

# MEMORIA

DEL

# MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

**1922-1923**



PRESENTADA AL H. CONGRESO DE LA NACIÓN

POR EL MINISTRO DE MARINA

**ALMIRANTE MANUEL DOMEcq GARCIA**



**BUENOS AIRES**

LAGUILLO & HIRIART — DEFENSA, 588

1923

**Al Honorable Congreso de la Nación:**

**Cumpliendo lo dispuesto en el Art. 90 de la Constitución Nacional, presento a V. H. la Memoria de este Departamento correspondiente al Ejercicio del año 1922-1923.**

**La circunstancia del poco tiempo que hace ejerzo el cargo, impone el ser breve, haciendo solamente una exposición sucinta de la situación de la Marina de Guerra y sus servicios.**

**Durante el año que comprende esta Memoria, la Marina ha desenvuelto sus tareas en una forma limitada, casi precaria, impuesta por tres razones, a saber: la limitación de su presupuesto ordinario; la carencia parcial de ciertos elementos y los años de servicio del material ya poco útil.**

**Respecto al primero, cabe hacer notar que en el monto total del presupuesto del Departamento a mi cargo están incluidos varios millones destinados a la policía marítima y fluvial, así como al relevamiento de costas, la publicación de sus cartas y la iluminación de aquellas, la mantención del servicio radio-telegráfico público, etc., que reportando casi todos**

ellos un ingreso no despreciable para el fisco, abultan, como ya lo he expresado, en unos 6.000.000 de pesos los gastos, apareciendo así que el país insume en gastos de su marina de guerra un porcentaje mucho mayor, que el real, del presupuesto de la Nación, lo que contribuye a originar ciertas resistencias cuando se trata de aumentar el presupuesto Naval.

En lo que a carencia de ciertos elementos se refiere, me limitaré sólo a citar que esa situación le ha sido creada a la Marina a causa de haberse dejado trunco el programa naval de 1908, y principalmente a no haberlo cumplido proporcionalmente dentro de las reducciones que sufrió, lo que trajo como consecuencia la inexistencia prácticamente de ciertos servicios vitales en una flota, que son cada día más urgentes incorporar. — Me refiero a destructores y otros elementos primordiales de defensa y auxiliares de la Armada a los que hoy se han sumado los Submarinos y Aviones, que durante la última guerra han recibido la sanción de la experiencia y siendo confirmados como partes indispensables para la defensa de un país.

Finalmente, con referencia al tercer punto creo innecesario puntualizar lo que significa hoy día utilizar, aunque sólo sea a los fines de la instrucción del personal, material totalmente anticuado, entre él, buques que ya cuentan casi con medio siglo de existencia. El envejecimiento de nuestros Cruceros, Monitores y otros auxiliares, exigen cada día mayores sacrificios para mantenerlos en un estado de eficiencia relativa, a fin de utilizarlos en la instrucción y es sin duda discutible si nuestro procedimiento es el mejor o si, como lo hacen otros países que buscan

las soluciones más simples y económicas, no conviene reemplazarlos paulatinamente por elementos modernos, que aparte de constituir material de verdadero rendimiento en la guerra, ofrecen la ventaja de no presentar a diario tantos imprevistos, y necesidades de reparaciones, congestionando con ello el trabajo de los arsenales y aumentando por lo tanto las partidas de jornales y materiales.

---

Conjuntamente con la ineludible necesidad expuesta de mejorar el material, creo necesario manifestar que es indispensable mejorar también la remuneración de gran parte del personal subalterno contratado de la Armada; sus sueldos actuales aumentados sólo recientemente en un 10 %, están lejos de ser una retribución adecuada a los servicios que presta y que se le exige; para él no existe ni puede existir la jornada diaria, no existe ni puede existir suplementos de sueldo por horas extraordinarias de servicio; él no tiene la libertad de que goza todo obrero para quién el toque de salida es un derecho consagrado. — No debe olvidarse que la ventaja de la pensión de retiro o jubilación, que hasta hace poco era un gran aliciente para atraer personal al servicio naval, ha desaparecido, pues en cualesquiera otros y en la industria privada los encuentra, sin que por ello tenga que perder parte de su propia libertad como el servicio militar cada día lo exige.

Debe reconocerse que la Armada necesita tener un buen núcleo en cantidad y calidad, de personal contratado y debidamente remunerado, conocedor

en detalle del valioso material de armamento, máquinas, electricidad, etc., sus repuestos, gran parte del cual no puede entregarse a personal improvisado ni ajeno a la Marina militar, o a las reservas que se incorporen al movilizar. — Es pues del todo indispensable mejorar al personal para evitar que su número disminuya más todavía, con perjuicio para la conservación y utilización del material, y con las consecuencias consiguientes — lo que es más grave aún — para la defensa nacional.

---

La Marina de Guerra para ser utilizada eficientemente exige que esté constituida y adiestrada con mucha anticipación; es un organismo que no puede improvisarse; toda ella debe estar lista en tiempo de paz, pues el pasar de esta situación a la de movilización no debe ser sino una simple transición; no pueden producirse cambios fundamentales.

La Marina debe disponer en tiempo de paz del mismo material de combate que necesitará en la guerra y por tal motivo debe mantenerse siempre en perfecto funcionamiento, para una u otra circunstancia.

Aun los países con capacidades para construir buques de guerra, preparan y completan sus fuerzas navales en las épocas normales, por cuanto una construcción requiere un tiempo largo de gestación, muchas veces varios años, tan solo en lo que se refiere a casco, coraza, artillería y propulsores.

---

En resumen, se impone pues una renovación moderada y paulatina del material de Arsenales; el

**aumento correlativo del personal que vaya poco a poco recibiendo la instrucción indispensable para su manejo eficiente; la incorporación de nuevos elementos de defensa a flote y que indispensablemente tiene que entrar a formar parte de nuestra Escuadra para dejarla en las condiciones que nuestra situación de Nación tranquila y productora requiere para la libre transacción que su colosal movimiento comercial fiado al Océano exige.**

**El programa completo está estudiado con las alternativas que la situación económica y defensiva del País pueda exigir, así como las normas para el desarrollo paulatino o rápido que a este mismo programa se le quiera dar, en la seguridad de que Vuestra Honorabilidad inspirada en el patriotismo nunca desmentido del Parlamento Argentino, entregará a la Armada los medios para responder al objetivo para el cual fué creada y se mantenga siempre con la organización y eficiencia que ella requiere, como una de las columnas sobre las cuales reposa la seguridad de la Nación.**

**A continuación relato la labor de las diversas dependencias.**

**Buenos Aires, Mayo de 1923.**

**MANUEL DOMEcq GARCIA**  
MINISTRO DE MARINA

## EL ESTADO MAYOR GENERAL

**Este organismo de reciente creación en nuestra marina tiene por función el estudio de los asuntos relacionados con la preparación y utilización de la marina, así como de los planes necesarios para complemento y renovación de su material y la preparación de los elementos precisos para la defensa de nuestro extenso litoral.**

**Siendo, como se ha dicho antes, de reciente creación, no debe aun considerarse definitiva su constitución actual, la que deberá amoldarse a las modificaciones que aconseje la experiencia. El personal de oficiales, destinado a cubrir los distintos puestos del Estado Mayor, debe reunir condiciones especiales en su orientación profesional para lo cual debe servirles de base el curso especial que siguen en la Escuela de Aplicación para Oficiales y cuyos conocimientos se completarán en la Academia Naval de Guerra para Jefes, que este Ministerio tiene el propósito de establecer, tan pronto lo permitan las circunstancias. Esta Academia de Guerra tendrá a la vez por finalidad completar la preparación de nuestros Jefes superiores para las funciones del Comando y para la Guerra; en sus cursos se formará la unidad de doctrina, tan necesaria en las instituciones armadas y permitirá, siguiendo con ello el ejemplo de lo que se hace en las marinas más adelantadas,**

estudiar a fondo los problemas de organización y los programas de trabajo antes de ponerlos en práctica. En esta forma se asegurará la cooperación eficaz del personal y la continuidad en los métodos de trabajo y en el desarrollo de todos los programas que interesan al desenvolvimiento de la marina.

Dado las características de los trabajos de Estado Mayor no es posible entrar en mayores detalles sobre ellos; puedo sí asegurar a V. H. que se prosiguen con el mayor empeño con el concurso de nuestras Comisiones Navales y Agregados Navales en el extranjero que aportan valioso material de información y colaboración.

---

## BASES NAVALES Y ARSENALES

La base naval de Puerto Militar continúa siendo la más importante y el mejor equipado de los puntos de apoyo de la marina, a pesar de todas las deficiencias en sus instalaciones, que no ha sido posible completar en los últimos años.

El programa del Arsenal de Puerto Militar sólo fué ejecutado en parte, con el propósito de ir ampliando y completando las obras paulatinamente. Por diversas razones, principalmente económicas, este programa no se ha realizado; y actualmente siguen siendo deficientes en su capacidad y equipo los talleres de esta base; faltan edificios para los distintos servicios, es de primordial necesidad construir cuarteles para la tropa, ampliar el Hospital, completar la provisión de agua potable, construir alojamientos para el personal casado, continuar la

pavimentación de las calles, los trabajos de higienización de la zona, seguir con las plantaciones que ya han contribuido a mejorar las condiciones del terreno que en su origen han sido médanos y muchas otras obras en los polvorines en los servicios de aprovisionamiento de los buques, servicios de puerto, en los depósitos para materiales y víveres y en las demás dependencias.

Esta base será siempre la de mayor importancia, especialmente en tiempo de paz, no sólo por la magnitud de las obras ya ejecutadas sino también por ser la que, dadas sus condiciones, se prestará mejor para la instalación de astilleros para construcción de buques y también para la ejecución de grandes reparaciones y mantener en su amplia dársena los buques que transitoriamente estén fuera de servicio activo.

En razón de que su situación estratégica es poco favorable y del desarrollo que nuestro litoral ha tomado en los últimos años, será necesario realizar la preparación de otros puntos para apoyo de nuestras fuerzas navales, debiendo en primer término utilizarse el puerto ya construido en Mar del Plata como base para submarinos y estación de aprovisionamiento para buques. Este puerto se recomienda por su situación estratégica y por su vecindad inmediata a las aguas profundas. En él deberá establecerse también una base de aviación, en virtud de la gran importancia de este servicio en relación a la defensa de las costas.

También debe desde ya ser motivo de preocupación la Ría de Deseado como base avanzada para la

defensa de la Patagonia. Su posición estratégica es inmejorable para ello, mayormente cuando se considera su posición central en la zona que parece ser la región petrolífera patagónica. Esta sola circunstancia impondría la obligación de prepararla y equiparla como base para la defensa de riqueza tan importante, sin que por ello deban abandonarse las defensas locales que será necesario establecer en Comodoro Rivadavia como protección contra un golpe de mano inmediato, que es posible, dada la situación de la explotación fiscal en la inmediata vecindad del mar.

Como la preparación de nuevas bases navales debe hacerse preferentemente en combinación con la ejecución de las obras portuarias comerciales, que ayuden al desarrollo de las zonas de influencia, forma en que indiscutiblemente resultarán más económicos estos trabajos, se tratará de combinar el establecimiento naval de Deseado con las obras de canalización necesarias para habilitar, al movimiento comercial, la amplia bahía interior de dicha Ría, trabajo que será necesario iniciar a la brevedad posible en vista de la poca seguridad que ofrece el exterior que actualmente se utiliza y del creciente movimiento de esta zona que ya es cruzada por una línea férrea hacia los valles de la cordillera.

La marina posee también como punto de apoyo los establecimientos situados en Río Santiago y en el puerto de la Capital.

En el primero, desde el año 1914 no se han ampliado ni renovado las vetustas construcciones que en su mayoría sirven las necesidades de ese Arsenal.

Tampoco se han aumentado ni mejorado las maquinarias de sus talleres ni subsanado las deficiencias de transporte de materiales y otros defectos capitales de instalación. Su maquinaria, si bien anticuada, se encuentra en buen estado de conservación, pero influyendo la deficiencia de sus instalaciones en el mayor costo de los trabajos que se ejecutan en este taller.

La ubicación del Arsenal de Río Santiago, en una isla a la cual no pueden llegar vías férreas, es un grave inconveniente para los aprovisionamientos en general, y la conducción de materiales. Como en la misma isla están situadas la Escuela Naval y la Escuela de Aplicación, es objeto de consideración por este Departamento la conveniencia de ubicar los talleres y demás servicios del Arsenal en tierra firme en la margen opuesta del Río Santiago, frente a su ubicación actual y dejar la isla para uso exclusivo de la Escuela Naval, Escuela de Aplicación para Oficiales, Academia de Guerra para Jefes y para otras escuelas, con lo cual, además de permitirles desarrollarse con la amplitud necesaria se obtendría la concentración de los Institutos de enseñanza con ventajas y facilidades para su coordinación y su dirección general.

El Arsenal Naval Buenos Aires, con los diques anexos, es necesario para la marina, por las facilidades de trabajo que se tienen en la Capital Federal. Sus instalaciones si bien muy antiguas se aprovechan en lo máximo posible, habiéndose efectuado en los últimos años algunas ampliaciones y hecho una distribución más racional de sus servicios, lo que ha permitido aminorar el costo de las obras.

En todos los arsenales será necesario destinar mayores recursos para ponerlos en condiciones de servir eficientemente en sus propósitos y prepararlos para atender los nuevos servicios que requiere la marina.

El Parque de Artillería de Zárate atiende eficazmente los servicios que le están asignados, desarrollando sus actividades dentro de los recursos que es posible disponer.

En Martín García continúa teniendo la Marina depositada cierta cantidad de material, se han introducido algunas mejoras y ahora se han terminado los estudios para reconstruir el muelle que fué destruído hace poco por un temporal.

El año 1922 se dictó una nueva organización para las bases navales creando las Regiones. Esto solamente fué puesto en práctica parcialmente, y actualmente se revisa esta organización que se considera demasiado ampulosa, teniéndose para ello muy en cuenta las observaciones formuladas por los Jefes de Regiones en razón de la experiencia adquirida.

Entre los trabajos en ejecución por los arsenales, próximos a su terminación, merecen citarse especialmente las reparaciones efectuadas al Crucero Acorazado "Garibaldi" y al Crucero "Buenos Aires" con los que se los ha colocado en aceptables condiciones de servicio. Un trabajo de la misma importancia se ha iniciado en el Crucero Acorazado "Pueyrredón", en el cual se completarán las obras con la adaptación de sus calderas y disposiciones internas para el consumo de petróleo como único combustible.

