

MEMORIA
DEL
MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1921-1922

**Presentada al Honorable Congreso de la Nación
por el Ministro de Marina
Contraalmirante Tomás Zurueta**



BUENOS AIRES

—
1922

AL HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN:

En cumplimiento del precepto constitucional, tengo el honor de elevar a V. H. la Memoria del Departamento a mi cargo, correspondiente al ejercicio 1921-1922.

Indicaba en la Memoria del año anterior, que la Marina desenvolvía su acción dentro de las restricciones impuestas por falta de desarrollo de algunos servicios y que convenía ampliarlos a la brevedad, para evitar los perjuicios que éste ocasionaba. Con tal propósito se han tomado distintas medidas de carácter orgánico y otras relacionadas con los elementos necesarios para el mejor desenvolvimiento y amplitud de los servicios.

Reformas orgánicas

Ministerio.

La incorporación de nuevos servicios y la ampliación de otros, impusieron la necesidad de crear organismos directores que los atendieran, y esto a su vez determinó una nueva y mejor distribución de las funciones de las Direcciones Generales, reformándose en consecuencia el Reglamento Orgánico del Ministerio.

Entre las reformas mas importantes introducidas en la organización, debo señalar a Vuestra Honorabilidad la creación del Estado Mayor General, por haber la experiencia puesto de manifiesto la necesidad de una repartición encargada del estudio y preparación de los problemas que corresponden a la Flota, en sus operaciones, y del contralor de sus resultados en cuanto éstos se relacionan con su poder, eficiencia y desenvolvimiento.

Creóse también la Dirección General de Navegación y Comunicaciones, debido al desarrollo, progreso y amplitud alcanzados por los servicios radiotelegráficos, aviación, hidrografía y faros.

Regiones Navales.

La falta de centros de recursos que tuvieran a su cargo la seguridad y protección de las poblaciones costeras, en los casos de requerirlo sus autoridades, como también la misión de proteger y auxiliar a los buques de ultramar y de cabotaje en los accidentes y siniestros marítimos; la necesidad de fiscalizar, estudiar y proveer lo conveniente para los servicios generales establecidos en las costas alejadas de los centros directivos, eran asuntos que sólo podían subsanarse estableciendo en el litoral marítimo y fluvial jurisdicciones definidas, y distribuyendo acertadamente los buques de la flota y sus elementos auxiliares.

Esto determinó la creación de tres Regiones Navales y una Comandancia Naval, que abarcan todo nuestro litoral fluvial y marítimo dividido en cuatro zonas.

El reciente siniestro marítimo en el Alto Paraná, pone de manifiesto la conveniencia de esta medida y la urgencia de instalar los centros de recursos con elementos apropiados.

A los fines propuestos, dichas Regiones y la Comandancia Naval tienen a su cargo lo anteriormente expuesto, para lo cual se dispone el establecimiento de apostaderos o estaciones de aprovisionamiento en los siguientes puertos: Mar del Plata, para torpederos y submarinos; Deseado (segunda bahía), para los buques de la Segunda División; Corrientes y Concepción del Uruguay, para estación de los buques de río; y Ushuaia para los buques de la Comandancia Naval.

A cada una de las Regiones Navales, se le ha asignado una División de buques de la Flota.

Los servicios de las Regiones no han podido quedar organizados con sólo el decreto de su creación, y con la aprobación del Reglamento Orgánico que los regirá. Es preciso para ello dotarlas de las construcciones apropiadas para su funcionamiento como para

su defensa, de manera de poder cubrir las necesidades de la Flota, y proteger las ciudades costeras y marina mercante. Esto implica proveerlas de elementos de salvamento y auxilio, cuarteles, almacenes y depósitos y ampliar e instalar talleres. Para ello se requiere que V. H. arbitre en el Presupuesto los recursos indispensables.

Con este fin se tiene a estudio proyectos de adquisición de elementos auxiliares para los servicios de la Armada, obras portuarias, etc., de ampliación de Arsenales y talleres, lo que es indispensable para poder atender eficientemente las necesidades más urgentes.

Adquisiciones

Buques Auxiliares.

Como la mayoría de los buques menores de la flota, y en especial, los Avisos, se encuentran en deficiente estado para atender los servicios auxiliares de la Marina de Guerra, debido a los muchos años que ya llevan afectados a su servicio y siendo ellos indispensables para llenar la misión que tienen asignada, la reparación o substitución de los mismos se hacía cada vez más imprescindible.

Efectuados los estudios pertinentes, se arribó a la conclusión de que la reparación de los citados buques menores sería muy onerosa y de resultados tan inseguros—debido a la edad—que de ningún modo se consideró conveniente se les ejecutara reparaciones generales. Coincidió con este estudio, la presentación de distintas ofertas de buques adecuados para esos servicios entre ellas la de la casa Stinnes, cuyo costo, por lo reducido, no dejó lugar a dudas sobre el temperamento a seguir, iniciándose por lo tanto negociaciones con el fin de adquirir 18 de esos buques. De este número ya han sido adquiridos 10, de un desplazamiento aproximado a 500 toneladas, listos para hacerse a la mar, recorridos y con sus repuestos y materiales de inventario, por la cantidad de 43.300 pesos moneda nacional cada uno, estando actualmente en trámite las negociaciones para la adquisición de los restantes.

Galpones.

Con recursos provistos por el Presupuesto, se mandó adquirir en Inglaterra 19 galpones, destinados a las Regiones Navales, para ser empleados como cuarteles y almacenes-depósitos, para alistamiento y aprovisionamiento de los buques de la Flota. Con esta adquisición de galpones de acero que serán montados en breve, en los asientos o bases de la 1.^a y 3.^a Regiones, se harán efectivos ciertos servicios asignados a las mismas.

Flota

Instrucción y Movimiento.

Siguiendo el procedimiento establecido para la instrucción general, la Escuadra de Mar compuesta por dos divisiones de acorazados, cruceros-acorazados y cruceros, y una escuadrilla de torpederos, desarrolló el programa de entrenamiento confeccionado, el que terminó con un período de maniobras y el concurso anual de tiro de combate, con resultados satisfactorios.

