	166.874	4.970.80	—	4.970.80
«V. F. López»	1	1	—	1	—	30.244	30.244	75.00	428.28	503.28
«Ministro Ezcurra»	6	14	5	19	20.004.150	—	20.004.150	114.005.20	285.00	114.290.20
TOTALES.....	28	1412	390	1802	34.707.546	15.497.191	50.204.737	562.603.33	264.441.40	827.044.73

Puerto Belgrano, Bahía, San Vicente, Génova, Spezia, Liorna, Cardiff, Las Palmas, Puerto Belgrano. En el viaje de ida llevó las tripulaciones para los Cruceros “25 de Mayo” y “Almirante Brown” y un cargamento de cereales. Al regreso trajo carbón y materiales diversos para la Escuadra. En la planilla N.º 3 puede verse el resumen de los viajes realizados por los Transportes y su producido durante el año.

Camiones.—Muchos de éstos son viejos y requieren atención y cuidado constantes. Algunos tienen hasta 25 años. Han efectuado en total 6556 viajes, transportando 12.776 toneladas de carga.

Laboratorios—

Han atendido el servicio ordinario de análisis para la adquisición y recepción de materiales destinados al aprovisionamiento de la Armada y además los análisis biológicos y estudios especiales que se han presentado en gran número, solicitados por dependencias de la Marina y otras entidades oficiales y particulares. Se consigna un resumen de esos trabajos en la planilla N.º 4.

El reducido personal con que cuentan ha dado lugar a un gran recargo de trabajo en determinadas épocas del año, acarreando en algunos casos demoras perjudiciales.

El edificio en que funcionan debe ser recorrido y reparado, para lo cual se han hecho gestiones ante la Dirección General del Material.

Resumen de los Análisis y Ensayos Prácticos en los Laboratorios de la Armada

AÑO 1931

M E S	Sección Ensayos de Explosivos	Sección Análisis Industriales	Sección Resistencia de Materiales	Sección Ensayos Eléctricos	Sección Analistas Biológicos	TOTAL
Enero.....	—	331	61	536	163	1091
Febrero.....	—	224	147	109	157	637
Marzo.....	318	383	173	85	197	1156
Abril.....	18	223	119	63	184	607
Mayo.....	—	193	38	73	190	494
Junio.....	33	261	88	59	212	653
Julio.....	142	265	77	173	194	851
Agosto.....	31	266	64	32	206	599
Septiembre.....	238	174	195	51	231	889
Octubre.....	12	165	552	40	255	524
Noviembre.....	80	201	26	10	187	504
Diciembre.....	16	129	33	2	138	318
TOTALES.....	888	2815	1073	1233	2314	8323

Sastrería Naval—

En el mes de marzo, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden General 32|931, la Sastrería Naval se constituyó como entidad independiente, dirigida y administrada por un Directorio, pero continuó instalada en el mismo local, que es una dependencia de esta Dirección y debe ser destinado a ampliar los depósitos de la División Suministros.



PRIMERA REGION NAVAL

Siendo la Base de esta Región la principal de la fuerza naval, es a la que se le ha dado mayor incremento en el desarrollo del plan de dotación de instalaciones apropiadas.

El puerto naval, bien dotado de diques de carena, para responder con eficiencia a las necesidades de la flota, requiere algunas ampliaciones que han sido proyectadas con un costo total de \$ 4.300.000 $\frac{m}{n}$ y en líneas generales abarca: la construcción de dos espigones para formar una abrigada Dársena para "Exploradores" y "Submarinos"; sobre-elevación de las escolleras del ante-puerto que permitirá habilitarlo para las instalaciones del servicio de combustible líquido y carboneras, atracadero de buques y puerto auxiliar de embarcaciones del Ministerio de Obras Públicas, incluyéndose en dicho monto las correspondientes obras de dragado y rellenos y la instalación de un varadero-gradá de construcción de buques hasta de 2000 toneladas de porte.