**Al Buque Escuela “Presidente Sarmiento” a su regreso del viaje que actualmente realiza, habrá necesidad de efectuarle una recorrida de importancia, la que aproximadamente requerirá un año.**

---

## PERSONAL

**El personal superior de la Armada, constituido por un selecto núcleo de Jefes y Oficiales, coopera al mejor servicio con patriotismo y entusiasmo, evidenciando en todas las oportunidades su eficiencia y su buena preparación. — Es sensible que las condiciones económicas, que imponen la mayor reducción en todos los gastos, subordine toda acción de actividad al mínimo empleo del material.**

**Uno de los problemas más importantes relacionados con la constitución de los diferentes cuerpos, tanto del personal superior como del subalterno, es la reforma de la Ley Orgánica.**

**La que rige actualmente, número 4856, hace diez y ocho años que se puso en vigor, y desde entonces sólo se le han hecho algunas reformas de las consideradas más urgentes.**

**Varias administraciones ya han creído necesario proponer su modificación, que por diversos motivos no ha llegado a tener fuerza de Ley.**

**Este asunto, considerado como he dicho, de suma importancia, será estudiado nuevamente, consultando las necesidades reales de la Marina, armonizando en lo posible sus intereses con los del Estado, y aprovechando las enseñanzas de todo orden que ha dejado la experiencia de la última guerra.**

**Hay armas nuevas, algunas de las cuales ya las hemos incorporado, y que será necesario desarrollar cada vez más; y otras si bien es cierto que no están incorporadas, la Marina no podrá demorar más sin tenerlas.**

**Todas estas cosas crean situaciones nuevas al personal, que se tendrá en cuenta en el proyecto de ley que espero remitir a V. H. en el período ordinario de Sesiones.**

**El personal Subalterno se divide en dos clases: el permanente formado por las Escuelas de la Marina y el que procede de la Conscripción.**

**El personal permanente es en realidad la base de las tripulaciones de nuestros buques. — Es el personal siempre instruído del cual se puede echar mano en todo momento para cualquier comisión, y el que sirve de base para instruir a los conscriptos con los cuales se completan las tripulaciones.**

**Los mecanismos de los buques son cada vez más complicados y de mayor delicadeza. — Por otra parte son también más numerosos. — Todo esto exige, para que un buque sea eficiente, más cantidad de personal idóneo, que lo sepa cuidar y manejar con inteligencia.**

**Aparte del mayor rendimiento que con ese personal se puede obtener de ellos, resultan también menos expuestos a averías, todo lo cual hace que el mayor costo que dicho personal implica, resulte beneficiosamente compensado.**

**De estas breves consideraciones se deduce la ne-**

cesidad del aumento del personal permanente.—Ello implica elevar la eficiencia de la Escuadra, pues recibiendo cada unidad menos personal conscripto, el nivel general de instrucción no solamente baja menos a su incorporación, sino que más rápidamente está el buque en condiciones de prestar cualquier servicio.

Por otra parte, tanto los institutos de enseñanza de la Armada, como la Escuadra, constituyen una continua escuela, donde el personal, además de su instrucción mecánica, adquiere hábitos de trabajo, de orden, de disciplina, de respeto, etc., cualidades todas muy útiles en cualquier circunstancia de la vida.

Es por este conjunto de apreciables condiciones aparte de su capacidad profesional, que este personal, cuando llega a dejar el servicio, es tan solicitado por la industria privada.— En una u otra forma la Nación recoge los beneficios de las enseñanzas y cualidades adquiridas en la Marina, siendo esta institución, también en todo sentido, un poderoso factor del mejoramiento social.

Estas mismas reflexiones, pero, naturalmente en menor escala en cuanto a aptitudes técnicas, son aplicables a los jóvenes que la conscripción lleva al servicio, y que cuando lo terminan, muchos de ellos han mejorado sus hábitos de trabajo, de disciplina y de higiene, con respecto a los que tenían antes de su incorporación.

El período de concentración de conscriptos siempre ha tenido inconvenientes a causa de la falta de

locales e instalaciones adecuadas. — Su construcción se impone, y será motivo de preocupación de este Ministerio. — Con ello se evitarán, o por lo menos se atenuarán muchas enfermedades que se desarrollan en ese período. — Cambio de clima, de hábitos, la vida en común, todo esto hace necesario extremar las precauciones higiénicas, cosa imposible si no se cuenta con las instalaciones necesarias.

---

## ESCUELAS

Los cursos para la formación de Oficiales del Cuerpo General y del de Ingenieros Maquinistas funcionan en la Escuela Naval, establecida en el Arsenal de Río Santiago, en un edificio que no fué construído para ese objeto y al cual con ampliaciones sucesivas se le ha ido adaptando lo mejor que ha sido posible.

No es adecuado para la Escuela Naval, cuyo número de alumnos es cada vez mayor, impuesto no solamente por el aumento del material habido desde que la Escuela está allí, sino también porque los Ingenieros y Maquinistas y el Año preparatorio, son cursos que se han agregado estando el instituto en ese edificio.

Además de ser reducido y no del todo apropiado el espacio destinado a aulas, gabinetes, etc., resulta también en extremo restringido el que se dispone para ejercicios y juegos. — A causa de esta falta

de espacio, los Aspirantes no pueden dedicarse a estos últimos en la forma que exige su edad y que tanto benefician su salud y su moral.

Como razones de orden económico no permiten afrontar por el momento la solución inmediata de ese edificio, será indispensable ampliar el Taller de máquinas y dotar a la Escuela de un Taller de electricidad, necesidad fundamental para la conveniente preparación de los Oficiales que se dedicarán al servicio de máquinas y también para los del Cuerpo General dado la importancia, mayor cada día, de la instrucción mecánica para el Oficial de Marina.— Además será necesario mejorar algunas instalaciones y aumentar los elementos y facilidades para la enseñanza.

En este sentido se han hecho algunas mejoras: en la azotea del edificio principal se ha levantado una construcción de mampostería de 12.70 x 4.40 metros, destinada a sala de navegación.

Se ha construído una dependencia para el servicio médico en un ala del 2.º piso del edificio principal, estableciéndose allí una enfermería, sala de curaciones, baños y cuarto de enfermeros.

Está muy adelantada la construcción de un anexo, que será destinado a comedor y dormitorios de aspirantes.

La Escuela de Aplicación para Oficiales continúa funcionando en el Arsenal de Río Santiago.— Su misión es la de perfeccionar los conocimientos de los Oficiales en las varias especialidades del servicio.—

**Esta Escuela, de gran importancia para los diferentes cuerpos, funciona en un local completamente inadecuado para la enseñanza y hasta para la vida misma de los Oficiales. — Su instalación en un edificio propio es uno de los problemas que requieren ser resueltos con urgencia. — El ciclo de instrucción de los Oficiales, iniciado en la Escuela Naval y continuado en la de Aplicación, deberá cerrarse en la Academia de Guerra para Jefes de cuya importancia me he ocupado anteriormente.**

**Entre las Escuelas del Personal Subalterno merece especial mención la de Mecánica, que ya ha dado al país más de mil jóvenes competentes que hoy se encuentran distribuidos entre la Armada y todo el territorio de la Nación, dirigiendo usinas, talleres, fábricas y en una palabra trabajando en las diversas actividades industriales donde son acogidos con preferencia. — Esta Escuela funciona en la Dársena Norte en los mismos viejos galpones en los que se fundara hace más de 20 años, contrastando su pobreza y deficiencia con el amplio y comfortable edificio situado a pocos metros de ella en que se aloja el inmigrante que llega al país.**

**Análoga observación corresponde hacer para la mayoría de los locales en que están instaladas las Escuelas del Personal Subalterno, y penetrado de la necesidad de remediar estas deficiencias, solicitaré el apoyo necesario de V. H. para ir las subsanando paulatinamente.**

**Además, por las consideraciones que he expuesto al tratar lo referente a personal, estas escuelas deberán ser aumentadas, o, por lo pronto, habrá que**

ampliar las que hay, dado que la necesidad de personal permanente deberá siempre ir en aumento.

El año próximo pasado se iniciaron los cursos de la Escuela de Aviación, incorporándose con ella, definitivamente, esta arma de tanta importancia para la defensa de la Nación y de cuyas actividades ha dado pruebas la presencia de una Escuadrilla venida del Puerto Militar a esta Capital, en ocasión de las fiestas mayas.

---

## JUSTICIA

Una vez más se ha evidenciado la buena disciplina de la Armada por el reducido número de sumarios instruídos y causas resueltas.

No solamente han sido poco numerosas, sino que, además, no se ha tratado de causas que por su gravedad pudieran llamar la atención. — En cierto modo, esto refleja el excelente espíritu que reina en la Marina.

El estudio de la reforma del Código de Justicia Militar será iniciado en breve por una comisión conjunta de los Departamentos de Guerra y Marina.

---

## SANIDAD

Por razones de presupuesto no pudo iniciarse el año pasado el pabellón de aislamiento para infecciosos proyectado en la Primera Región Naval sobre la base de esos servicios en el Hospital Muñiz. — Este pabellón así como la ampliación de las salas

actuales para enfermedades comunes, en el Hospital de la Primera Región, son obras de urgencia. — Basta considerar que, a pesar de los aumentos en todos los servicios, y la incorporación de nuevas unidades de la Escuadra, la capacidad de dicho Hospital es la misma que tenía cuando se construyó, hace 20 años.

Estas obras se realizarán tan pronto pueda disponerse de fondos para ello. — Su importancia se aumenta teniendo en cuenta que, además de ser la Primera Región el asiento del mayor núcleo de nuestra Marina, su situación alejada de grandes centros de recursos, hace necesario que se baste con los suyos propios.

Sus servicios, con todo, han mejorado, habiéndose ampliado los consultorios externos y odontológico, habilitado la nueva enfermería, en la División Defensas Fijas y Móviles, cuya necesidad se hacía sentir, y pronto estará modernizada la instalación radiológica, cuyo funcionamiento será de grandes beneficios. — Se ha montado un laboratorio de prótesis dental por lo cual se independiza, para esos trabajos, del que existe en el Arsenal Naval Buenos Aires, adonde era necesario enviar los pacientes con todos los inconvenientes que significaba el hecho de estar lejos del sitio en que se ejecutaba el trabajo.

El Hospital de la Tercera Región Naval ha funcionado normalmente con buen éxito.

Se han establecido dos servicios de especialidades, uno de Garganta, Nariz y Oído y el otro de Radiología, llenando necesidades que eran muy sentidas, y además se requieren los de Urología.

Durante el año 1922 sólo se han producido los casos normales de enfermedades infecciosas que fueron tratados con eficacia en su casi totalidad.

Una de las afecciones más afligentes como lo es la tuberculosis, ha hecho, como siempre, sus víctimas, siendo una preocupación de este Departamento la posibilidad de disponer de un establecimiento en clima apropiado para el tratamiento de esta clase de enfermos en las debidas condiciones y evitar su remisión a las salas de los Hospitales comunes o de devolverlos prematuramente a sus hogares con el consiguiente peligro para los que los rodean.

Se continúa dedicando especial atención a la higiene y a la aplicación de la profilaxis en las enfermedades venéreas, habiéndose adoptado en los últimos tiempos métodos más simples y eficaces que seguramente han de dar entre nosotros los resultados favorables obtenidos en otras marinas. — En este punto, así como en el de la prevención y tratamiento de la tuberculosis y de las enfermedades infecciosas, se han tenido en cuenta las recomendaciones del II Congreso Nacional de Medicina celebrado el año pasado en esta Capital.

Las consecuencias resultantes de los accidentes de los obreros en los Arsenales han sido solucionados definitivamente mediante su seguro por cuenta del Estado. — La reglamentación sobre asistencia médica e indemnización con arreglo a la Ley, formulada por este Departamento, da muy buenos resultados en la práctica.

---

## MATERIAL

Nuestra flota está constituida por un pequeño conjunto de “elementos modernos” y otro más numeroso de “elementos antiguos”.

El primer grupo lo constituyen los Acorazados “Moreno” y “Rivadavia” y los cuatro Exploradores tipo “Catamarca”, incorporados entre los años 1913 y 1915.

El segundo grupo lo forman los Cruceros Acorazados “San Martín”, “Belgrano”, “Pueyrredón” y “Garibaldi”; Crucero “Buenos Aires”, “9 de Julio” y “Patria”; Guardacostas “Libertad” e “Independencia”, “Plata” y “Andes”, y Torpederos “Corrientes”, “Misiones” y “Entre Ríos”; Buque Escuela “Presidente Sarmiento” y Guardacostas Acorazado “Almirante Brown”. Data la incorporación de este material que aún presta servicios, de los años 1874 con el “Plata” y “Andes” de 1881 con el “Brown” y de 1898 la “Sarmiento” y “Pueyrredón”. (47, 42 y 25 años respectivamente).

El “Brown” ya ha sido radiado como buque de guerra y después de retirarle la mayor parte de su armamento es utilizado provisionalmente como buque escuela de Artillería.

El “9 de Julio y el “Patria” requieren de inmediato una reparación fundamental que se estudia actualmente por las reparticiones correspondientes y de cuya importancia dependerá si se resuelve su ejecución o si es preferible radiarlos del servicio activo, a pesar del vacío que producirá su falta en el servicio general de la Escuadra. El “Plata” y “Andes”, construídos durante la presidencia de Sarmiento deberán radiarse de inmediato, con el consiguiente perjuicio que su falta ocasionará en los servicios fluviales que debe atender la Marina.

Respecto al primer grupo o sea el de “elementos modernos”, debo manifestar que el núcleo principal que lo constituyen o sean, los dos Dreadnoughts, pasa en este momento por una situación de inferioridad en su valor militar.

Desde hace varios años se ha proyectado efectuar en ellos las modernizaciones en su dirección de tiro y otros servicios, cuya necesidad ha evidenciado la experiencia de la última guerra y que ya las marinas Británica, Norte Americana, Brasilera, etc., han hecho en buques de la misma época y aún más antiguos que los nuestros.