Se constituyó también una División de buques-escuelas con los cañoneros «Rosario», «Paraná» y «Patria» y guardacostas «Libertad» e «Independencia», teniendo adscriptos los torpederos «Jorge» y «Comodoro Py». Esta División operó en los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay, llevando a su bordo el personal de las escuelas de máquinas y marinería, y, no sólo cumple con la misión de formar personal profesional para todos los buques de la Escuadra, sino también contribuye muy eficazmente con su presencia, en los pueblos ribereños, a formar el ambiente marineró tan necesario al país.

Creadas las Regiones Navales y terminado el período de instrucción, se constituyeron tres fuerzas navales, con los buques de la flota asignados a la Primera, Segunda y Tercera Regiones respectivamente, en substitución de la «Escuadra de Mar».

Primera División.—Acorazados «Moreno» y Rivadavia», crucero «Buenos Aires», destructores «Jujuy», «Catamarca», «Córdoba» y «La Plata», transportes «Bahía Blanca» y «Pampa».

Segunda División.—Cruceros-acorazados «San Martín», «Belgrano», «Pueyrredón» y «Garibaldi», crucero «9 de Julio», destructores «Entre Ríos», «Corrientes» y «Misiones», transportes «Chaco», «Guardia Nacional» y «Río Negro».

Tercera División.—Guardacostas «Libertad» e «Independencia», cañoneros «Paraná», «Rosario» y «Patria», torpederos «Comodoro Py» y «Murature», transportes «Patagonia», «1.º de Mayo» y «Vicente Fidel López».

Los transportes de las tres divisiones dependen en tiempo de paz de la Dirección General Administrativa, a los fines de su explotación comercial.

—

La fragata-escuela «Presidente Sarmiento», efectuó su XIX viaje de instrucción, con los aspirantes del último curso de la Escuela Naval y los aprendices de la Escuela de Marinería. En este viaje recorrió la costa Sud de la República, visitando además algunos puertos del Sud, Centro y Norte América, con un recorrido total de 21.000 millas.

Con el objeto de que los Aspirantes de la Escuela Naval efectuaran el período anual reglamentario, fueron embarcados en los buques de la División Escuelas, guardacostas «Libertad» e «Independencia» y cañonero «Patria», en los cuales efectuaron un crucero por la Costa Sud.

—

Con motivo de haber acreditado misiones diplomáticas en países amigos, buques de la Escuadra fueron destinados a conducir esas Embajadas, y su personal fué agregado a las mismas. El crucero-acorazado «San Martín» conjuntamente con el transporte «Guardia Nacional», que condujo el Escuadrón de Granaderos a Caballo, llevó la Embajada Especial ante el Gobierno del Perú. Más tarde el mismo crucero-acorazado fué enviado a Río de Janeiro para asociarse a las fiestas que se celebraron en el aniversario de la República.

A la Fragata-escuela «Presidente Sarmiento», le fué encomendada la misión, durante su XIX viaje de instrucción, de asociarse a los festejos patrios que se realizaron en la República del Uruguay y, con motivo del Centenario de la Independencia de México, su personal formó parte de la Embajada Especial que se acreditó ante ese país.

El Crucero-acorazado «Belgrano», tuvo idéntica misión en ocasión del aniversario de la Independencia de la República Oriental del Uruguay, y el Cañonero «Paraná» hizo dos viajes a Montevideo conduciendo, primero, a la misión francesa del General Mangin y después a su Excelencia el Señor Ministro de Relaciones Exteriores de la República Oriental del Uruguay, los que fueron huéspedes oficiales de nuestro país.

El Guardacostas «Almirante Brown», efectuó algunos viajes por la costa Sud, a objeto de desarrollar el programa correspondiente a la escuela de artillería que tiene a su bordo. Recientemente este buque ha sido destinado para prestar servicios adscripto a la Escuela de Aviación Naval, habiéndose trasladado la Escuela de Artillería al Crucero-acorazado «Garibaldi».

La Corbeta «Uruguay» a la vez buque-hidrógrafo, tuvo la misión especial, como en años anteriores, de relevar el personal del Observatorio Meteorológico de las Islas Orcadas del Sud, que el Ministerio de Agricultura mantiene en aquella región.

Los otros buques hidrógrafos, «Alférez Mackinlay», «Piedrabuena», «Ingeniero Iribas» y «Gaviota», realizaron varios viajes por nuestras costas marítimas, en el desempeño de funciones hidrográficas, teniendo que lamentar la pérdida del «Piedrabuena» que naufragó en el puerto de «La Misión» en la costa de Tierra del Fuego, después de haber prestado servicios a la Marina por espacio de 46 años.

Los transportes navegaron en general, haciendo el servicio de nuestra costa sud, habiendo el «Bahía Blanca» efectuado un viaje hasta el Puerto de Hamburgo, con el objeto de conducir los víveres que el Gobierno Nacional envió con destino a Viena para so-

correr a su población; de ese puerto se dirigió a los Estados Unidos de Norte América donde embarcó carbón con destino al país, para llenar las necesidades de la Escuadra.

Los buques-tanques «Santa Cruz» y «12 de Octubre» fueron traídos al país por personal de la Armada y entregados luego al Ministerio de Agricultura, conjuntamente con los de igual clase «Ingeniero Luis A. Huergo» y «Aristóbulo del Valle», que prestaban servicios accidentalmente en la Armada.

Este Ministerio dispone en la actualidad para su aprovisionamiento de combustible líquido, del buque-tanque «Ministro Ezcurra», el cual efectuó continuados viajes a Comodoro Rivadavia, en desempeño de esa función.

La Marina ha contribuido eficazmente al sostenimiento del orden durante las huelgas habidas asegurando los servicios públicos de vital importancia en la Capital Federal y el mantenimiento de las comunicaciones fluviales y marítimas. Cooperó activamente en el sentido de normalizar la vida en los territorios de la Patagonia, conjuntamente con el Ejército, donde el orden legal establecido había sido alterado por personas de malos antecedentes. Igualmente ha prestado y sigue prestando su concurso en el mantenimiento del Cordón Sanitario, evitando la introducción de la peste bovina, lo cual es de importancia para los intereses ganaderos del país.