Como hay asignada una suma de \$ 3.880.177.39 $\frac{m}{n}$ para reconstrucción y prolongación de la escollera Oeste y no siendo necesaria la prolongación en la extensión proyectada, se podrán economizar en esta obra cerca de \$ 1.400.000 $\frac{m}{n}$, con los cuales podrían iniciarse en 1932 las obras de ampliación

del puerto arriba mencionado y para el resto de obras por \$ 2.900.000 $\frac{m}{n}$ corresponderá arbitrar fondos para su inversión en otros años 3 años, o sea 1933 a 1935.

Talleres Generales—

Generalidades.—Los Talleres Generales han respondido a las exigencias de la conservación y reparación de las unidades de la flota asignadas a la Región.

Se han efectuado mejoras importantes en sus locales y especialmente en la distribución de las diversas Secciones, en forma de establecerlas dentro del criterio de un mejor rendimiento industrial. Igualmente se dotó de local más adecuado a la Sección Técnica de Dibujos y Proyectos.

Se han completado máquinas y equipos que eran indispensables. Es de urgente necesidad, dotar a los Talleres Generales de un varadero-grada, que permita la construcción de buques menores y auxiliares hasta un porte de 2000 toneladas, con la cual se estará en condiciones de efectuar obras de importancia, que permitirá no sólo dar un mayor desarrollo a la producción industrial de la repartición, sino que también, vendrá a ser un regulador de los trabajos, que en ciertas épocas se reducen y obligan a suspender un gran número de obreros con gran perjuicio para la eficiencia de los talleres.

Otra necesidad urgente es la construcción de un local con destino a Depósito de Materiales; el ac-

tual es muy deficiente, cuenta con poco espacio, su distribución es muy mala, con medios inapropiados e insuficientes para el traslado de los materiales, lo que significa pérdida de tiempo y gasto mayor en el despacho; se llueve y ofrece gran peligro en caso de incendio. Se ha incluido esta obra en el proyecto para el año 1932.

Se ha construído una sala de trazados de 51 × 10 metros.

El Taller de Electricidad, fué trasladado a un local más apropiado y anexo a él se han instalado las oficinas de su Dirección.

El Taller de Herrería se amplió en un 15 %, lo que permitió instalar el martinete de 3500 kilos.

El Taller de Calderería se amplió en un 45 %, y se mejoró en su distribución.

El Taller de Velería se instaló en forma adecuada.

Se construyó un horno de petróleo para forjar y se procedió a un arreglo general de la Sección Fraguas, formando un grupo de 6 de éstas para los trabajos pequeños. En el servicio de fraguas se instalaron las campanas, eliminando así el humo que es tan perjudicial a los obreros y molesto para el buen trabajo.

Sección Técnica y Laboratorio de Pruebas—

Desarrolló un trabajo muy activo y respondió a las crecientes exigencias. Confeccionó 160 planos y los presupuestos elaborados fueron 1777 y su monto total \$ 3.327.283.62 $\frac{m}{n}$. Los presupuestos que ya recibieron aprobación superior, ascienden a un monto de \$ 1.934.205.65 $\frac{m}{n}$, lo que representa el 42 % sobre los formulados.

Diques de Carena—

Se mantienen en perfecto estado tanto los diques como sus anexos de Casas de Bombas, habiéndose efectuado en las máquinas y equipos de estas últimas los trabajos de reparación y recorridas pertinentes. El número de operaciones de carenado fué de 41 buques de la Armada; 1 buque puerta del Dique N.º 2; 5 blancos de tiro de combate; 3 dragas del Ministerio de Obras Públicas y 2 buques mercantes, o sea en total 52.

En la Sección Diques de Carena, se requiere la construcción entre ambos diques del pabellón de basuras y W. C. para el servicio del personal de los buques en seco. El proyecto de esta construcción está incluido en el plan de obras para 1932.

Obras ejecutadas—

Se efectuaron: Obras de modernización del “Pueyrredón”. Obras especiales en los buques y dependencias del Arsenal, de acuerdo a las autorizaciones de la Dirección General del Material y

obras de Créditos de Conservación, de acuerdo a los requerimientos de los buques y reparticiones, y obras a buques mercantes de acuerdo a lo autorizado por la Superioridad.