El “Moreno” y “Rivadavia”, por las características de su construcción, de su protección eficazmente instalada, su triple casco, disposiciones internas especiales y cualidades militares de primer orden, previstas en su construcción como consecuencias de enseñanzas de la guerra Ruso-Japonesa, una vez que se los haya modernizado en los detalles estudiados por este Ministerio, continuarán manteniendo el puesto de preeminencia que tuvieron en su tipo y que mo-

mentáneamente han perdido. Este Departamento, tiene la convicción de que obtendrá de V. H. los medios necesarios para realizar, a la mayor brevedad, la modernización de esos Acorazados.

Al efectuarse estos trabajos se aprovechará para adaptar estos buques al empleo exclusivo del petróleo, igual medida se estudia para aplicar a los cuatro Exploradores tipo "Catamarca" y a algunos otros buques de la flota. Esto no sólo con objeto de emplear en la mayor escala posible nuestro combustible nacional sino también por la economía que se obtiene en el personal de máquinas, la más fácil conservación de los buques y el mayor valor militar que adquieren.

La totalidad del material comprendido en el segundo grupo que hace tantos años se encuentra en servicio permanente, debería ya estar radiado por completo del servicio y de toda lista o cómputo que signifique poder naval.

Estos buques forman en realidad un conjunto de elementos destinados a la instrucción del personal y con los cuales se llevan a cabo prácticas de comando, de navegación y evoluciones con carácter restringido y ejercicios tácticos a velocidades reducidas, lo que permite que el personal superior y subalterno adquiera el indispensable adiestramiento, pero ellos están muy lejos de poder responder a los servicios que el país puede necesitar de su marina. Se impone, por consiguiente, la renovación de todo el material auxiliar, agregando nuevos elementos de defensa de que aún carece la marina que son absolutamente indispensables y cuya incorporación es imposter-

gable, a fin de completar lo mínimo necesario para la defensa del país.

Debido a la forma incompleta con que se cumplió el programa naval de 1908 — Ley N. 6283 — nuestra marina se halla totalmente desequilibrada, no guardando relación el poder en buques capitales con el de Cruceros, destructores, Submarinos y demás elementos defensivos a flote, de los cuales algunos no existen y otros son completamente inadecuados por sus características deficientes. Habiendo desaparecido las circunstancias que impidieron el cumplimiento del programa naval Ley N. 6283 mencionada, es llegado el momento de reparar estas deficiencias dotando a la escuadra del material que requiere.

El estado de conservación de los buques, en las máquinas, armamentos y demás mecanismos es bueno, pero dado el considerable número de años de servicio de la mayor parte del material, este requiere continuas reparaciones y recorridas para mantenerlo en condiciones adecuadas de servicio, lo que exige se invierta en ello la mayor parte de los fondos asignados para los talleres. Es decir, que el mantenimiento de la mayor parte de nuestro material resulta excesivamente costoso.

A fines del año pasado se adquirieron en Alemania diez avisos de 500 toneladas cada uno, destinados a reemplazar parte de los buques de igual clase que ya no podían continuar su servicio. Como estos avisos usan el carbón como combustible y tienen un consumo elevado, se estudia su transformación para el empleo del petróleo en razón a las ventajas económicas y militares que ello implica.

## REPARACIONES

Durante el año pasado los Arsenales han efectuado trabajos en la mayoría de nuestros buques, alcanzando el total a 4.470.442,05 \$ m|n., de cuya inversión en detalle da cuenta la planilla adjunta.

En las obras especificadas en la planilla citada, de los 4.470.442,05 \$ m. n., solo 1.924.863,57 \$ m. n. procede de los fondos ordinarios del presupuesto, para jornales y materiales, lo que evidencia lo insuficiente de los 4.470.442,05 \$ m. n., sólo 1.924.863,57 \$ m. n. ciente de estas partidas y la necesidad que se tuvo de aumentarlas.

---

**Inversión total en las obras ejecutadas por los Arsenales en los buques con imputación a las partidas de Jornales y Materiales y partidas especiales durante el Año 1922.**

REPARTICIONES Y BUQUES	Jornales y Materiales	Partidas Especiales	TOTAL
Acorazado Moreno.....	101.164.79	—	101.164.79
» Rivadavia.....	110.298.79	17.792.45	128.091.23
Cruc. Acor. San Martín....	48.027.54	5.909.51	53.937.05
» » Belgrano.....	45.900.26	5.335.86	51.236.12
» » Pueyrredon.....	44.766.32	283.640.59	328.426.91
» » Garibaldi.....	12.254.47	305.621.56	317.876.03
Crucero Buenos Aires.....	3.128.98	625.529.52	628.658.50
» 9 de Julio.....	13.463.76	4.304.43	17.768.19
Guardacostas Libertad.....	45.903.91	3.056.61	48.960.52
» Independencia.....	4.349.86	26.695.86	31.045.72
» El Plata.....	1.225.56	—	1.225.56
Cañonero Paraná.....	406.76	—	406.76
» Rosario.....	248.71	—	248.71
» Patria.....	27.236.11	2.461.95	29.698.06
Exp. Torp. Jujuy.....	45.944.30	2.281.97	46.226.27
» » Catamarca.....	58.389.68	46.62	58.436.30
» » Córdoba.....	19.332.12	—	19.332.12
» » La Plata.....	26.370.95	23.503.58	49.874.53
Torpedero Entre Ríos.....	21.650.63	—	21.650.63
» Corrientes.....	14.846.14	9.893.98	15.840.12
» Misiones.....	17.092.32	1.405.28	18.497.60
» Murature.....	283.83	—	283.83
» Comodoro Py.....	143.91	—	143.91
» Buchardo.....	17.354.52	—	17.354.52
» Thorne.....	17.512.14	107.—	17.619.14
» Bathurst.....	276.30	—	276.30
Minador Fulton.....	2.004.46	215.75	2.220.21
Corbeta Uruguay.....	1.421.81	26.175.29	27.597.10
Buque Esc. Pte. Sarmiento.	172.95	87.867.15	88.040.10
» Alm. Brown.....	2.013.52	—	2.013.52
Aviso Gaviota.....	3.649.46	10.259.55	13.909.01
» Golondrina.....	74.69	—	74.69
» Ushuaia.....	—	73.987.12	73.987.12
» Resguardo.....	1.772.49	—	1.772.49
Remolcador Azopardo.....	7.262.46	87.352.70	94.615.16
» Ona.....	10.669.79	—	10.669.79
» Querandí.....	11.368.35	—	11.368.35
» Tehuelche.....	452.65	—	452.65
» Fueguino.....	22.864.78	775.81	23.640.59
» Delfín.....	142.11	—	142.11
» Penguín.....	5.271.22	—	5.271.22
» Cormorán.....	3.357.82	—	3.357.82
» Rawson.....	2.389.82	—	2.389.82
» Albatros.....	6.493.50	—	6.493.50
» Corvina.....	89.82	—	89.82
» Mero.....	3.751.29	—	3.751.29
» R-2.....	5.499.66	611.75	6.111.41

REPARTICIONES Y BUQUES	Jornales y Materiales	Partidas Especiales	TOTAL
Remolcador R-5.....	1.714.46	1.844.78	3.559.24
Baliz. Alf. Mackinlay.....	7.635.32	3.834.19	11.469.51
» República.....	526.10	—	526.10
Yackt Adhara.....	890.90	—	890.90
Grúo Pilcomayo.....	1.231.12	—	1.331.12
Draga Cachalote.....	544.90	—	544.90
Ariete Maipú.....	1.828.01	—	1.828.01
Buque Aux. Ing. Iribas.....	53.35	—	53.35
Pontón Prácticos.....	240.89	—	240.89
Pontón Faro N° 1.....	367.48	—	367.48
» N° 2.....	80.44	7.961.83	8.042.27
Chata Algibe «B».....	425.50	—	425.50
Chata N° 1.....	2.922.34	—	2.922.34
Chata A M 1.....	328.28	—	328.28
Chata M 2.....	662.15	—	662.15
Draga 210 C.....	26.470.31	—	26.470.31
1ª y 2ª Div. Naval.....	519.14	—	519.14
Flotilla Exp. y Destruc.....	3.539.39	—	3.539.39
Chata C 2 A.....	—	302.07	302.07
Chata Cisterna.....	245.78	—	245.78
Lancha Taller A.N.B.A.....	98.99	—	98.99
Lancha Liza.....	497.91	—	497.91
Lanchas Sub-Pref. Uruguay..	198.30	—	198.30
Lancha N° 30 P.G.M.....	927.13	—	927.13
Transp. de Mar Bahía Blanca.	1.060.39	15.561.48	16.621.87
» » Pampa.....	1.582.28	83.666.86	90.249.14
» » Chaco.....	175.93	162.85	338.78
» » Guardia Nac.....	—	137.875.31	137.875.31
» » Río Negro.....	179.90	34.101.84	34.281.74
» » Patagonia.....	1.214.83	72.140.57	73.355.40
» » 1° de Mayo.....	2.242.49	187.282.71	189.525.20
» » V. F. Lopez.....	8.063.27	11.218.44	19.281.71
Transp. de Río Constitución.	—	326.75	325.75
Buque Tanq. M. Ezcurra....	1.280.16	25.616.63	26.896.79
Transp. de Mar Piedrabuena.	1.477.17	—	1.477.17
1ª Región Arsenal.....	274.913.05	112.816.77	387.729.82
Div. Repart.....	201.887.17	2.380.76	204.267.93
3ª Región Arsenal.....	116.274.65	47.277.43	163.552.08
Div. Repart.....	16.546.84	30.394.29	46.941.13
A.N.B.A. Arsenal.....	200.243.22	14.598.81	214.842.03
Div. Repart.....	24.676.71	155.282.22	179.958.93
Zárate, Arsenal y Repart....	233.761.82	—	233.761.82
Totales.....	1.924.863.57	2.545.578.48	4.470.442.05

**RESUMEN DE LO INVERTIDO POR CADA ARSENAL**

Total de lo invertido en el «Arsenal de la 1ª Reg. Naval»	\$ 1.721.356.91
Total de lo invertido en el «Arsenal de la 3ª Reg. Naval»	\$ 748.293.68
Total de lo invertido en el «Arsenal Naval Buenos Aires»	\$ 1.758.016.28
Total de lo invert. en el «Arsen. Artill. de Mar. de Zarate»	\$ 242.775.18
Total General.....	\$ 4.470.442.05

## **MOVIMIENTO DE LA FLOTA Y VISITA DE BUQUES EXTRANJEROS**

**En el año 1922 se constituyeron dos Divisiones Navales para la instrucción y adiestramiento del personal. La Primera División con el Acorazado “Moreno” y los Exploradores “Jujuy” y “Catamarca” y la Segunda con los Cruceros Acorazados “San Martín” y “Belgrano”, el Crucero “9 de Julio” y los destructores “Corrientes” y “Misiones”.**

**Los programas se llenaron en ambas divisiones, y la Segunda, con excepción de los destructores, hizo un viaje a Ushuaia recorriendo los canales fueguinos, Estrecho de Magallanes, costa patagónica y entrada al Río de la Plata.**

**Para la instrucción de las Escuelas del Personal Subalterno se constituyó una Tercera División, compuesta por el “Libertad”, “Independencia”, “Paraná”, “Rosario”, “Patria” y “Comodoro Py”, la cual llevó a cabo su programa**

**En el Guardacostas “Almirante Brown” funciona independientemente la Escuela de Artillería.**

**El Buque Escuela “Presidente Sarmiento” efectuó su XXII viaje de instrucción de ocho meses, recorriendo un total de 18.000 millas, durante las cuales visitó 30 puertos en la costa oriental y occidental de la América del Sud..**

Además de las navegaciones normales de instrucción el, “9 de Julio” hizo un viaje a Ushuaia y costa sud en el mes de Mayo, llevando a bordo tropas de desembarco para proteger las poblaciones de esos parajes que estuvieron amenazadas por un movimiento subversivo.

El “Paraná” y el “Libertad” efectuaron en el mes de Octubre viaje de instrucción por los ríos que sirvió al mismo tiempo para visitar los puertos fluviales e inspeccionar las dependencias del Ministerio en esas aguas, visitas que conviene efectuar periódicamente.

Antes de terminar el ejercicio del año se reunieron en el Puerto Nuevo de Buenos Aires, conjuntamente con los buques de la Segunda División, el “Buenos Aires”, “Paraná”, “Libertad”, “Presidente Sarmiento”, “Catamarca” y “Jujuy”, a fin de que pudieran ser revistados por S. E. el señor Presidente de la Nación y visitados después por las autoridades y por el pueblo especialmente, el que tributó a las tripulaciones manifestaciones cariñosas y agasajos que demostraron el aprecio público que en el país tiene la Armada..

Con motivo de la revolución existente en la República del Paraguay, fueron enviados de Estación a la Asunción para proteger a los intereses argentinos, el cañonero “Rosario” y el aviso “Sayhueque”, los que permanecieron allí varios meses cumpliendo su personal satisfactoriamente la delicada misión que le confió. Dicho cañonero fué relevado por el cañonero “Paraná”, que aún continúa en aquellas aguas.

Durante el año 1922 y en ocasión de la transmi-

sión del mando presidencial tuvimos la satisfacción de recibir la visita y agasajar a las tripulaciones de los buques Brasileños y Uruguayos, Acorazado “Minas Geraes” y Crucero “Barroso” y Crucero “Uruguay”, como también la de los buques de la División Japonesa de Instrucción, con los alumnos de la Escuela Naval y constituida por los Cruceros Acorazados “Asama”, “Ivate” e “Idsumo”.

Grata también fué la visita del grupo naval de la Marina Mejicana constituido por el Cañonero “Bravo” y Transporte “Coahuilla”, que condujeron a nuestras aguas a la Misión Especial de aquel país con su Escuela Militar.

Por último en el pasado mes de Enero nos visitó el Crucero “Fylgia” de la Real Marina Sueca.

En el año actual las actividades de la Escuadra quedarán un poco restringidas, pues sólo estarán armadas una División de Instrucción con los Cruceros Acorazados “San Martín”, “Belgrano” y “Garibaldi”, y el Crucero “Buenos Aires” y dos Exploradores formarán otra División, quedando además armados los Cañoneros de río y un Guardacostas para las comisiones indispensables que se desarrollan dentro de nuestras arterias fluviales.