Los transportes nacionales, con sus viajes al litoral marítimo, han contribuido eficazmente a su progreso, facilitando el intercambio y comercio marítimo en esa región, los que—sin hacer competencia a las líneas de vapores establecidas—atienden las necesidades del Estado, cooperando en aquellas operaciones de las costas donde no pueden realizarlas ventajosamente las iniciativas particulares.

Material

El material de los buques de la Flota, se encuentra en general en buen estado, dentro de lo que puede exigirse dada la edad de servicios con que cuentan.

Para mantenerlos en estado de eficiencia requieren ser recorridos continuamente, y creo oportuno llamar la atención de V. H. hacia la circunstancia de que para ello, los recursos y la capacidad de nuestros talleres no permiten efectuar los trabajos necesarios en su totalidad, sinó en un 45 %, debido a la insuficiencia de las máquinas existentes, y a lo exiguo de las partidas que provee el Presupuesto de Marina para jornales y materiales. Es indispensable subsanar estos inconvenientes aumentando las partidas mencionadas para que respondan a las necesidades crecientes de la Flota.

Por los talleres de los Arsenales de Puerto Militar, del Río de la Plata y Naval Buenos Aires y Zárate, se efectuaron reparaciones de importancia a los acorazados «Moreno» y «Rivadavia»; cruceros-acorazados «Belgrano», «San Martín», «Pueyrredón» y «Garibaldi»; cruceros «Buenos Aires» y «9 de Julio»; guardacostas «Almirante Brown», «Libertad» e «Independencia»; fragata-escuela «Presidente Sarmiento»; cañoneros «Paraná» y «Rosario»; exploradores «Córdoba», «Jujuy» y «Catamarca»; destructores «Corrientes» y «Misiones»; monitor «El Plata»; minador «Fulton», corbeta «Uruguay»; balizador «Alférez Mackinlay»; petroleros «Aristóbulo del Valle», «Ingeniero Huergo» y «Ministro Ezcurra»; transportes «Bahía Blanca», «Guardia Nacional», «Río Negro», «Patagonia», «Chubut», «Ingeniero Iribas», «Vicente Fidel López» y «1.º de Mayo»; remolcadores «Ona», «Querandí», «Tehuelche», «Corvina» y «N.º 1»; draga «Cachalote» y chatas «B» y «N.º 25».

Carenaje de los buques.

Durante el año se ha efectuado el recorrido, limpieza y pintado de las carenas de los buques que se mencionan a continuación y agrupados por Arsenal donde se ha llevado a cabo dicha operación:

Arsenal de la Primera Región Naval.

Acorazado «Rivadavia»

» «Moreno»

Crucero acorazado «General Belgrano»

» » «General San Martín»

» » «Garibaldi»

Transporte de Mar «Bahía Blanca»

Buque tanque «Aristóbulo del Valle»

Explorador torpedero «Catamarca»

Destructor «Corrientes»

Balizador «República»

Buque auxiliar «Ingeniero Iribas»

Remolcador «Azopardo»

» «Ona»

» «Querandí»

» «Tehuelche»

» «Corvina»

Draga «Cachalote»

Buque puerta «N.º 2»

Chata barro «N.º 1»

» » «N.º 3»

Chata «H. M. 1»

» «H. M. 2»

» «Intendencia 3»

Blancos «C. 1», «C. 2» y «C. 3»

arsenal Río Santiago de la Tercera Región Naval.

Cañonero «Patria»

» «Rosario»

» «Paraná»

Explorador torpedero «Catamarca»

» » «Jujuy»

» » «Córdoba»

» » «La Plata»

Destructor «Entre Ríos»

» «Corrientes»

» «Misiones»

Torpedero «Comodoro Py»

» «Jorge»

» «Thorne»

» «King»

» «Pinedo»

Corbeta «Uruguay»

Grúa «Pilcomayo»

Draga «C. Artal»
Remolcador «R. 2»
» «Mero»
Minador «Fulton»
Chata «A. M. 3»
» «C. M. y M.»
» «C. M. 7»
» «C. M. 8»

Arsenal Naval Buenos Aires de la Tercera Región.

Crucero «Buenos Aires»
» «9 de Julio»
Fragata-escuela «Presidente Sarmiento»
Guardacostas «Libertad»
» «Independencia»
Transporte de mar «Río Negro»
» » » «Vicente Fidel López»
» » río «Constitución»
Buque-tanque «Ingeniero Luis A. Huergo»
» «Ministro Ezcurra»
Balizador «Alférez Mackinlay»
Remolcador «Fueguino»
Aviso «Gaviota»
» «Resguardo»
» «Rawson»
» «Albatros»



Se estudió y puso en vigencia un nuevo reglamento para la conservación y pintado de los buques, pues el que regía no respondía a las necesidades y características del material moderno.



En las planillas adjuntas se demuestra el resumen de los trabajos efectuados por los diversos talleres a los buques y reparticiones de la Armada en los que se ha invertido la suma de \$ 3.368.451,89 m/n y lo producido por los diques de carena en concepto a derechos de entrada y permanencia de buques mercantes.