El número de obras fué de septiembre a diciembre del año 1930 de 445

El número de obras fué de enero a diciembre del año 1931 de 1249

Total 1694

El monto total de las inversiones fué:

De sep. de 1930 a dic. de 1931 . . \$ 2.066.127.91 $\frac{m}{n}$

Personal—

El promedio de obreros ocupados en la fecha, es de 635, de los cuales 479 operarios y 156 aprendices.

Las fluctuaciones del personal obrero han variado mensualmente entre 645 y 677.

En mayo de 1931, pasaron a revistar por presupuesto 29 entre escribientes, serenos, personal de capataces y ciertos obreros que antes revistaban por Gastos Generales imputados a la partida de jornales.

Actualmente el número de obreros que están suspendidos de tareas por escasez de trabajo en algunas Secciones es de 82.

Desde septiembre del año 1930 a diciembre del año 1931, el movimiento de obreros fué:

Altas, 130; bajas, 169.

El promedio de los jornales en la fecha resulta:
Obreros: por 8 horas de jornal de \$ 7.52
Aprendices: por 6 horas de jornal de . . » 2.24

El promedio de días trabajados durante los 16 meses, fué de 22 días y 7 horas mensuales.

=====

TERCERA REGION NAVAL

Durante el año, los trabajos de mayor importancia fueron los siguientes. La modernización del Destructor “Jujuy”, que se encuentra en la actualidad en el período de pruebas finales, y la modernización del Destructor “La Plata”, que no ha podido activarse mucho, debido a la limitación de los créditos.

En cumplimiento de órdenes recibidas, se iniciaron durante el año 1148 obras, de las que fueron terminadas 999.

Como viene señalándose desde varios años atrás, sería de suma necesidad para los talleres, la adquisición de un dique flotante de una capacidad de 10.000 toneladas aproximadamente, que además de servir para reparaciones en la obra viva y carenado de los exploradores, permitirá atender más eficientemente el servicio de carenado de los buques adscriptos a esta Región.

También sería conveniente la adquisición de una grúa portátil con sus rieles, de 5 a 8 toneladas, para el transporte, remoción e instalación de piezas que sin ser pesadas, deben ser maniobradas actualmente con la grúa fija de 50 toneladas: con ello se conseguiría la ventaja de tener una grúa utilizable en cualquier parte donde haya rieles apropiados.

Suministros.—Se procedió a clasificar el material de los depósitos de Ferretería y Naval, con evidentes ventajas para el servicio, por cuanto significa reducir en un 50 % el tiempo a emplearse en la preparación de los pedidos.

Las economías implantadas en las partidas de gastos, del nuevo presupuesto, de 10 y 15 % de su monto, no ocasionaron dificultades en la buena marcha de la administración, habiéndose efectuado todos los pagos normalmente. Lo mismo ha sucedido en lo referente a los viáticos por pases, aumentándose las economías con las medidas tomadas en los casos de pases colectivos de personal.

Los aprovisionamientos de carbón para los buques y las reparticiones del Arsenal se efectuaron en forma normal. Los de petróleo sufrieron algunos inconvenientes debido a que los Yacimientos Petrolíferos Fiscales no pudieron, en todos los casos, dar cumplimiento a los pedidos de provisión solicitados.

Servicios marítimos.—Para atender todo el servicio de remolques, pasajeros, transportes de materiales, auxilio al exterior, vigilancia y dragado de la Región, se ha dispuesto durante el año, de 35 embarcaciones, cuyas actividades fueron periódicamente suspendidas para ser carenadas, recorridas y reparadas. Para el mantenimiento en buen estado del material indicado, se ha invertido un total de \$ 54.739.

Todos los servicios del puerto fueron atendidos eficientemente, a pesar de haberse incorporado a la Región nuevas unidades de guerra.