Los buques menores se dedicarán a los servicios de hidrografía y relevamiento de las costas, dándose también cierta intensidad al servicio de Transportes los que serán enviados con la mayor frecuencia posible al extranjero a buscar combustible para la Escuadra y cargas del Estado que se encuentran en Europa o Estados Unidos y también cooperar a la

**navegación de las costas del sud, frecuentando especialmente aquellos puertos de la costa donde no hagan escala los buques de las Compañías navieras ya establecidas, y fomentar así el desarrollo de nuestra Patagonia, a cuyo territorio debemos de darle el mayor impulso posible, argentinizándola de un modo más efectivo y cuidando sus grandes riquezas, como le mejor acervo nacional.**

---

# ARMAMENTO

---

## TIRO

La ejercitación de la Escuadra en Tiro ha continuado en forma progresiva, habiéndose desarrollado en su totalidad el programa trazado por el Ministerio. Este programa incluía ejercicios de tiro de cañón representando en lo posible las condiciones de combate contra buques de línea o torpederos. Son altamente satisfactorios los resultados alcanzados por la Escuadra en el sentido de asimilar, en sus métodos y sistemas, las enseñanzas de la última guerra, que han producido una revolución en el tiro naval. Las distancias de tiro se han llevado al máximo que permite nuestro material actual y se ha ampliado el rendimiento de la Artillería a pesar del aumento de distancia. Pero es muy sensible reconocer que ésta, especialmente en los Acorazados, está muy por debajo de las exigencias de un combate con un buque dotado de modernos elementos de tiro, y que no podrá ser aumentada en la cantidad requerida sin la previa adquisición de esos elementos. Asimismo es importante hacer mención especial de que nada se ha hecho aún en nuestra Escuadra como entrenamiento de defensa contra embarcaciones aéreas, por carecerse completamente del material necesario.

Por las mismas causas, las condiciones en que se desarrollan nuestros ejercicios de tiro son algo elementales, no pudiendo simularse en ellos cambios de rumbo, zig zags, o cortinados de humo, como lo impondría un combate moderno.

En los buques antiguos, que constituyen la mayoría de la Escuadra, las prácticas de tiro están también limitadas por el estado del material, trabajado durante tantos años, así como por la pobreza de elementos en las bases navales.

Para que la Escuadra pueda llevar su poder artillero a la altura de las exigencias que le impondría una guerra, será necesario proveer los elementos modernos de control de tiro desarrollados para encarar las nuevas circunstancias de combate, aumentar los medios de que disponen los Arsenales para el mantenimiento del material de Artillería en estado eficiente y adquirir el stock de munición necesario, lo que también permitiría disponer de la munición indispensable para el constante entrenamiento.

Es la opinión de este Ministerio que nuestro personal ha llegado a un satisfactorio aprovechamiento del material actual, y así lo atestigua el excelente resultado alcanzado por el tiro de concentración ejecutado por la 2.ª División Naval.



## TORPEDOS

Desde el punto de vista de combate, nuestra flota no puede hoy contar con el torpedo, pues, se carece

prácticamente de dicho elemento.

El armamento de torpedos existente es viejo, no responde a ningún plan de campaña marítima y sólo ocasionalmente podría utilizarse en alguna acción fluvial, con muchas limitaciones.

El submarino en su acción aislada, y el Destroyer durante el combate, han colocado al acorazado en una situación tan crítica, que conduce a considerar imperfecto el poder marítimo que carece de esos elementos, tanto en su faz ofensiva como defensiva.

El ataque con destroyers durante el combate requiere medios por lo menos iguales, para contrarrestar la acción del torpedo. La escuadra que no posee esos medios, está imposibilitada para entrar en acción, aún con otra constituida por elementos de valor inferior y que los tenga.

La guerra última ha demostrado que la primera faz de un combate naval, es el desarrollo de una acción entre pequeñas unidades, cuya supremacía tiene una importancia decisiva.

El torpedo posee dos objetivos fundamentales: el primero consiste en destruir al buque de combate, antes, o durante la acción; y el segundo hacerlo maniobrar obstaculizándole su tiro de artillería. Ambas cosas le han dado el carácter de fundamental que tiene hoy en la guerra, y la necesidad imperativa que tienen los grandes buques, para que pueda realmente contarse con ellos, de poseer elementos de ataque con torpedos y defensivos contra el torpedo.

Los ejercicios realizados entre nosotros a pesar

**del esfuerzo de nuestros Jefes y Oficiales dedicados a la especialidad para demostrar el valor de esta arma, desarrollando planes de trabajo con la flota, han tenido sólo importancia educativa, pues, la carencia de elementos ha obligado a simular ejercicios que en la práctica deben realizarse.**

**No podrá contarse, pues, con el valor militar que se atribuye a nuestros grandes buques, mientras no se les provea de medios para emplear el torpedo, y para evitar los del enemigo.**

---

## HIDROGRAFIA Y FAROS

Se ha continuado con el estudio de nuestra costa en forma metódica, de modo que las cartas marinas, que se van construyendo respondan a un trabajo ordenado. Una buena parte de nuestro litoral está ya bien estudiado, habiéndose editado excelentes cartas argentinas que son garantía para la navegación y satisfacción para la marina que hace este penoso y delicado trabajo muchas veces con medios poco adecuados y recursos limitados. Las cartas levantadas se completan con un estudio oceanográfico amplio y se aprovechan los viajes de todos los buques para trazar líneas de sondaje oceánicos y llegar de este modo al conocimiento completo de todo nuestro mar territorial con su meseta continental tan rica en pesca y productos afines.

Se tiene siempre presente el importantísimo problema de la iluminación de la costa, tanto más imperioso para nosotros cuanto más desarrollo adquiera la vida comercial de la Patagonia, y — aparte de eso — para la contribución que como país civilizado debemos prestar y prestamos a la navegación internacional. Actualmente tenemos treinta y tres faros y veintisiete luces menores en nuestra costa oceánica.

Fueron librados al servicio público los faros de Clamorecó y Querandí y se han hecho los estudios

para instalar otro faro de gran poder en la parte sud de la entrada de Bahía Blanca con objeto de facilitar más el acceso a aquel puerto importantísimo; otro en Punta Páramo (Tierra del Fuego), y para la iluminación del balizamiento de la entrada de Río Grande (Tierra del Fuego) colocando seis luces automáticas A. G. A.

Se ha instalado también un faro en Santa Cruz y continuamente se recorren todas las boyas de los diferentes balizamientos de la costa, lo mismo los demás faros cuyo personal y material necesita una atención intensa y continua. El plano adjunto muestra los faros existentes en nuestra costa.

La Usina de Puerto Militar ha elaborado 2.500.000 litros de gas que se han empleado en la iluminación de todos los faros y boyas automáticos.

Los faros y balizas producen aproximadamente de \$ 3.000.000 de derechos que ingresan a rentas generales; sin embargo todo el personal y toda la atención que es muy grande para el mantenimiento, provisionamiento, reparaciones, etc., se hace con cargo al presupuesto de la Marina de Guerra.

Los faros además de su misión de señalar un peligro o un punto determinado de una costa, son lugares de salvamento, verdaderas estaciones humanitarias y de auxilio en aquellos sitios australes desamparados y su atención exige que se dispusiera por lo menos dos buques recorriéndolos continuamente. Estos buques, para la clase de trabajo que deben hacer, sus instalacineos especiales y el estudio del mar que recorren, deben reunir las condiciones de

buques hidrográficos que la Marina no tiene todavía y los suple defectuosamente con otros pequeños, inadecuados y viejos. Me permito llamar la atención de Vuestra Honorabilidad sobre esta falta de buques hidrógrafos que son una verdadera necesidad.

Se continúan los estudios para la instalación de nuevos faros con especialidad de un faro principal en la costa de Tierra del Fuego para facilitar la navegación por el estrecho Le Maire y además se estudia la ubicación de otros faros secundarios y la iluminación del balizamiento de algunos puertos de manera a permitir que puedan ser tomados durante la noche.

Se prosigue con empeño, en la medida que los recursos lo permiten el desarrollo del plan trazado para el estudio e iluminación de nuestras costas, habiéndose efectuado los siguientes trabajos:

---

## RELEVAMIENTOS HIDROGRAFICOS

Terminar el levantamiento de Bahía Samborombón.

Sondajes desde Miramar hasta el Quequén.

Completar sondajes en la entrada del Golfo San José.

Sondajes frente a la península de Valdés.

Sondajes entre San Blás y extremo sud de Bahía Anegada.

**Completar sondeos de Cabo Raso a San Fulgen-  
cio.**

**Sondeos desde Punta Pozos a Cabo Guardián.**

**Sondeos oceánicos hechos por los Transportes y  
por la Segunda División en su viaje a Ushuaia.**

Dos de los nuevos Avisos, el A-4 y el A-5 han sido destinados para los servicios hidrográficos junto con el Balizador "Mackinlay", la Corbeta "Uruguay y el Aviso "Gaviota". Las averías producidas por el "American Legion" en el "Gaviota" al hundir el "Azopardo", significaron un retardo apreciable en los trabajos de relevamiento hidrográfico.

---

**DETERMINACIONES ASTRONOMICAS —** Se determinaron las coordenadas astronómicas de Bahía Laura; Faro Clamorecó, Faro Río Negro, Faro Punta Villarino y Punta Lobos, y se comprobó la bondad de los métodos empleados determinando la diferencia de longitud del Observatorio de Dársena Norte con el pilar del Instituto Geográfico y con el Observatorio de La Plata.

---

**CARTOGRAFIA. —** Se han publicado las siguientes cartas:.

**Río de la Plata (nueva con correcciones).**

**Fondeadero de San Clemente (Nueva).**

**Médanos a Mar Chiquita (Nueva).**

**Punta Asunción a Punta Laberinto (Nueva).**

**Cabo San Antonio a Río Quequén (Nueva)  
Patrón de Signos, (reformado de acuerdo con la  
Convención de Londres).**

**EN IMPRESION:**

**La carta de Cuatrerros a Puerto Militar.**

---

**ESTAN EN PREPARACION.—Para una impre-  
sión próxima las siguientes cartas:**

**Bahía Samborombón y Bancos exteriores.**

**De Río Quequén a Punta Rasa.**

**De Punta Rasa a Punta Ninfas.**

**Golfo de San José e inmediaciones.**

**Fondeaderos del Golfo de San José.**

**Puerto de San Antonio.**

---

**MAREAS:**

**Se han publicado las Tablas de Mareas para 1923  
y se están preparando las del año 1924.**

**Se ha hecho una revisión completa de los datos  
de mareas de las cartas, refiriéndolos a los planos  
de reducción, aconsejado por la Convención de  
Londres.**

---

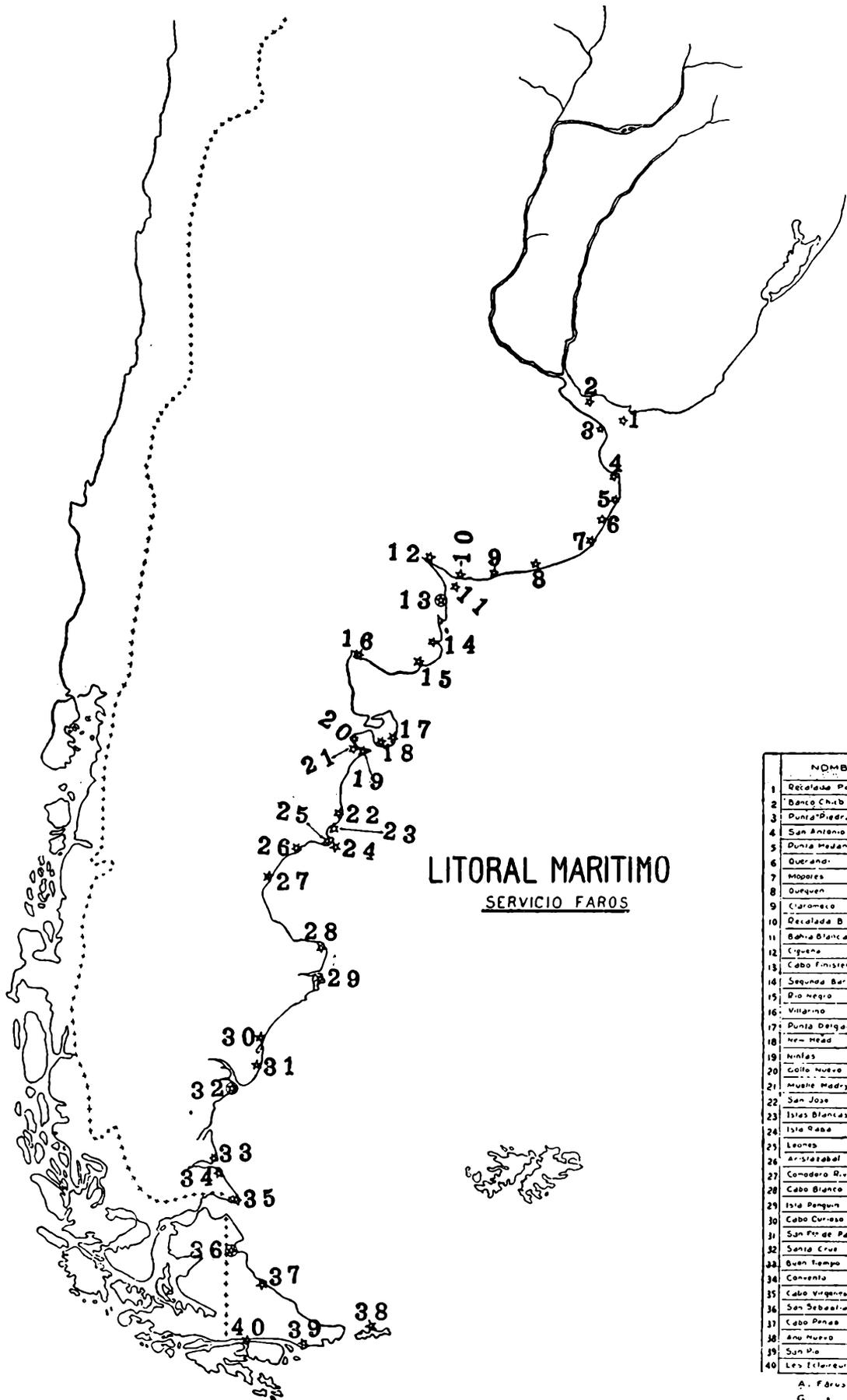
**FAROS:**

**Se hicieron los estudios pertinentes para insta-  
lación de un Faro automático AGA en la Península**

**Verde, de seis balizas automáticas AGA, señalando la entrada del Río Grande, y de un faro automático AGA en Bahía San Sebastián.**