RESUMEN

DEL COSTO DE LAS OBRAS EJECUTADAS A LOS BUQUES Y
REPARTICIONES DE LA ARMADA DURANTE EL AÑO DE 1921

BUQUES Y REPARTICIONES	Imputación inciso 3.º Item. 12	Imputación especial	TOTAL GENERAL
Acorazado «Rivadavia»	73.606.14	68.769.75	142.375.89
» «Moreno»	127.395.21	4.453.60	131.848.81
Crucero acorazado «Belgrano»	53.137.85	11.504.43	64.642.28
» » «General San Martín»	48.706.17	12.189.45	60.895.62
» » «Garibaldi»	45.792.44	12.221.80	58.014.24
» » «Pueyrredón»	18.010.82	9.42	18.020.24
Crucero «Buenos Aires»	5.026.98	382.561.52	387.588.50
» «9 de Julio»	20.624.54	144.547.11	165.171.65
Guardacostas «Libertad»	2.463.35		2.463.35
» «Independencia»	28.673.88		28.673.88
» «El Plata»	71.83	5.680.—	5.751.83
Buque escuela «Almirante Brown»	19.676.56	357.03	20.033.59
» » «Presidente Sarmiento»	11.403.70	68.454.42	79.858.12
Cañonero «Paraná»	4.214.50	39.507.43	43.721.93
» «Rosario»	3.000.96	38.417.13	41.418.09
» «Patria»	5.603.56	3.081.19	8.684.75
Torpederos «Entre Ríos» y «Corrientes»	30.345.74	3.500.59	33.846.33
» «Misiones»	25.422.35	2.318.90	27.741.25
» «Thorne»	10.69	425.75	436.44
» «Comodoro Py»	1.837.09		1.837.09
» «Jorge»	199.15	629.48	828.63
Explorador torpedero «Córdoba»	23.352.84	2.461.43	25.814.27
» » «Catamarca»	27.413.48	5.001.24	32.414.72
» » «La Plata»	992.79	2.098.28	3.091.07
» » «Jujuy»	8.567.81	1.257.61	9.825.42
Exploradores y destructores	3.390.91		3.390.91
Corbeta «Uruguay»	17.645.21	1.407.94	19.053.15
Ecuadra de Mar	90.16	1.017.16	1.107.32
Transporte de mar «Bahía Blanca»	53.534.31	40.598.65	94.132.96
» » » «Chaco»	526.08	2.354.37	2.880.45
» » » «Pampa»		49.490.08	49.490.08
» » » «Guardia Nacional»	634.99	45.196.80	45.831.79
» » » «Patagonia»	140.18	31.146.05	31.286.23
» » » «Río Negro»		109.106.08	109.106.08
» » » «1.º de Mayo»	49.75	759.75	809.50
» » » «Vicente Fidel López»	19.678.55	32.077.55	51.756.10
» «Chubut»	53.—		53.—
» de río «Sayhueque»	4.498.30	2.739.11	7.237.41
» » » » » 574.66			574.66
Buque balizador «Alférez Mackinlay»	23.362.01	734.17	24.096.18
» tanque «Aristóbulo del Valle»	24.—	49.081.27	49.105.27
» » «Luis A. Huergo»		74.481.71	74.481.71
» » «Ministro Ezcurra»		29.799.76	29.799.76
» » «12 de Octubre»		1.145.67	1.145.67
Draga «Cachalote»	2.333.05		2.333.05
Aviso «Gaviota»	18.394.51	652.60	19.047.11
Berlasca	118.60		118.60
Remolcador «Azopardo»	561.68	83.272.19	83.833.87
Ministerio de Marina	21.930.69	34.471.33	56.402.02
Arsenal Puerto Militar	395.988.56	225.254.66	622.243.22
Remolcadores, Avisos y Chatas del Arsenal			
Puerto Militar	57.061.21	6.090.36	63.151.57
Arsenal Río de la Plata	82.008.66	52.505.94	134.514.60
Arsenal Naval Buenos Aires	106.094.25	76.274.01	132.368.26
Arsenal de Zárate	198.052.51	1.243.61	199.296.12
Escuela Naval Militar	7.034.89	3.647.97	10.682.86
Isla de Martín García	2.374.95	385.27	2.760.22
Hidrografía, Faros y Balizas	995.53	368.64	1.364.17
Suma Total	1.603.701.63	1.764.750.26	3.368.451.89

Diques de carena

Movimiento y producción durante el año 1921.

Buques entrados. 59

Recaudado:

Por derechos de entrada.	\$ o/s	5.040.—
» » » permanencia.	» »	84.947.29
» » » varios.	» »	2.948.68
		<hr/>
Total.	\$ o/s	92.935.97

Personal

Ha sido motivo de especial estudio la constitución y organización del personal de la Armada, teniendo como base las enseñanzas derivadas de la actuación de este factor en las diferentes marinas que intervinieron en la guerra europea y se ha terminado el proyecto de Ley Orgánica correspondiente, en la que se consideran la formación de los cuadros de Oficiales y personal subalterno y la constitución de las reservas navales, de las que en rigor la marina actualmente carece en lo que respecta al elemento profesional.

Personal Superior.

En la actualidad está constituido por los siguientes Jefes y Oficiales de los diversos cuerpos: Cuerpo General 411, Ingenieros Navales 2, Ingenieros Maquinistas 125, Ingenieros Electricistas 29, Ingenieros Torpedistas 4, Cirujanos 43, Farmacéuticos 7, Dentistas 6 y Contadores 91.

En algunos Cuerpos, como el General y el de Ingenieros, se siente la escasez del número de Oficiales para atender todas las demandas del servicio y especialmente en estos momentos en que ha sido necesario destacar algunos de ellos en Comisiones de estudio a Europa y Estados Unidos con el propósito de adquirir conocimientos especiales en determinadas ramas, a fin de seguir de cerca los grandes progresos que las experiencias de la guerra han determinado.

Esta situación, que se puede considerar como transitoria, ha de mejorar a medida que se vayan incorporando al servicio las promociones de la Escuela Naval, cuya ampliación se está fomentando. En parte se suple esta deficiencia manteniendo en puestos administrativos a algunos Jefes y Oficiales retirados.

Personal Subalterno.

Durante el año transcurrido se han tomado diversas medidas tendientes a aumentar el personal permanente de las diversas especialidades por medio del reclutamiento de aprendices para las escuelas, por haberlo exigido así diversos servicios extraordinarios que ha sido necesario atender, como el de vigilancia sanitaria en todo el litoral fluvial, lo que obligó a mantener en situación de armamento a una cantidad de unidades mayor que la prevista. No obstante ésto, se han atendido y cumplido todos los servicios.

— —

La conscripción fué convocada en la fecha oportuna, llevándose a cabo la concentración en condiciones satisfactorias, notándose gran número de licenciados por falta de aptitudes físicas. El personal de conscriptos en servicio se compone de:

Clase 1899	2029
Clase 1900	3420
Recargados	49
Total	<u>5498</u>

Escuelas del Personal Superior.

Ha funcionado normalmente la Escuela de Aplicación para Oficiales, en la que hicieron su curso de instrucción complementaria siete Tenientes de Fragata con resultado satisfactorio, número un tanto reducido debido a la razón de no substraer más Oficiales de los puestos de servicio activo de la Armada.

— —

Actualmente se estudia el plan y programas de una Escuela Superior para Jefes como complemento indispensable de la preparación del Personal Superior para el Comando.