Remolcadores.—Existen tres remolcadores, uno de los cuales no puede ser destinado a este servicio por falta de condiciones, por tratarse de una embarcación de 50 años.

Los dos restantes han atendido todo el servicio de remolque del Grupo de Exploradores y buques subdependientes; además, el cambio de amarradero de los buques en el puerto y el servicio diario de rada.

Se trató por todos los medios de reducir a un *mínimum* la intervención de remolcadores particulares para este servicio, solicitando solamente en casos de imprescindible necesidad.

Material de salvataje.—Ha sido habilitado un local especial donde se ha depositado el material de salvataje.

Estos elementos son los indispensables para poder atender con la debida urgencia, cualquier salvataje o accidente marítimo y se mantiene constantemente en perfectas condiciones de utilización. Para este servicio al exterior se ha mantenido constantemente un remolcador con presión día y noche y en condiciones de salir al primer aviso.

Redes eléctricas.—El plan de reemplazar las redes aéreas por instalaciones subterráneas, que comenzó a llevarse a cabo en el año 1929, ha quedado prácticamente terminado en el año 1931.

Las instalaciones aéreas que componían las viejas redes, han sido totalmente desarmadas y extraídos los postes que se utilizaban en las mismas. Durante el año se efectuó la instalación de luces exteriores en los costados nordeste y noroeste del Arsenal, gastos que fueron cubiertos con los propios recursos del mismo.

Nómina de buques reparados. — Exploradores “Cervantes”, “Garay”, “La Rioja”, “Tucumán”, y “Mendoza”. Rastreadores “M 5”, “M 6”, “M 7”, “M 3”, “M 4”, y “M 8”. Destructor “Catamarca”, Cañoneros “Paraná” y “Rosario”, Crucero “Buenos Aires”, Aviso “Golondrina”, Yacht “Adhara”, Remolcadores “R 19” y “R 20” y “Tehuelche”.

Nómina de buques carenados. — Transportes “1.º de Mayo” y “Vicente Fidel López”; Cañoneros “Paraná” y “Rosario”; Rastreadores “M 1”, “M 3”, “M 5”, “M 7” y “M 9”; Destrucciones “Catamarca” y “Jujuy”; Aviso “Golondrina”; Remolcadores “R 19” y “R 20”, “Tehuelche”; Yacht “Adhara”; Ferrys Nos. 1 y 2; Aviso “Fulton”; Chatas “C. M. 51”, “C. M. 52”, “C. M. 53”, “C. M. 54”, “A. M. 52”, “P. M. 51 Chata Ceniza”.

Servicio de Comunicaciones.—Se cambió la antigua estación transmisora a chispa por una a válvula. Se han iniciado los trabajos para trasladar la estación de su emplazamiento actual en la Escuela Naval, al Cuerpo de Guardia. El 26 de noviembre ppdo. se instaló en la Región una Oficina del Correo de la Nación en reemplazo de la Estafeta que tenía la Base.

Talleres—

Con las actuales instalaciones de los talleres de este Arsenal se han llevado a cabo todos los trabajos ordenados, a entera satisfacción, no sólo por la rapidez de su ejecución sino también por la bondad de su mano de obra.

Este resultado se debe a que se cuenta con un plantel de capataces y obreros competentes, muchos de los cuales se han formado en estos talleres.

Personal.—El personal de obreros de estos talleres puede clasificarse como muy bueno.

Debido a la escasez de trabajo habido durante el año y a fin de evitar la suspensión de parte del personal se han establecido turnos de trabajo, con lo cual se ha podido mantener el plantel de obreros que puede denominarse permanente y se ha evitado que el número ya crecido de obreros desocupados fuera aumentando con el que indefectiblemente hubiera tenido que suspenderse.

Durante el año se ha mantenido 70 aprendices distribuídos en las distintas secciones del taller, habiendo pasado cinco de ellos a la categoría de obrero, una vez llenados los requisitos reglamentarios.