**Se terminó la construcción del Faro Curioso, en San Julián, instalado en una torre de 21 metros y alcance 21 millas, del Faro Clamorecó, en Tres Arroyos, y del Faro Querandí, instalados en torres de 54.20 metros, visible a 27 y 21 millas, y se fondeó una Boya luminosa en San Julián.**





LITORAL MARÍTIMO  
SERVICIO FAROS

FAROS

	NOMBRE	TIPO	ALCANTOS METROS
1	Recalada Penion	o	122
2	Banco Chilo	Boya	112
3	Punta Piedras	A	92
4	San Antonio	o	21
5	Punta Medanos	o	21
6	Querand	A	21
7	Mopores	o	20
8	Quirquen	A	21
9	Caramelo	A	216
10	Recalada B Blanca	o	22
11	Bahia Blanca Penion	o	12
12	Cigüena	A	59
13	Cabo Finisterre	Proyecto	
14	Segunda Barranca	o	129
15	Dio Negro	A	102
16	Vilgrino	o	21
17	Punta Delgada	o	22
18	New Head	A	11
19	Ninfas	A	120
20	Golfo Nuevo	A	21
21	Muelle Madryn	A	22
22	San Jose	A	21
23	Islas Blancas	A	21
24	Isla Raba	A	22
25	Leones	o	22
26	Aristotabal	A	120
27	Comodoro Rivadavia	A	125
28	Cabo Blanco	o	21
29	Isla Penguin	o	20
30	Cabo Curioso	A	21
31	San Pedro de Paula	A	21
32	Santa Cruz	Proyecto	
33	Buen Tiempo	A	21
34	Concepcion	A	22
35	Cabo Virgen	o	21
36	San Sebastian	Proyecto	
37	Cabo Pinos	A	12
38	Ano Nuevo	o	21
39	Sun Via	A	22
40	Los Ictineus	A	21

A. Faros automaticos  
G. con guardian  
⊗ en proyecto

# RADIOTELEGRAFIA

La Marina, que ha sido la iniciadora del servicio radiotelegráfico en el país, mantiene en servicio las estaciones que completan la red radiotelegráfica que se muestra en el croquis adjunto, la que cubre eficientemente nuestro litoral marítimo.

Actualmente una comisión presidida por el Director General de Correos e integrada con Jefes del Ejército y de la Armada, tomando como base el proyecto de ley y reglamentaciones que fueron preparados por este Departamento, estudia el proyecto definitivo de ley para comunicaciones inalámbricas y su reglamentación, con las ventajas consiguientes para el servicio público.

Se ha terminado la construcción del edificio de la Estación Buenos Aires, así como la instalación de sus maquinarias, y se ha inaugurado la Estación Eldorado en Misiones.

Se adquirieron en el extranjero diez estaciones de 0,5 kw. Telefunken, para los buques avisos tipo A, una estación para la Escuela de Aviación y dos estaciones de onda continua, de 2 kw., destinadas a las estaciones Buenos Aires y Puerto Militar.

Se ha comenzado a instalar receptores modernos a válvula en las estaciones costeras y buques, los que debido a su gran sensibilidad, mejorarán apre-

ciablemente el servicio de recepción de señales radiotelegráficas.

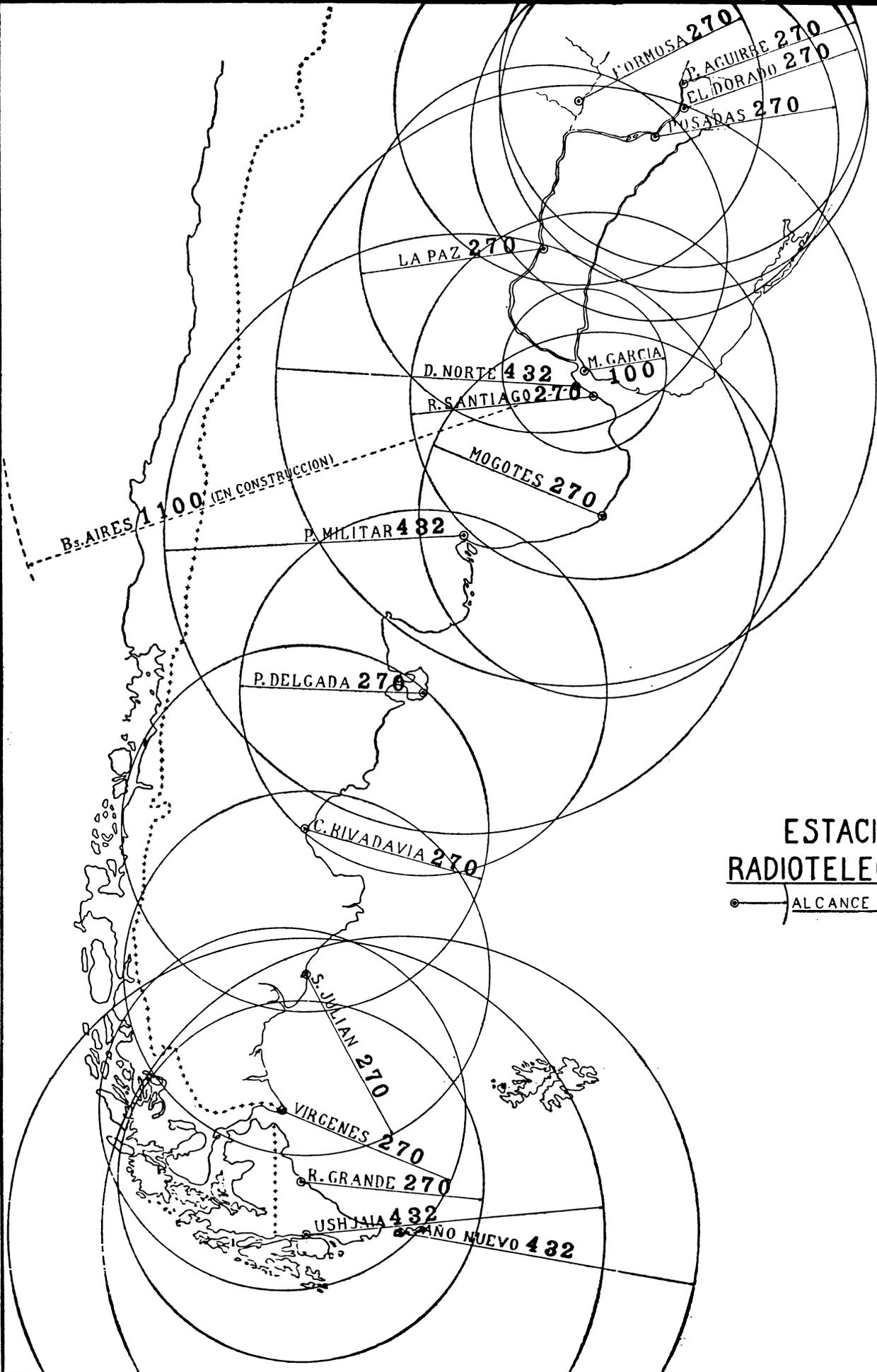
Se han acordado permisos a seis compañías para instalar y explotar estaciones radiotelegráficas ultrapotentes destinadas a efectuar el servicio de comunicaciones con Europa y Norte América, habiéndose ya dado comienzo a las obras y es de esperar que dentro de dos o tres años habrá instalaciones inalámbricas que permitan efectuar esas comunicaciones.

Se tropieza con una gran dificultad para mantener en servicio personal apto en esta especialidad, dadas las buenas perspectivas que ellos encuentran fuera de la Armada. Esta dificultad es general para todas las especialidades, y por la buena acogida que el personal procedente de la Marina recibe en la industria privada.

La estación de gran capacidad que se establecerá en Buenos Aires está ya lista y se espera poderla librar al servicio público dentro de muy poco tiempo, tan pronto el Ministerio de Obras Públicas haya terminado el muro de defensa actualmente en construcción.

Durante el año 1922 las 22 Estaciones Radiotelegráficas han tenido un movimiento de 15.300 despachos oficiales y 18.000 públicos.

---



# ESTACIONES RADIOTELEGRAFICAS

● — ALCANCE MEDIO (EN MILLAS)

## AVIACION NAVAL

En el año 1922 se ha realizado gran parte de los proyectos preparados en años anteriores que, completados con las adquisiciones de materiales e hidroaviones, han permitido dar forma práctica y eficiente a esta importante rama del servicio, a la cual este Departamento dedica toda la debida atención.

La Aviación Naval, que se ha desarrollado grandemente en los últimos diez años en todos los países, constituye un arma indispensable para los servicios de exploración, descubrimientos de zonas minadas y de submarinos en acecho, protección de buques contra ataques de submarinos, observación del tiro a gran distancia de fortalezas y buques y tiene también gran aplicación como arma de ofensa contra aviones y dirigibles y de ataques a fuerzas navales y establecimientos terrestres.

El número de aparatos de aviación en nuestra Marina es muy reducido y será imprescindible aumentarlos en la proporción correspondiente a los distintos tipos de aparatos, de guerra y de instrucción, y establecer las bases necesarias, a fin de capacitar a esta arma para que pueda responder a su finalidad.

En Puerto Militar se activan las construcciones destinadas a la Escuela de Aviación Naval y Base

Aero Naval y en Fuerte Barragán se han terminado las instalaciones necesarias para el servicio Aerostático, habiéndose dispuesto la construcción de las obras necesarias para alojar el personal.

Las Escuelas de Aviación y Aerostación han iniciado los cursos para formar en el país pilotos aviadores navales, pilotos de hidroaviones y de dirigibles. — La Escuela de Aviación que funciona en Puerto Militar ha aprobado el primer período de instrucción a nueve Oficiales y siete Sub-Oficiales; en el curso de once meses hizo un total de 2.007 vuelos en 860 horas, habiendo efectuado ese gran número de vuelos sin producir ningún accidente serio.

Anexa a esa Escuela funcionan los cursos de aprendices aviadores con 25 alumnos, y un curso de aplicación para Cabos Principales con diez alumnos. — El personal de enseñanza está constituido por Oficiales de la Marina y Sub-Oficiales, pilotos aviadores navales, especializados en los servicios de piloto y máquinas de aviación y que han seguido cursos especiales en Estados Unidos y Europa. — De los tres hangares que dispone la Escuela el N.º 1, que se incendió, se está reconstruyendo y se encuentran terminados el galpón de embarcaciones y el de prueba de motores; el local de Clases y el taller provisorio, la torre metereológica y la cámara obscura, que se utiliza en los trabajos prácticos fotográficos.

En el incendio del hangar 1 de la Escuela de Aviación, se perdieron tres hidroaviones HS, 2, L, un motor Machi y repuestos para hidroaviones y motores.

Se está preparando la instalación de la base aeronaval de Puerto Militar: habiéndose levantado un hangar para aparatos Avro en el campo Sarmiento de la Zona Militar, y preparado las especificaciones para el montaje del edificio del taller y de tres hangares.

El taller de la Escuela efectúa todos los trabajos de reparaciones que constantemente demandan los aparatos en uso y sirve también para la clase de práctica del personal de mecánicos del servicio de aviación.

A los efectos de la enseñanza se ha instalado una pequeña estación radiotelegráfica en la Escuela de Aerostación y con destino a la Escuela de Aviación Naval, se ha adquirido una Estación Radiotelegráfico-Telefónica-Goniométrica, y seis estaciones de T. S. H. para aviones, material que aún no ha llegado al país.

---

# ADMINISTRATIVA

**Durante el año que termina, la Dirección General Administrativa ha tenido que cumplir su misión con muchas dificultades, debido a un sinnúmero de factores, entre los que señalaremos:**

**1.º Insuficiencia de los fondos que asignaba el Presupuesto en la mayoría de sus partidas.**

**2.º Carencia de stocks para efectuar los aprovisionamientos.**

**3.º El régimen de presupuesto por duodécimos que impidió las adquisiciones de aprovisionamientos con la debida anticipación y economía y que recarga enormemente las tareas de contabilidad y contralor de los fondos.**

**4.º Las distintas disposiciones del articulado del presupuesto que exigen muchos trámites, exceso de expedientes, pérdida de tiempo y, como consecuencia, la necesidad de mucho personal del que no se dispone; impidiendo así, a esta importante rama de la administración naval, desenvolverse con rapidez y eficacia.**

**Tal es el artículo 28 del actual presupuesto que unido a las exigencias de la Ley de Contabilidad y a las de la Contaduría General de la Nación, significan una rémora para el buen funcionamiento de la Administración.**

Sería necesario que en los presupuestos que se sancionen en lo sucesivo, se elimine la actual disposición del Art. 28 — en cuanto a las instituciones armadas se refiere — haciéndose efectiva para las Intendencias Militares la autonomía que les confiere la Ley de su creación N.º 3305.

No ha sido ajeno a las dificultades con que tropezó esta repartición el actual Reglamento General de Administración puesto en vigor a principios del año 1921, por los inconvenientes inherentes a todo sistema nuevo. — Pero la práctica ha aconsejado diversas modificaciones que se irán introduciendo, de modo que sea posible llenar las necesidades de los buques y reparticiones con rapidez y eficiencia, procurando sobre todo que el servicio se desarrolle sin demoras o precipitaciones que en la mayoría de los casos sólo producen confusiones y trastornos.

Si se dan a esta importante repartición las facilidades necesarias para atender los servicios de la Armada y que pudiera disponer de un stock abundante de aquellos artículos de mayor consumo y constante necesidad, el servicio sería beneficiado enormemente y con gran ventaja para los intereses del Estado.

Los elementos con que se cuenta para el aprovisionamiento a bordo y en tierra, en lo que se refiere a almacenaje y transporte, son deficientes, punto que habrá que subsanar metódicamente tratando de que las Intendencias cuenten con medios propios para la conducción de víveres, carbón, materias grasas, vestuario y otros enseres; vale decir, disponiendo de chatas a motor para el servicio fluvial y de camiones para el servicio terrestre.