— —

La Escuela Naval ha funcionado con un total de 198 alumnos de los Cuerpos General y de Ingenieros.

La ampliación que sería de desear alcanzará este Instituto para satisfacer cumplidamente a las necesidades de la Armada, está limitada, por el momento, por la falta de capacidad y amplitud de su instalación. Se estudia actualmente el proyecto para llegar a la solución definitiva de este asunto tantas veces postergado.

El curso de aplicación se realizó en la fragata «Sarmiento» egresando de él 15 Oficiales para el Cuerpo General, 7 para el Cuerpo de Ingenieros y 6 para el Cuerpo de Contadores.

— —

La Escuela Nacional de Pilotos ha funcionado con una asistencia total de 58 alumnos, correspondiendo a 1er. año 29, al 2.º año 12, y al 3er. año 17.

Los siete alumnos egresados como ayudantes pilotines hicieron su curso de aplicación en los transportes nacionales «Bahía Blanca», «Río Negro» e «Ingeniero Huergo» y llenados los requisitos reglamentarios fueron patentados como pilotines de la Marina Mercante.

Se ha creado un curso preparatorio, aumentando por lo tanto en un año los estudios, como la manera única de preparar mejor a los jóvenes que se presentan, deficientes en sumo grado, en materias matemáticas principalmente.

Para el año 1922 los ayudantes pilotines se embarcarán en diversos buques de la Marina Mercante Nacional, para hacer su práctica reglamentaria. Esta medida es muy conveniente, pues los pone desde el principio en contacto con el material y medio en el cual han de actuar después, teniendo como instructores a ex-alumnos de la misma escuela.

Escuelas de Personal Subalterno

Se ha tratado por todos los medios de intensificar el reclutamiento de aprendices para estas escuelas que son las destinadas a proveer a la Armada del personal permanente profesional; a este fin se han destacado comisiones al interior de la República, se ha encargado especialmente de esta misión a los apostaderos navales del li-

toral y se han reformado dentro de límites prudentes las exigencias un tanto rigurosas de los Reglamentos de ingreso. Como consecuencia se ha podido contar con un número mayor de aprendices que los años anteriores.

El total de aprendices egresados de las diferentes escuelas es el siguiente:

Escuela de Mecánica.....	20
» Artillería.....	39
» Torpedos.....	10
» Radioseñales.....	13
» Electricidad.....	12
» Máquinas.....	58
» Preparatoria.....	151

Además, 20 aprendices de la Escuela de Mecánica pasaron a la Escuela Naval para seguir los cursos de Ingenieros.

Justicia.

Será necesario proceder a la brevedad posible a una revisión del Código de Justicia Militar a fin de concordar sus disposiciones penales con las del nuevo Código Penal ordinario.

Disciplina

El reducido número de sumarios instruidos y de causas falladas por los Tribunales Militares al personal de la Armada ponen de relieve el estado satisfactorio de su disciplina.

Sanidad

Por diversas causas, el estado sanitario del personal de la Armada no ha sido en el año transcurrido del todo satisfactorio, a pesar de las medidas de profilaxis tomadas por el Cuerpo de Sanidad.

La gripe, que hizo su primera aparición seria el año 1918, no ha dejado de presentarse periódicamente, inclusive en el lapso de tiempo que abarca esta memoria.—Sus consecuencias fueron siempre desfavorables, pues determinaron por sus complicaciones, un sensible porcentaje de decesos.

Habiéndose comprobado la insuficiencia de las instalaciones de hospitalización y aislamiento para estos casos, en que la enfermedad ataca simultáneamente a gran número de individuos, fué necesario disponer la construcción de un pabellón para este fin, anexo al Hospital de Puerto Militar. Será indispensable, además de ésto, ampliar el mismo hospital con otras salas y dotar de comodidades a los hospitales y enfermerías en los otros puntos de concentración de conscriptos, ya que es sabido que periódicamente ha de repetirse ese caso.

Por otra parte, como secuela de esta afección, recrudeció el número de tuberculosos debido a la acción determinante de la grippe sobre el desarrollo de las afecciones de origen bacilar.

La Marina, a pesar de su lucha constante y preconizada con ahinco desde hace mucho tiempo, no ha podido luchar eficazmente contra ese flajelo. La idea surgida de tiempo atrás de levantar un sanatorio que pusiera en buenas condiciones de cura y aislamiento al personal atacado, no ha tenido éxito por la falta de recursos y en cuanto a los beneficios a que tendían disposiciones tomadas por el Departamento de Marina, solo ha sido posible aplicarlas en contados casos por la escasez de camas en el Sanatorio Nacional Santa María.

La defensa del personal, sus familias y por ende de la sociedad, deber ineludible de toda institución, ha tenido que ser abandonada por estas razones, pero es de urgencia suma tomar medidas eficaces para evitar un verdadero desastre.

Es, pensando en ésto y en vista de la ausencia de medios propios y después de haberse hecho representar este Departamento en los Congresos de Tuberculosis, en los que los Cirujanos de la Armada intervinieron con toda eficacia y dadas las conclusiones a que llegó, que el Departamento de Marina pensó sería de suma eficacia adherirse al proyecto del Ministerio de Relaciones Exteriores fundando las mutualidades del personal para ser asistido y llevar el socorro y bienestar a las familias tan necesario como parte integrante del tratamiento. Los resultados altamente satisfactorios obtenidos con estas Instituciones en el Correo y Consejo Nacional de Educación, obligan a preconizar este medio como el que mas ventajas presenta y así lo ha entendido el Ministerio de Marina al

prestar su decidido apoyo y aprobación sobre estas medidas. La ejecución de este plan de defensa colectiva ha de tener como justo corolario la sanción de una ley del Honorable Congreso.

La profilaxis contra las enfermedades venéreas ha sido también otra de las preocupaciones constantes de todo el personal de Sanidad, habiéndose reiterado ello no obstante, a todos los Cirujanos, la necesidad de prestarle preferente atención.