Trabajos efectuados a los petroleros del Ministerio de Agricultura—

La Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales del Ministerio de Agricultura confía a estos talleres las reparaciones de todos los buques de su flota, debido a la rapidez y buena terminación de las obras. A todos los trabajos encomendados por esa Dirección General, se les presta toda la atención posible con el fin de abaratarlos y obtener una prolija mano de obra, en la misma forma que los trabajos ejecutados en los buques de la Esquadra.

En el curso del año se le efectuaron reparaciones generales muy importantes tanto a flote como en dique de carena, a los siguientes petroleros: “Ministro Lobos”, “Ministro Frers”, “Aristóbulo del Valle”, “Florentino Ameghino”, “Santa Cruz”, “12 de Octubre”, “Ingeniero Luis A. Huergo”; Remolcadores “Atlántico”, “Santa Lucía”, “Almirante Irizar”; Chata cisterna y “Adolfo Villate”.

La confianza depositada por esa repartición es muy beneficiosa para este Arsenal, pues con ello coopera al mantenimiento de un plantel de obreros perfectamente entrenados en los trabajos de índole naval.

ARSENAL DE ARTILLERIA

DE MARINA, ZARATE

Este Arsenal viene desarrollando desde tiempo atrás una tarea constante y provechosa para la Marina, no sólo en lo que se refiere a la reparación de la artillería y aprovisionamiento de munición para la Escuadra, sino más bien en las construcciones de armas y pertrechos de guerra en general, contando para ello con un personal experto, competente y serio, que dado sus años de servicio y dedicación a estas tareas, se ha identificado con la vida del Arsenal, dando como resultado la obtención de trabajos prolijos y económicos.

Talleres.—Esta sección ha realizado una labor eficiente, provechosa y de mucho rendimiento, pues los presupuestos han resultado muy económicos y las obras han sido terminadas con toda exactitud y prolijidad, tratándose la mayoría de las veces de trabajos complicados, mecanismos precisos y delicados.

Artillería.—En esta sección se repararon y remitieron el material de artillería, armamento portátil, munición, cargas, etc., cuya provisión fué ordenada por la Dirección General del Material, para abastecer las necesidades de la Escuadra.



PREFECTURA GENERAL MARITIMA

Durante el año 1931 no se han registrado agitaciones obreras en la extensa jurisdicción de esta Policía Marítima y Fluvial.

Esta Prefectura General ha impartido órdenes terminantes a sus dependencias a fin de reprimir en medida de lo posible a los perturbadores profesionales, haciéndose respetar sin excepción el deseo de trabajar libremente o agremiado.

Entre las disposiciones adoptadas para evitar la desocupación de personal, está la de mantener un 50 % de argentinos en operaciones portuarias, y la rotación diaria del personal de trabajo en un 20 %.

A fin de dar mayores atribuciones a las Subprefecturas de Zona, manteniendo al día los servicios administrativos, se proyectó y aprobó por Superior Decreto de fecha 20 de marzo corriente, el nuevo Reglamento Orgánico de la Prefectura General Marítima.

Se ha perseguido con todo empeño a los defraudadores de la renta pública, habiendo las distintas dependencias de esta repartición, instaladas en los diversos puertos de la República, durante los últimos 15 meses, apresado 165 contrabandos.

El número de sumarios instruídos en igual período de tiempo por accidentes, siniestros marítimos y contravenciones ha sido de 1724; el de sumarios administrativos de 104; y se han efectuado inspecciones a máquinas, calderas y motores en número de 4625; de radiotelegrafía de 2146 y de cascos de 3089.

Desde el 1.º de octubre del año anterior al 30 de noviembre último, se ha recaudado en concepto de sellado la suma de \$ 199.050.50 $\frac{m}{n}$, lo que implica en 14 meses un aumento de \$ 38.692.67 $\frac{m}{n}$.

El movimiento portuario total durante el último trimestre del año 1930 y los tres primeros del corriente año, ha sido de 88.101.214.07 toneladas de registro, correspondientes a 157.782 buques, lo que representa un aumento de 6.403.184.17 toneladas sobre igual período de tiempo anterior.