Los gastos autorizados por Acuerdos de Ministros con imputación a Rentas Generales, durante el año 1922, importan la suma de \$ 2.570.186.08 m|n., según el siguiente detalle:

Acuerdo de Enero 15 de 1922 —  
 Adquisición de buques Auxiliares en Alemania, imputación sobrantes del Presupuesto de 1921 \$ 750.000.—

Acuerdo de Enero 23 de 1922 —  
 Refuerzo al Inciso 7, ítem 2 e Inciso 9, ítem 2, para cubrir déficits, \$ 300.000; para pasajes y el resto del saldo a partidas del 7 - 2 ..... „ 480.908.24

Acuerdo de Mayo 15 de 1922 —  
 Reparaciones de las vías del ferrocarril en el Arsenal de Artillería de Zárate ..... „ 12.808.75

Acuerdo de Junio 7 de 1922 —  
 Conducción y dotación de los buques auxiliares adquiridos en Alemania ..... „ 320.000.—

Acuerdo de Junio 19 de 1922 —  
 Para abonar los perjuicios ocasionados por el remolcador “Fueguino” al vapor uruguayo “A. F. Braga” ..... „ 12.353.55

Acuerdo de Julio 3 de 1922 —  
 Refuerzo del Inciso 7, ítem 2, partida 1 ..... „ 341.178.33

**Acuerdo de Julio 13 de 1922 —**

**Refuerzo del Inciso 7, ítem 2, par-**

**tida 2 ..... ,, 652.937.21**

---

**\$ 2.570.186.08**

**Los Créditos Suplementarios al Departamento de Marina para el año 1922, ascienden a la suma de \$ 2.567.000 m|n., según el detalle siguiente:**

INCISO	ITEM	PARTIDA	CONCEPTO	IMPORTE
7	2	1	Artículos navales, máquinas, etc.....	400.000.—
7	2	4	Muebles, útiles, eventuales .....	30.000.—
7	2	11	Combustible y corriente eléctrica.....	320.000.—
6	5	3	Gastos función de mando y especialización de servicios.....	160.000.—
9	1	1	Reparaciones, conservación, y alquileres de edificios del Ministerio	23.000.—
9	2	1	Pasajes, fletes, remolques, etc. ....	300.000.—
9	5	1	Gastos de entierro y lutos .....	35.000.—
7	2	3	Racionamiento.....	850.000.—
2	1	4	(Anexo J - Retirados)..	450.000.—

**A esta suma debe agregarse \$ 325.571 m|n. (Producido de Transportes) que han sido invertidos en combustible y gastos de los mismos.**

**El adjunto Balance de Saldos del presupuesto de 1922 y la lista de Acuerdos autorizando gastos du-**

MINISTERIO DE MARINA

Balance de Saldos del Presupuesto de 1922

INC.	ITEM	DESIGNACIONES	PRESUPUESTO	GASTADO	COMPROMETIDO	SALDOS
1	1	Ministerio .....	141.840.—	140.044.96		1.795.04
	2	División Técnica Naval.....	24.720.—	24.720.—		—
1	3	División Hidrografía Faros y Balizas.....	425.620.—	419.155.57		6.464.43
1	4	Sostenimiento Oficina Hidrográfica.....	5.727.27	5.727.27		—
1	5	División Oficina Radiotelegrafico.....	67.200.—	67.191.89		8.11
1	6	División Laboratorios.....	49.560.—	49.560.—		—
1	7	Museo Naval-Biblioteca Nac. de Marina...	24.960.—	24.754.10		205.90
1	8	Dirección General del Material.....	116.760.—	116.688.84		71.16
1	9	Dirección General del Personal.....	159.240.—	159.218.40		21.60
1	10	Gastos Varios del Ministerio.....	54.000.—	54.000.—		—
2	1	Justicia Militar.....	22.620.—	22.620.—		—
2	2	id Gastos.....	2.400.—	2.400.—		—
3	1	Arsenal del Río de la Plata.....	346.860.—	344.218.29		2.641.71
3	2	id Gastos.....	124.000.—	25.472.—		98.528.—
3	3	Arsenal del Puerto Militar.....	549.840.—	549.542.34		297.66
3	4	id Gastos.....	192.000.—	189.501.28		2.498.72
3	5	Contaduría Principal de Pto. Militar.....	37.080.—	37.080.—		—
3	6	Comandancia Artillería de Marina.....	22.020.—	21.667.23		352.77
3	7	Dársena Norte - Taller de Marina.....	176.580.—	175.513.72		1.066.28
3	8	Arsenal Artillería de Marina - Zárate.....	101.700.—	101.548.56		151.44
3	9	Médico civil adscripto al Arsenal.....	3.600.—	3.600.—		—
3	10	Depósito de Artillería del Tigre.....	2.880.—	2.880.—		—
3	11	Buques Auxiliares.....	162.180.—	162.145.88		34.12
3	12	Gastos de Arsenales y Taller de Marina...	1.632.000.—	1.627.395.25		4.604.75
4	1	Isla de Martín García.....	31.560.—	30.639.34		920.66
5	1	Escuela Naval Militar.....	329.220.—	329.084.78		135.22
5	2	» de Aplicación para Oficiales.....	17.520.—	17.348.67		171.33
5	3	» Nacional de Pilotos.....	34.140.—	33.934.96		205.04
5	4	» de Artillería.....	50.760.—	36.649.31		14.110.69
5	5	» de Torpedos.....	7.020.—	5.310.68		1.709.32
5	6	» de Mecánicos.....	187.392.—	161.298.06		26.093.94
5	7	» de Timonería.....	38.460.—	35.133.48		3.326.52
5	8	» de Máquinas.....	52.560.—	39.770.17		12.789.83
5	9	» de Electricidad.....	6.900.—	6.452.04		447.96
5	10	» de Radiotelegrafía.....	5.400.—	3.100.66		2.299.34
2	11	» Preparatoria.....	25.920.—	23.656.17		2.263.83
5	12	Apprendices Operarios de Taller.....	1.200.—	—		1.200.—
5	13	Construcción Escuela de Aviación.....	1.500.000.—	1.500.000.—		—
6	1	Plana Mayor Activa.....	4.724.460.—	4.718.411.77		6.048.23
6	2	Gratificaciones de la P.M.A.....	1.107.420.—	1.048.058.51		59.361.49
6	3	Suplemts. 10 % - Retirados - Médicos, etc.	180.000.—	174.072.37		5.927.63
6	4	Personal Subalterno.....	9.112.500.—	8.956.790.44		155.709.56
6	5	Asignaciones Varias.....	694.000.—	683.117.54		10.882.46
7	1	Dirección General Administrativa.....	361.500.—	350.658.53		10.841.47
7	2	Gastos Generales de la Armada.....	7.416.000.—	7.342.708.25	73.291.75	—
7	2/11	Compra Combustible para la Armada.....	1.500.000.—	1.500.000.—		—
8	1	Personal contratado a Oro.....	6.818.18	6.249.98		568.20
9	1	Reparaciones, conser. de edificios, etc....	90.000.—	90.000.—		—
9	2	Pasajes-Fletes-Telégramas-Remolques.....	300.000.—	299.671.85		328.15
9	3	Instruc.-Agasajos-evoluciones-balizamient...	600.000.—	497.393.89		102.606.11
9	4	Munición de ejercic. - Repar. de blancos...	200.000.—	184.733.83		15.266.17
9	5	Gastos de entierro y Lutos.....	26.000.—	26.000.—		—
9	6	Repar. de Buques - Cambio de calderas...	350.900.—	349.900.—		100.—
9	7	Constr., repar., modif. de Faros.....	120.000.—	106.700.—		13.300.—
9	8	Constr., reparac. Est. Radiotelegráficas...	200.000.—	200.000.—		—
9	9	Constr. pozos surgentes en Pto. Militar...	100.000.—	—		100.000.—
10	1	Prefectura General de Puertos.....	190.740.—	189.554.11		1.185.89
10	2	» Cuerpo de Amarradores.....	124.200.—	124.200.—		—
10	3	» Marítima y Fluvial.....	1.985.880.—	1.966.752.40		19.127.60
10	4	» Personal de Embarcaciones.....	203.460.—	201.984.90		1.475.10
10	5	» Gastos Varios.....	132.700.—	118.008.41		14.691.59
		\$ m/n...	36.459.117.45	35.683.990.68	73.291.75	701.835.02

**rante el mismo año, demuestran el movimiento de fondos que ha tenido el Departamento de Marina.**

---

## TRANSPORTES

Durante el año 1922 el movimiento de los transportes ha sido muy limitado. El “Bahía Blanca” se ha utilizado principalmente como alojamiento; el “Pampa” no ha hecho ningún viaje; el “Chaco” ha estado al servicio de los ferrocarriles del Estado y el “Guardia Nacional” hizo un solo viaje a los Estados Unidos.

El servicio de la Costa Sud se atendió solamente con el “Patagonia” y “Río Negro”, por haber estado retirado del servicio el “Vicente López” y “1.º de Mayo”, debido a tener que sufrir reparaciones.

La planilla adjunta da un resumen del movimiento y producido de transportes durante el año 1922.

El Aviso “Azopardo” fué echado a pique por el “American Legion” en un accidente acaecido en la Dársena Norte y en el cual sufrieron también algunas averías los transportes “Pampa” y “Patagonia” y el Aviso “Gaviota”.—Por un acuerdo celebrado con el Shipping Board, al que pertenece el “American Legion”, se transó en lo referente a las indemnizaciones por las averías producidas, debiendo dicha institución entregarnos: un transporte de 4.200 toneladas de carga muerta y un remolcador de mar de mayor poder que el “Azopardo”.—Estos buques han sido inspeccionados y recibidos por nuestra Comisión Naval en Estados Unidos y se han incorpora-

do a la flota con los nombres de “América” y “Azopardo”.

El estado actual de nuestros transportes es el siguiente:

El “Chaco” entregado para el servicio del Ministerio de Obras Públicas y el “Pampa” buques construídos ambos en 1895, ya no son realmente aptos para sus servicios. — Sería necesario efectuarles grandes trabajos de reparaciones para que el Lloyd los clasificara como aptos para el transporte de carga. — El costo de las obras necesarias sería superior al valor del buque.

El “Guardia Nacional” construído en 1890 se encuentra en un regular estado de conservación, habiendo sufrido hace 3 años un costoso recorrido general para que pudiera ser clasificado apto como transporte.

Los Transportes “Río Negro”, “Patagonia” y “1º de Mayo” están en buen estado dado el gran número de años de servicio que tienen. El “1º de Mayo” es objeto actualmente de una reparación general que se aprovecha para adaptarlo al consumo exclusivo de petróleo. Al “Vicente López” cuyo casco y accesorios se encuentran en regular estado, se le ha sometido también a una reparación general.

Los Transportes de río: “Constitución”, “Saihueque”, “Inacayal” y “Teuco”, requerirán recorridas de importancia para poder ser mantenidos en servicio.

El buque tanque “Ministro Ezcurra” se encuentra en buen estado de servicio.

La relación anterior pone de manifiesto la deficiencia de los elementos con que cuenta la Armada para sus transportes, requiriendo que ellos sean completados y ampliados mediante la incorporación de nuevos buques a fin de poder atender debidamente los servicios y traer en condiciones económicas el carbón y aprovisionamiento que se adquieren en el extranjero.

Es indispensable también adquirir chatas y elementos para las operaciones de los transportes en la Costa Sud a fin de que puedan atender debidamente el movimiento de cargas y pasajeros. — Esto es de importancia para poder atender eficientemente el servicio de aprovisionamientos de las Reparticiones de la Armada de la Costa Sud y para atender debidamente el servicio regular del puerto de la Capital a la Costa Sud que se establecerá sobre bases esencialmente comerciales.

---

## Resumen del Servicio de Transporte durante el Año 1922

B U Q U E	Viajes efectuados	PASAJEROS CONDUCCIDOS		CARGA CONDUCCIDA TONELADAS		PRODUCTIVO \$ M/N.	
		Oficial	Particular	Oficial	Particular	Oficial	Particular
«Bahia Blanca».....	—	—	—	—	—	—	—
«Pampa» .....	—	—	—	—	—	—	—
«Chaco».....	1	—	522	—	3.946 000	—	50.472.42
«Guardia Nacional».....	1	3	—	683.246	2.562.035	—	26.171.17
«Patagonia» .....	3	237	72	1.303.885	2.304.976	72.251.94	64.575.03
«Rio Negro».....	5	395	54	4.159.811	1.327.253	156.865.26	104.593.08
«Vicente Fidel Lopez».....	—	—	—	—	—	—	—
«1° de Mayo» .....	—	—	—	—	—	—	—
TOTALES.....	10	635	648	6.146.942	10.140.264	229.117.20	245.811.70

# PUERTOS DE CABOTAJE EXCLUSIVAMENTE

PUERTOS	CABOTAJE				TOTALES	
	Buques	Nacional	Buques	Internacional Ribereño	Año 1922	Año 1921
Paraná .....	—	—	—	—	740.225.40	521.246.—
Corrientes..	5.018	718.043.69	28	2.110.81	720.154.50	487.254.29
Barranqueras	2.897	686.842.70	—	—	686.842.70	404.502.82
La Paz .....	1.769	648.182.98	32	2.419.81	650.602.79	398.212.33
Formosa.....	969	587.488.84	10	3.041.24	590.530.08	377.402.73
Concordia ..	735	479.965.64	303	92.858.25	572.823.89	403.727.71
Bella Vista ..	1.320	554.991.58	—	—	554.991.58	321.408.14
Goya.....	1.277	551.944.40	—	—	551.944.40	315.096.69
Las Palmas ..	769	531.777.86	—	—	531.777.86	311.094.21
Esquina.....	1.157	520.110.40	—	—	520.110.40	323.220.46
Bermejo.....	963	493.963.74	4	1.037.04	495.000.78	305.578.60
Empedrado ..	772	486.189.35	—	—	486.189.35	294.925.31
Lavalle.....	823	447.883.40	—	—	447.883.40	281.527.58
Pilcomayo ..	580	433.154.08	—	—	433.154.08	268.909.40
San Fernando	20.506	202.131.31	10	319.75	202.451.06	196.056.88
Bouvier.....	292	175.933.08	25	501.94	176.495.02	130.735.20
Mal Abrigo ..	404	142.316.52	—	—	142.316.52	88.108.65
Posadas.....	2.504	121.920.47	93	9.615.95	131.536.42	87.731.31
Hernandarias	1.155	126.481.57	8	1.902.80	128.384.87	112.478.95
Guauguaychu	1.234	125.772.76	26	1.500.62	127.273.38	94.661.56
Villa Urquiza	835	123.203.98	—	—	123.203.98	98.899.67
Puerto Brugo	944	107.185.81	—	—	107.185.81	98.118.84
Curtiembre ..	930	103.360.74	—	—	103.360.74	92.492.11
Puerto Aguirre	428	97.141.22	—	—	97.141.22	70.977.58
Itati.....	811	72.384.48	—	—	72.384.48	35.489.26
Ituzaingo ..	494	66.351.44	—	—	66.351.44	31.110.90
Ita Ibate.....	356	51.787.92	—	—	51.787.92	33.705.91
Reconquista ..	954	34.712.81	—	—	34.712.81	23.926.68
Guauguay.....	339	32.167.35	2	580.—	32.747.35	45.254.92
Victoria.....	558	31.512.83	—	—	31.512.83	26.798.71
Baradero.....	581	27.261.85	4	248.—	27.509.85	21.166.01
Paso de los Libres	278	14.434.45	164	10.454.82	24.889.27	20.362.60
Tigre.....	355	10.692.8	—	—	10.692.08	10.288.82
Santo Tomé ..	34	443.—	152	5.806.—	6.249.—	1.174.90
Ajo.....	225	4.561.—	—	—	4.561.—	4.753.—
Alvear.....	3	55.—	49	3.382.—	3.887.—	5.041.73
La Cruz.....	15	114.—	2	240.—	354.—	1.353.12
Yapeyu.....	6	96.—	2	40.—	136.—	746.—
Carruchos ..	—	—	2	20.—	20.—	—

## PREFECTURA GENERAL MARITIMA

Una de las Reparticiones más vastas de este Departamento, es la Prefectura General Marítima, cuyos servicios múltiples y complicados, tienen acción en todas las costas fluviales y marítimas de la República.