En la planilla que sigue se resume el movimiento sanitario del personal:

Morbilidad del personal de la Armada durante el año 1921

	Total de enfermos	Morbilidad por mil	Enfermedades venéreas por mil	Enfermedades infecciosas por mil	Enfermedades comunes por mil	Bajas por enfermedad	Fallecidos	Retirados por enfermedades	Recetas despachadas
Buques (1).....	7891	130,4	11,5	47,2	72,7	—	10	—	45,531
Reparticiones (1)..	2505	47,4	3,5	17,	26,9	—	14	—	22,715
Hospitales (2).....	3423		86,5	487,7	429,4	476	94	50	53,698

(1) porcentaje sobre el total de las tripulaciones.

(2) porcentaje sobre el total de enfermos.

Radiotelegrafía

Se ha estudiado y formulado un plan general de comunicaciones inalámbricas, que contempla las necesidades del país. De esta red están en construcción las estaciones «Buenos Aires» y «Eldorado», habiéndose inaugurado ya la estación «Posadas».

Los ensayos de radiotelefonía entre algunas de las estaciones en servicio y las que serán destinadas a aviación, han dado comienzo, habiéndose inaugurado dos estaciones radiotelefónicas de relativa potencia.

Se ha adquirido el material para las dos estaciones anteriormente referidas, receptores audiones para todas las estaciones de la Armada y otros materiales para iniciar la modernización de las actuales, existiendo el propósito de dotarlas en su totalidad de transmisores modernos.

La red radiotelegráfica actual del Ministerio de Marina, que es la única existente en el país, debe considerarse solamente como de pequeña potencia, aunque por el momento, debido a la falta de estaciones poderosas, está haciendo el servicio de gran distancia debiendo recurrirse a la retrasmisión sucesiva para llenar ese objeto, lo que como es fácil de comprender origina errores y demoras.

Nuestro sistema radioteleográfico actual es incompleto y se ha sembrado la costa de estaciones de tan poco poder, que si un buque se encontrara en peligro, en condiciones desfavorables, difícilmente podrá ser socorrido a tiempo.

Por las razones expuestas se espera que V. H. acordará los recursos necesarios para llevar a cabo el plan general adoptado, pues es una obra de progreso, que ha de rendir positivos beneficios y que debe ejecutarse cuanto antes, para llenar compromisos que el Gobierno ha contraído al suscribir convenciones de carácter internacional.

El progreso de este servicio de comunicaciones exige también el reemplazo de la ley en vigor N.º 9127, por una nueva, cuyo proyecto ha sido estudiado y formulado ya, y que en breve el Poder Ejecutivo someterá a la consideración de V. H.

Estación «Buenos Aires».

La construcción del edificio de esta estación se halla muy adelantada como asimismo la instalación de las maquinarias correspondientes. Se espera que en breve todo esté listo para que pueda ser librada al servicio público, con lo que se habrá llenado una de las necesidades más imperiosas para poner el servicio de comunicaciones radiotelegráficas en condiciones de poder atender el creciente tráfico inalámbrico.

Estación «Posadas».

En Noviembre del año 1921, fueron inaugurados los servicios de la nueva estación R. T. «Posadas», la que anteriormente funcionaba en una de las plazas de esa localidad y se hacía de urgente necesidad sacarla de ese sitio, por requerirlo así las autoridades locales y el buen servicio.

Los resultados obtenidos con la nueva estación son excelentes.

Estación «Eldorado».

Fué terminado el edificio de esta nueva estación y la instalación de las maquinarias correspondientes, con lo cual pudo inaugurarse en Junio ppdo., librándola al servicio público. Esta estación está llamada a prestar grandes servicios a su zona de influencia, dejando permanente la estación «Puerto Aguirre» con la de «Posadas», llenándose así una necesidad sentida.

Material Radiotelegráfico.

Se ha dispuesto la compra en Europa de diversos materiales modernos y de dos estaciones R. T. a válvulas para ser instaladas, una, en la estación R. T. «Buenos Aires» y la otra, en «Puerto Militar». Serán las primeras estaciones de ondas continuas, tipo comercial, que se instalarán en la República, respondiendo ello al propósito de dotar a toda la red radiotelegráfica de elementos que respondan a los últimos adelantos de la materia.

Personal.

El problema a resolver en estos momentos con respecto a este personal es el de evitar las frecuentes bajas que se producen en los distintos empleos del Cuerpo de Radioseñaleros y que trae como consecuencia una sensible escasez del mismo que perjudica al servicio radiotelegráfico. Es por ello que en el proyecto de presupuesto del año 1922 se elevó a 80 el número de aprendices radioseñaleros, a fin de formar mayor cantidad de personal, debiéndose bonificar mejor algunos puestos, para evitar que este personal profesional deje el servicio y sea atraído por la Marina Mercante.

Hidrografía y Faros

Hidrografía.

Diversas comisiones han tenido a su cargo los estudios hidrográficos que se realizan en nuestro litoral marítimo, los que se encuentran en el siguiente estado:

Puerto Militar.—Se dió término al levantamiento del canal «La Manuelita», comprobándose que había variado su fondo, por lo que se dispuso cambiar la ubicación de las boyas que señalan este canal.

San Clemente.—Quedó terminado el levantamiento del fondeadero frente al arroyo San Clemente, en la Bahía San Borombón.

Litoral marítimo de la Provincia de Buenos Aires.—Los sondajes de la zona Mar Chiquita a Punta Médanos fueron terminados, como asimismo el tramo de Punta Médanos a Cabo San Antonio.

Bahía Croosley.—Durante la permanencia del Balizador «Alférez Mackinlay» en Tierra del Fuego con la Comisión Astronómica, se hizo un levantamiento de esta Bahía en la Isla de los Estados.

Río Grande (Tierra del Fuego).—Se hicieron estudios de mareas y de balizamiento de este punto, determinándose a este fin las coordenadas geográficas y fijando las posiciones con pilares en los lugares donde se levantarán las balizas indicadoras de las enfilaciones para entrar a puerto.

Comisión Astronómica.—Con el objeto de fijar una serie de puntos astronómicos sobre la costa, que sirvan para trabajos ulteriores, se determinaron las coordenadas geográficas en los siguientes lugares: Bahía Thetis, Río Grande, Río Gallegos, Cabo Vírgenes, Bahía Laura, Comodoro Rivadavia, Isla Leones y Punta Piedras. Los puntos han quedado marcados con pilares, trabajo que será continuado.