Dependen de esa Dirección General 27 Sub-Prefecturas, 40 Resguardos y Ayudantías y 71 Destacamentos ubicados sobre 2120 kilómetros de costa de río y 1830 de costa de mar; basta ello para dar una idea de las necesidades y de la importancia de esta Dependencia, la que además de sus funciones ordinarias de Policía Aduanera y de seguridad fluvial y marítima, tiene que ser núcleo de los acantonamientos y reclutamientos marítimos en caso de movilización, formando su personal los primeros contingentes de reserva de la Armada.

Por este motivo es necesario que en lo posible, el personal superior y dirigente de algunas de esas reparticiones sea de la Armada, en servicio de actividad o de retiro, dado que los Jefes y Oficiales, además de su indiscutible preparación y conocimientos, están en condiciones de llenar ciertas funciones indispensables de organización que conviene contemplar.

Los servicios de la repartición han sido atendidos tan cumplidamente como lo permite el número redu-

cido de su personal, el que especialmente en los grandes puertos, como el de la Capital y el de Rosario, tienen sobre sí un gran recargo de trabajo, por cuanto corriendo ellos con el amarraje, seguridad de los buques y sus cambios de diques y dársenas, dado la falta de utilajes adecuado para servicios marineros en el Puerto de la Capital y ante la consideración de haberse casi duplicado la afluencia de buques, se impone dotar de mayor personal a la Prefectura Marítima, a fin de no perjudicar la rapidez en el servicio de los buques.

Lo manifestado respecto al personal, asume mayor importancia en lo que se refiere al material, que es limitadísimo y anticuado.—Los medios de movilidad de que dispone la Prefectura para vigilancia o salvamentos son casi nulos y no están en ningún modo en relación con lo que estos servicios exigen. No debía existir Prefectura, Ayudantía o Destacamento en todo el Litoral que no tuviese las embarcaciones necesarias para recorrer su zona de vigilancia y prestar el auxilio que fuera necesario; los puertos de la Costa Sud necesitan poseer embarcaciones de salvamento; los de las costas fluviales, embarcaciones rápidas para remontar las violentas corrientes de nuestros ríos superiores y sus tortuosos canales; los puertos comerciales, elementos suficientes para dominar incendios y efectuar salvamentos, debido a la falta de medios de movilidad tanto terrestres como flotantes, los servicios, a pesar de la buena voluntad y del empeño, son imperfectos y el personal no puede llenar la misión que le corresponde, quedando algunas localidades en una verdadera situación de desamparo.—Ocurre hoy el caso de que

en una Sub-Prefectura del litoral fluvial de frontera, existe sólo una mala embarcación a motor para recorrer más de 1.500 kms. Es, pues, imprescindible que se dote a las Prefecturas Marítimas de los elementos que necesitan para sus servicios, tanto de policía como aduaneros. No es posible dejar de proveer a estas necesidades, si, por otra parte, se considera que la Prefectura General Marítima, recauda como renta del Estado varios millones de pesos.

En cuanto a la costa oceánica es preciso que alguna vez pensemos con valentía en nuestras costas australes, donde los siniestros marítimos suelen ser har- to frecuentes por sus características propias, brumosas en invierno, de frecuentes malos tiempos en cierta época del año y donde, como ya se ha dicho antes, faltan los medios más indispensables de auxilio. No puede mantenerse la situación actual, en que Prefecturas como las de Madryn, Comodoro Rivadavia, Deseado, Santa Cruz, Gallegos, Tierra del Fuego, etc., carezcan de elementos propios de mar, eficientes para salir y arriesgarse con cualquier tiempo, efectuando salvamentos y cumpliendo así la acción humanitaria que por nuestra situación de Nación culta y progresista nos corresponde.

---

## MARINA MERCANTE

### Fomento de Cabotaje—

A las medidas protectoras de orden fiscal indicadas para obtener el mayor progreso y desenvolvimiento a que tiene derecho el comercio y la navega-

**ción de cabotaje en nuestro país, con extensas costas en el litoral fluvial y marítimo, donde se asientan y acrecientan numerosos núcleos de población, corresponderá una sentida necesidad en lo que respecta a la legislación que regule las relaciones de los distintos factores en juego en esta rama de la industria y del comercio.**

**La experiencia diaria enseña que en esta materia hay un vacío a consecuencia del cual los intereses públicos y privados, sufren trastornos que redundan en perjuicio del Fisco y de la economía, porque faltan los elementos más importantes para prevenir y reprimir, según los casos, los efectos que se producen por la carencia de una ley especial que dé estabilidad a tan importantes intereses en juego.**

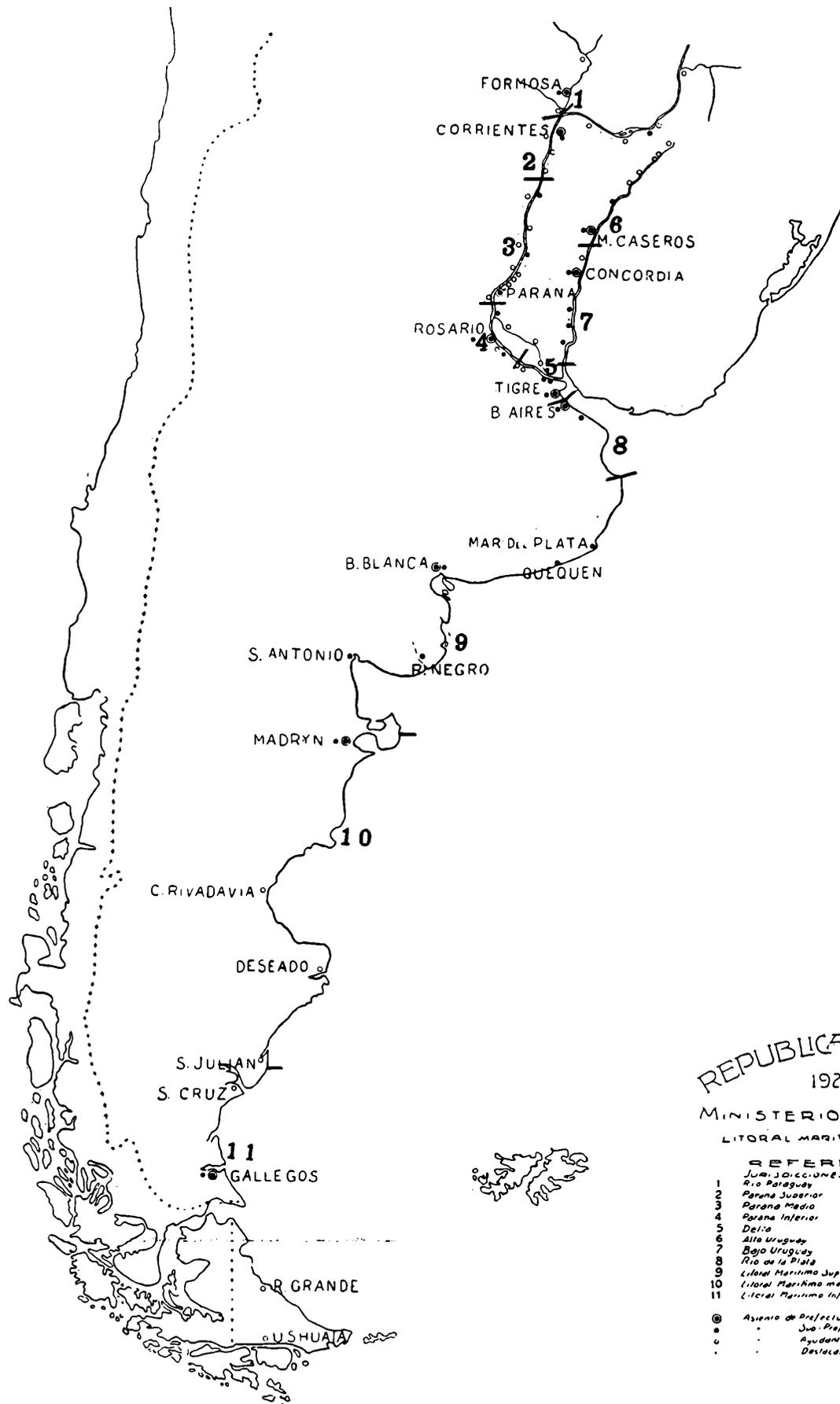
**En todas las naciones marítimas existe un cuerpo de ley orgánica, un código especial que reglamenta las relaciones patronales y obreras, en tanto que en nuestro país hay ausencia casi absoluta de esas leyes especiales, no obstante estar dispuesto por el Art. 2.º de la Ley N.º 3445, la redacción de un Código de Marina Mercante.**

**Con el propósito de salvar, aunque sólo sea en parte, la necesidad apuntada, se está confeccionando un proyecto de ley que en breve elevaré, con sus fundamentos, a la consideración de V. H.**

---

## **MEDIDAS PROTECTORAS DEL CABOTAJE**

**Con el propósito de facilitar las operaciones de los buques de Cabotaje Nacional y atenta la circunstan-**



REPUBLICA ARGENTINA  
1923  
MINISTERIO DE MARINA  
LITORAL MARITIMO Y FLUVIAL

REFERENCIAS

- |    |                              |
|----|------------------------------|
| 1  | Jurisdicciones de Prefectura |
| 2  | Rio Paraguay                 |
| 3  | Parana Superior              |
| 4  | Parana Medio                 |
| 5  | Parana Inferior              |
| 6  | Delta                        |
| 7  | Alto Uruguay                 |
| 8  | Bajo Uruguay                 |
| 9  | Rio de la Plata              |
| 10 | Litoral Maritimo Superior    |
| 11 | Litoral Maritimo medio       |
|    | Litoral Maritimo Inferior    |
- 
- |   |                            |
|---|----------------------------|
| ⊙ | Ayuntamiento de Prefectura |
| • | Sede Prefectura            |
| • | Ayudantia                  |
| • | Detachment                 |

# PUERTOS DE ULTRAMAR

PUERTOS	BUQUES	ULTRAMAR		BUQUES	CABOTAJE		T O T A L E S	
		Toneladas			Toneladas		Año 1922	Año 1921
Buenos Aires.....	4.890	13.709.610.50	4.633.464.16	18.006	18.343.074.66	14.653.835.92		
Rosario .....	1.651	4.247.759.—	1.004.149.61	3.416	5.251.908.61	3.989.826.12		
La Plata.....	547	2.315.893.—	418.274.20	1.686	2.734.167.20	2.383.364.54		
Campana.....	196	644.365.54	641.779.52	2.470	1.286.145.06	1.019.951.97		
Santa Fé.....	287	731.631.38	393.977.25	3.509	1.125.608.63	571.141.11		
Diamante.....	65	151.930.74	862.776.67	2.018	1.014.707.41	479.481.91		
Zárate .....	150	523.356.—	459.691.17	2.364	983.047.17	825.219.15		
San Nicolás .....	284	750.347.—	30.360.99	349	780.707.99	363.033.36		
C. del Uruguay.....	42	86.521.—	612.253.—	1.141	698.774.—	476.678.60		
Villa Constitución.....	259	643.308.50	10.351.52	312	653.660.02	562.326.97		
Colón .....	16	25.910.—	615.439.33	1.120	641.349.33	400.443.16		
Ibicuy.....	41	94.501.58	8.988.66	67	103.540.24	110.787.67		
Ramallo .....	29	87.533.—	9.448.21	44	96.981.24	80.512.12		
San Pedro.....	8	17.658.—	41.297.54	493	58.955.04	63.808.87		
Bajada Grande.....	10	19.531.88	19.636.28	210	39.168.16	87.721.75		

# PUERTOS DE LA COSTA SUD

PUERTOS	U L T R A M A R		C A B O T A J E		T O T A L E S	
	TONELADAS		TONELADAS		TONELADAS	
	Vapores	Veleros	Vapores	Veleros	Año 1921	Año 1922
Bahia Blanca.....	1.034.653.—	5.140.—	126.210.37	2.193.67	1.168.197.04	1.134.406.93
Comodoro Rivadavia.....	18.230.—	1.767.02	640.828.19	—	660.825.21	484.693.08
Madryn.....	107.818.74	—	277.403.93	—	385.222.67	239.571.64
Deseado.....	4.101.38	330.41	240.274.50	222.30	244.928.59	187.050.53
Santa Cruz.....	77.395.44	—	161.502.—	—	238.897.44	254.118.28
San Julian.....	5.370.42	2.041.56	212.494.98	1.614.78	221.521.74	226.089.50
Rios Gallegos.....	84.337.82	4.845.95	118.015.35	1.011.68	208.210.80	202.588.03
San Antonio Oeste.....	33.595.62	—	115.393.88	729.79	149.119.29	19.900.82
Mar del Plata.....	—	—	148.455.28	—	148.455.28	23.344.39
Quequen.....	2.460.—	—	47.395.92	—	49.855.92	23.821.45
Rio Grande.....	34.734.85	76.20	—	—	34.811.05	43.992.—
Ushuaia.....	2.860.05	—	13.859.30	—	16.719.35	12.080.60
Patagones.....	—	—	11.728.10	372.28	12.100.38	6.828.90
San Blas.....	—	—	1.963.14	247.74	2.210.88	1.183.50

**cia de que las Aduanas permanecen cerradas en horas y días inhábiles, lo que no ocurre con las dependencias de las Prefecturas cuyo funcionamiento en los puertos no sufre interrupción, dada la naturaleza de los servicios a su cargo, y teniendo en cuenta lo prescripto por el Art. 29 de la Ley 10.606, se resolvió que los buques de Cabotaje Nacional que arriben a los puertos de la República en horas o días inhábiles podrán comenzar sus operaciones previa presentación, con cargo, a las Sub-Prefecturas, de las guías, permisos de trasbordo y solicitudes de apertura de registro para cargar, debiendo tramitar y diligenciar dichos documentos en la Aduana o receptoría tan pronto como funcionen estas y bajo apercibimiento de suspenderse las facilidades que acuerda esta resolución, cuando los ajustes de los buques dejen de cumplir estrictamente lo dispuesto en las disposiciones aduaneras y portuarias.**

---

# MOVIMIENTO PORTUARIO

---

## CONCURRENCIA DE BUQUES

En el año 1922 el movimiento total de buques, en los puertos de la República, fué de 47.108.885.76 toneladas que, comparado con el habido en 1921, acusa o señala un aumento sensible que asciende a toneladas 11.801.126.57.

Descompuesta la suma total arriba indicada, corresponde:

25.469.665,58 toneladas a los buques entrados y salidos por **ULTRAMAR.**

21.424.413,02 toneladas a los buques del **CABOTAJE NACIONAL.**

214.807,16 toneladas a los buques **FLUVIALES RIBEREÑOS.**

Estas cantidades parciales, en relación a sus correspondientes de 1921, indican que tanto en la navegación y comercio de ultramar como en la de cabotaje, se han operado los siguientes aumentos:

	Toneladas
En ultramar . . . . .	4.914.422,38
Cabotaje nacional . . . .	6.882.785,46
Cabotaje internacional.	3.925,73

Analizando los parciales antes expresados, resulta que el movimiento de buques de ultramar está representado, en detalle, por las cifras que van a continuación:

4.471 vapores entrados con	12.802.682,35 toneladas	
4.356 vapores salidos, con	12.506.129,63	„
265 veleros entrados, con	86.979,70	„
246 veleros salidos, con	63.873,90	„

Estos buques han operado como sigue:

#### POR EL PUERTO DE LA CAPITAL:

2.292 vap. con	6.846.630,25 tons.	y	2.250 vap. con	6.763.241,29	
180 vel. »	52.147,53	»	y	168 vel. »	47.411,43

#### POR LOS PUERTOS DE LA COSTA SUD:

380 vapor. con	734.800,40 tons.	y	362 vap. con	670.756,92 tons.	
61 vel. »	7.200,92	»	y	60 vel. »	7.000,22

#### POR LOS PUERTOS DE VIAS INTERIORES:

1.799 vap. con	5.221.251,70 tons.	y	1.744 vap. con	5.071.951,42	
24 vel. »	27.631,25	»	y	18 vel. »	19.462,25

De las cantidades precedentemente detalladas, las que sumadas representan el movimiento total de buques entrados y salidos de y para ultramar, corresponden a los buques cargados las siguientes cifras parciales:

PUERTO DE LA CAPITAL	Entrada:	{	2.079 vapores con	6.479.547,40 tons.
		{	114 veleros »	38.609,37 »
	Salida:	{	1.812 vapores con	5.464.986,92 tons.
		{	110 veleros »	28.281,51 »

<b>PUERTOS DE LA COSTA SUD</b>	}	<b>Entrada:</b>	{	236 vapores con 343.004,13 toneladas
				57 veleros » 6.982,02 »
	}	<b>Salida:</b>	{	243 vapores con 525.345,78 toneladas
				35 veleros » 4.735,45 »

<b>PUERTOS DE LOS RIOS INTERIORES</b>	}	<b>Entrada:</b>	{	886 vapores con 2.823.705 toneladas
				9 veleros » 11.537 »
	}	<b>Salida:</b>	{	1.557 vapores con 4.547.031,73 tons.
				13 veleros » 12.510,25 »

De estas últimas cifras, correspondientes a los buques cargados entrados y salidos de y para ultramar, resulta: 1.º) que en 1922 en total han entrado y salido 9.703.472.92 y 10.582.891.64 toneladas, respectivamente, y 2.º) que han habido aumentos considerables con respecto al año anterior, que asciende a 1.682.935.43 toneladas para las entradas y para las salidas 2.431.233.22 toneladas.

De las cantidades referentes a los buques de ultramar cargados corresponden 355.748.31 toneladas a los nacionales, que se descomponen así:

169 vapores entrados con	180.275.93 toneladas
39 veleros entrados con	9.904.50 „
142 vapores entrados con	162.537.88 „
4 veleros entrados con	3.030.— „

En el movimiento total correspondiente a los buques nacionales que en 1922 han navegado y efectuado el comercio de cabotaje, se ha producido, con relación al año 1921, como queda dicho al comienzo de este capítulo, un aumento de 6.882.785.46 toneladas.

**Dicho movimiento se descompone como sigue:**

25.607	vapores	entrados	con	9.106.226,84	toneladas
25.010	»	salidos	»	8.900.034,96	»
23.843	veleros	entrados	con	1.702.120,70	toneladas
»	»	salidos	»	1.716.030,52	»

**Cantidades que a su vez se descomponen por zonas o grupos de puertos, en la siguiente forma:**

**PUERTO DE LA CAPITAL**

2.399	vapores	entrados	con	1.450.479,14	toneladas y
2.385	»	salidos	»	1.432.423,20	»
6.587	veleros	entrados	con	868.761,96	toneladas y
6.635	»	salidos	»	881.799,86	»

**PUERTOS DE LA COSTA SUD**

935	vapores	entrados	con	1.066.406,15	toneladas y
924	»	salidos	»	1.049.118,79	»
86	veleros	entrados	con	3.680,53	toneladas y
76	»	salidos	»	2.711,71	»

**PUERTOS DE LOS RIOS INTERIORES**

22.273	vapores	entrados	con	6.589.341,55	toneladas y
21.701	»	salidos	»	6.418.492,97	»
17.172	veleros	entrados	con	829.678,21	toneladas y
17,028	»	salidos	»	831.518,95	»

**El movimiento total de buques nacionales de cabotaje cargados entrados y salidos, respectivamente, fué en el año 1922 de 6.143.144.63 y de 4.528.586.81 toneladas, resultando así — con respecto al año 1921 — un aumento global de 2.974.210.18 toneladas.**

Por lo que atañe a la navegación realizada por buques extranjeros pertenecientes a las naciones limítrofes ribereñas, que efectúan el comercio llamado de “Cabotaje Internacional”, cabe expresar que durante el año 1922, ha tenido un pequeñísimo aumento.

En efecto, fué en total, de: 214.807.16 toneladas; dicho movimiento superó al año 1921 en 3.925.73 toneladas, solamente.

En detalle, el movimiento de buques extranjeros que hacen el cabotaje con nuestros puertos, fué el siguiente en 1922:

141 vapores entrados con	77.859.13 toneladas
138 vapores salidos con	76.733.92 „
485 veleros entrados con	32.669.54 „
381 veleros salidos con	27.544.57 „

Los buques extranjeros cargados que han realizado en 1922 comercio de cabotaje internacional, están representados por las cantidades que van a continuación:

#### **ENTRADA:**

62 vapores con 17.910,70 tons. y 251 vels. con 17.786,51 tons.

#### **SALIDA:**

75 vapores con 24.953,29 tons. y 254 vels. con 15.609,06 tons.

Los cuadros que van agregados a este capítulo expresan el movimiento que en 1922 hubo de cada uno de los puertos de la República, así como el aumento

y la disminución producidas y otros detalles interesantes, debiendo agregar que el movimiento total de buques habido en los puertos de la costa marítima del sud, ascendió a 3.541.675.64 toneladas, de las cuales corresponden:

1.419.758,46 toneladas a ultramar y 2.110.917.18 toneladas al cabotaje, estando representado el movimiento de buques cargados en detalle, en estos puertos del sud, por las siguientes cifras:

256 vapores de ultramar con	545,094,13 toneladas.
243 » para ultramar »	525.545,78 »
57 veleros de ultramar con	6.982,02 toneladas
35 » para ultramar »	4.735.45 »
800 vapores de cabotaje entrados con	851.107,71 toneladas
745 » » salidos »	829.095,27 »
62 veleros de cabotaje entrados con	2.042,85 toneladas
51 » » salidos »	1.901,72 »

Las cantidades referentes al movimiento general de buques extranjeros que han realizado en 1922 el comercio fluvial ribereño extranjero con nuestros puertos, se distribuyen así, por banderas:

### URUGUAYA

83 vapores entrados con	67.735,26 toneladas
80 » salidos »	67.460,13 »
209 veleros entrados con	17.013,56 toneladas
200 » salidos »	16.051,58 »

### BRASILEÑA

8 vapores entrados con	3.131,85 toneladas
8 » salidos »	3.131,85 »
233 veleros entrados con	13.198,07 toneladas
140 » salidos »	8.594,75 »

## PARAGUAYA

50 vapores entrados con 6.992,02 toneladas
50 » salidos » 6.141,94 »
42 veleros entrados con 2.372,91 toneladas
40 » salidos » 2.813,24 »

## BOLIVIANA

1 velero entrado con 85.00 toneladas
1 » salido » 85.00 »

**Como se vé, la República Oriental del Uruguay ocupó el primer puesto, como en los años anteriores, correspondiéndole el segundo lugar a los buques brasileños.**

**La siguiente planilla expresa en detalle, por banderas, el orden de importación de los distintos pabellones de los buques ultramarinos extranjeros que en 1922 arribaron a nuestros puertos:**

Inglesa.....	3.604	buques ent. y sal. con	11.993.847,58	tons.
N. Americana	512	» » » » »	2.165.534	»
Holanda.....	529	» » » » »	1.457.445,83	»
Alemania....	213	» » » » »	1.368.974,72	»
Italiana....	338	» » » » »	1.249.905,54	»
Noruega.....	486	» » » » »	1.244.551,49	»
Francesa....	281	» » » » »	1.118.629,85	»
Griega.....	328	» » » » »	866.471,66	»
Belga .....	265	» » » » »	748.686,60	»
Española ....	197	» » » » »	608.357,62	»
Sueca .....	205	» » » » »	347.326,22	»
Dinamarq. ...	136	» » » » »	328.694,09	»
Japonesa....	58	» » » » »	222.823,40	»
Dangziniana.	36	» » » » »	156.913,00	»
Portuguesa..	20	» » » » »	70.648,00	»
Panameña...	10	» » » » »	40.670,00	»
Húngara.....	14	» » » » »	39.188,00	»
Finlandesa ..	15	» » » » »	33.348,00	»
Checo Eslov.	4	» » » » »	14.323,00	»
Lituania.....	4	» » » » »	9.272,00	»
Yugo Eslovo.	4	» » » » »	9.254,00	»
Austriaca ...	2	» » » » »	6.038,00	»

**Pabellones Sud-Americanos que han comerciado en 1922  
con nuestros puertos**

Argentina ...	98.633.	buques ent. y sal.	con	21.861.920,04	tons.		
Uruguay....	1.389	>	>	>	>	831.170,95	>
Brasileña ...	490	>	>	>	>	224.473,12	>
Chilena .....	363	>	>	>	>	65.422,40	>
Paraguaya ..	442	>	>	>	>	24.468,75	>
Boliviana....	6	>	>	>	>	527,90	>

---

**RECAUDACION ADUANERA EFECTUADA DURANTE LOS AÑOS 1921 - 1922**  
**POR LAS SUB-PREFECTURAS DE LA COSTA SUD**

	DERECHOS		AFIANZAMIENTOS	
	1921	1922	1921	1922
<b>P U E R T O S</b>				
Madryn.....	204.912.19	264.836.84	113.456.04	133.487.05
Comodoro Rivadavia.....	180.490.51	259.516.77	53.280.43	51.250.10
Deseado.....	123.186.73	110.591.06	101.377.84	92.587.80
San Julian.....	186.004.06	107.944.71	30.805.89	23.997.79
Santa Cruz.....	190.122.43	91.062.87	45.968.91	40.958.60
Rio Gallegos.....	353.367.70	208.249.05	45.327.97	58.442.99
Rio Grande.....	195.447.74	68.162.74	240.00	1.182.08
Ushuaia.....	9.478.51	35.794.84	4.509.60	1.180.00
Totales.....	1.443.009.87	1.146.168.88	394.966.68	403.029.91

**Diferencia en merma del Año 1922, por derecho \$ 296.840.99**

## INDICE

---

Preámbulo .....	pág.	5
Estado Mayor General.....	»	11
Bases Navales y Arsenales.....	»	12
Personal .....	»	19
Escuelas <sup>1</sup> .....	»	22
Justicia.....	»	25
Sanidad .....	»	25
Material.....	»	29
Reparaciones .....	»	33
Planilla importe obras ejec. en los arsenales	»	35
Movimiento de la flota .....	»	35
Armamentos .....	»	39
Tiro .....	»	39
Torpedos .....	»	40
Hidrografía y Faros.....	»	43
Plano de Faros.....	»	48
Radiotelegrafía .....	»	49
Estaciones Radiotelegráficas.....	»	50
Aviación Naval.....	»	51
Administrativa.....	»	55
Inversión Presupuesto.....	»	59
Transportes.....	»	61
Resumen servicio transporte.....	»	63
Prefectura Marítima.....	»	65
Marina Mercante.....	»	67
Ubicación Prefecturas.....	»	69
Movimiento Ultramar.....	»	69
»    Costa Sud.....	»	69
»    Portuario.....	»	71
»    »    Recaudación Aduanas.	»	79