Cartografía.—Se han publicado las siguientes cartas náuticas: Puerto de Buenos Aires al Tigre (nueva)—Monte Hermoso a Punta Asunción (nueva edición)—Río de la Plata (nueva edición).

Están en preparación las siguientes cartas: Cabo San Antonio a Necochea, Punta Médanos a Mar Chiquita, Bahía San Clemente, Golfo San José, Santa Elena, Bahía Anegada y Puerto Militar a Cuatrerros.

Servicio de la Hora.—Las señales horarias se dieron sin interrupción, de acuerdo con las prescripciones reglamentarias. Para la obtención de la hora se pusieron en práctica métodos modernos de cálculos y observación, con lo que se ha conseguido una mejora sensible en estos servicios.

Habiendo sido adquiridos los aparatos necesarios correspondientes, para establecer un servicio de señales horarias de precisión, especialmente destinadas a trabajos geodésicos e hidrográficos, se tiene el propósito de construir el edificio para el observatorio donde deberán funcionar estos aparatos, para lo cual se ha solicitado de V. H. los fondos necesarios.

Faros.—Se hicieron los estudios pertinentes y proyectos respectivos, con sus cálculos y presupuestos: para el complemento del balizamiento de San Julián, constituido por tres faros y una boya luminosa con aparatos automáticos a destellos por gas acetileno comprimido; para el balizamiento de Santa Cruz que estará constituido por siete balizas y una torre para faro, todo provisto de aparatos luminosos a destellos, automáticos y a gas acetileno comprimido. Con los cálculos respectivos se confeccionaron los planos para la instalación de dos luces en las extremidades de las escolleras del puerto nuevo de Mar del Plata.

Se hicieron también estudios y cálculos para reparaciones y cambio del sistema de iluminación de los faros de Punta Delgada e Isla Leones y pontones-faros uno y seis.

Puerto Mar del Plata.—En Agosto de 1921, se empezaron los trabajos de acuerdo con los estudios y proyectos preparados, para la instalación de dos luces en la extremidad de las escolleras del puerto de Mar del Plata, quedando librada al servicio público esta iluminación el 25 del mismo mes.

El cuidado de las referidas luces está a cargo de la Subprefectura. Estas tres luces tienen una visibilidad de tres millas.

Faro de Quequén.—Este faro cuyas obras se iniciaron el año ppdo., quedó terminado a mediados de Octubre, procediéndose a instalar el aparato óptico y sus elementos, lo que quedó listo, siendo librado al servicio público el 1.º de Noviembre. El alcance luminoso de este faro es de 21 millas.

Faros Querandí y Claromecó.—Actualmente se prosiguen las construcciones, ya muy adelantadas, de los faros Querandí y Claromecó, con los cuales se aumentará la iluminación de nuestras costas marítimas, en beneficio y seguridad de la navegación general.

Estaciones de vigilancia de los Faros.—Se dejaron instaladas definitivamente las de: Puerto Deseado, Río Gallegos y Puerto Madryn teniendo auto-camión las dos últimas, lancha a nafta la primera y además todos los elementos necesarios para el buen servicio de las farolas y su respectivo cuidado.

Reparación del material de repuesto.—Por el taller y depósitos de faros, se preparó todo el material y artículos de repuesto de los sistemas Chance y Barbier y Aga y se remitió a los faros para asegurar el buen funcionamiento de éstos. Estas provisiones y operaciones se hacen cuatro veces al año.

Aeronavegación

Revisados los estudios de ubicación de la Escuela de Aviación Naval en el sitio denominado «Punta Chica» situado entre San Fernando y San Isidro, se llegó a la conclusión, de que su ubicación en el paraje indicado no era conveniente, suspendiéndose en consecuencia las medidas tomadas para llevarlo a la práctica.

En efecto, analizados los expedientes de expropiación de los terrenos y presupuestos para las obras de contención y relleno de los mismos y el dragado que se proyectaba para dar mayor profundidad a las aguas circunvecinas, el que no tendría mayor duración debido a los vientos del S. E., lo que daría lugar a un trabajo ilimitado y muy costoso financieramente y unido ésto al costo de las obras de contención y relleno indispensables, se vió la necesidad de buscar otro lugar, donde no se gastara tanto dinero solamente en

la preparación del terreno, un millón de pesos aproximadamente. La ubicación de la Escuela por razones de orden militar y administrativo debía hallarse en el asiento de una base naval y anexada a la correspondiente estación aérea.

El Honorable Congreso había votado una suma determinada para la instalación y funcionamiento de la Aviación en la Armada y no era justo destinar la elevada cantidad de 1.000.000 de pesos tan solo en las obras de rellenamiento y contención de los terrenos de Punta Chica. Por todas estas razones se resolvió establecer la estación de hidroaviones en la Base Naval de Puerto Militar, adquiriendo elementos apropiados para ella y la Escuela de Aviación que funciona anexa.

El edificio para la Escuela y Estación Aeronaval ha sido licitado, habiéndose adjudicado la construcción del mismo a la casa Harcastle por \$ 682.842.71, obras que habían sido presupuestadas en \$ 804.290.60 por el Ministerio de Obras Públicas, lo que representa un 15 % de economía.

Hangares para Aeronaves.—Dispuesta la construcción en la Base Naval de Puerto Militar de la Estación Aeronaval y de la Escuela de Aviación, procedióse rápidamente a levantar un taller provisional para facilitar el armar de hangares y demás construcciones.

Se montó y armó un hangar tipo Bessoneau, convenientemente reforzado, adquirido en el país.

Se adquirieron en Alemania cuatro hangares de 30 × 60 metros dos con puertas de 6,5 metros y con puertas de 7,5 metros de alto. Este material costó 302.000 \$ m/n.

Talleres.—Se adquirió en los Estados Unidos un taller para la Estación Aeronaval por la suma de 68.390 \$ m/n y las maquinarias para el mismo se adquirieron en el mismo país y en Inglaterra, habiéndose invertido la cantidad de 154.636 \$ m/n. Las primeras remesas de todo este material, han empezado a llegar al país.

Aeronaves.—El material que estaba depositado en San Fernando fué trasladado a Puerto Militar.

Para la instrucción de pilotos en la Escuela de Aviación se

adquirieron en Inglaterra 10 hidroaviones «Avro» con materiales y motores de repuesto por la suma de 395.203 \$ m/n.

Estos hidroaviones son especialmente contruídos y probados como aparatos de instrucción.

En los Estados Unidos se adquirieron hidroaviones tipo moderno con sus juegos correspondientes de repuesto, por el costo total de 529.916 \$ m/n.

Este material ha sido ya entregado a las Comisiones Navales en Europa y Estados Unidos y han llegado al país las primeras remesas.

Dirigible.—Para la Escuela de Aerostación que se ha instalado en el Fuerte Barragán, se adquirió en el país un dirigible semi-rígido tipo «O» italiano de 3.600 metros cúbicos, dos generadores de hidrógeno, un compresor, material e instalaciones auxiliares por la suma total de 150.000 \$ m/n. Con el mismo destino se ha comprado en Italia del establecimiento de construcciones aeronáuticas un dirigible semi-rígido tipo «O» modelo italiano de 3.600 metros cúbicos, globos libres y globos observatorios tipo italiano.

Con este material aeronáutico se adquirieron también para- caídas invirtiéndose en total la suma de 109.481 \$ m/n. Además se han adquirido las instalaciones radiotelegráficas y telefónicas correspondientes.

Escuelas.—A la Escuela de Aviación se adscribió el guardacostas «Almirante Brown» a los efectos de alojar al personal mientras se construye el edificio para la misma.

El número de alumnos pilotos para la Escuela de Aviación ha sido fijado en 20, siendo por mitades Oficiales y Suboficiales.

Anexa a la misma Escuela funciona un curso de Aprendices Avia- dores al cual se han incorporado alumnos de la Escuela Preparatoria, de la de Máquinas y otros de la Escuela Volación Naval de Puerto Militar.

Estas escuelas para especializar personal subalterno en los servicios indispensables en el Cuerpo de Aviación, figuran con su personal en el proyecto de presupuesto para el año 1922.

La Escuela de Aerostación funciona en Fuerte Barragán, habiéndose fijado en ocho el número de alumnos, de los cuales cuatro son Oficiales y cuatro Suboficiales.

Reglamentaciones.—Se ha aprobado la reglamentación de la «Organización del Servicio Aeronáutico Naval», y los reglamentos para las Escuelas de Aviación y Aerostación Naval.

Administración

Se han atendido con la regularidad posible los servicios del pago de haberes del personal y de aprovisionamiento de los buques y reparticiones, habiéndose tropezado en estos últimos con los inconvenientes de la insuficiencia de las partidas asignadas, debidos en gran parte a la carestía de los artículos. A este respecto la experiencia ha demostrado que habría conveniencia en mantener stocks permanentes en los almacenes y depósitos de las Regiones Navales para atender el servicio de abastecimiento; en este sentido se han tomado algunas medidas para llegar a ese objetivo que permitirá hacer las adquisiciones en las condiciones mas favorables para el erario, esto es, en las oportunidades que mas convenga según las fluctuaciones de la plaza y libres del apremio de épocas determinadas de antemano como sucede actualmente.

El siguiente cuadro demuestra las existencias y el movimiento de los depósitos:

Existencia de los Depósitos al 31 de Diciembre 1921

Depósito Naval.....	882.444.19
» de Ferretería.....	484.327.90
» » Electricidad y Radiotelegrafía.	368.743.54
» » Equipos.....	2.635.342.63
» » Confecciones.....	72.907.27
» » Víveres.....	162.740.15
» » Droguería.....	199.577.72
» » Librería.....	115.853.17
	<hr/>
	<u>4.921.936.57</u>

Movimiento de los mismos depósitos durante el año 1921

DEPOSITOS	Existencia al 1.º de Enero 1921	Entradas o recibido	Salidas o entregado	Mercaderías en depósito con imputación al presupuesto 1921	Stock de reserva el 1.º de Enero de 1922
Naval.....	1.157.404.66	1.524.681.68	1.799.642.15	146.365.20	736.078.99
Ferretería.....	547.492.93	905.639.86	968.804.89	97.219.16	387.108.74
Electric. y Radiograf..	350.092.46	398.697.14	380.046.06	49.118.93	319.624.61
Equipos.....	2.537.346.97	4.651.601.97	4.553.606.31	438.360.14	2.196.982.49
Confecciones.....	72.181.09	465.821.88	465.095.70	—	72.907.27
Viveres.....	133.470.51	1.358.457.93	1.329.188.29	72.793.69	89.946.46
Droguería.....	185.994.94	226.543.94	212.961.16	20.962.68	178.615.04
Librería.....	—	295.218.06	179.364.89	4.135.01	111.718.16
	4.983.983.56	9.826.662.46	9.888.709.45	828.954.81	4.092.981.76

Las adquisiciones de combustible para los diversos servicios está expresada en los siguientes cuadros:

Compra de combustible para la Armada

10.020 toneladas inglesas de carbón adquiridas en los EE. UU.....	\$	171.042.56
19.089.224 toneladas métricas de carbón adquiridas en el país.....	»	778.129.24
Adquisiciones varias de nafta, carbón de leña, coke, leña, antracita, gasoil, carbón de fragua y pago de corriente eléctrica. etc.....	»	701.606.42
Se comprenden en esta partida jornales de carga y descarga de carbón y gastos pertinentes.....		
	\$	<u>1.650.778.22</u>

Carbón adquirido en virtud de Acuerdos Especiales

Por Acuerdo de Junio 30/921 varios buques en viaje al Perú:	
5.495 toneladas métricas de carbón....	\$ 261.987.86
Cordón Sanitario:	
Por Acuerdo Agosto 22/921:	
3.487.547 toneladas métricas de carbón. »	118.569.29
Por Acuerdo de Noviembre 15/921 viaje del «San Martín» a Río de Janeiro:	
1.300 toneladas métricas de carbón.... »	40.238.63
Acuerdo de Diciembre 19/921:	
1.956 toneladas métricas de carbón.... »	57.124.06
	\$ <u>477.919.84</u>

Carbón adquirido con destino a los Transportes de la Armada y con imputación al producido de Transportes en el País

41.000 kilos a la Ribereña del Plata...	\$ 2.352.27
230.000 » » » » » » ... »	8.860.23
600.000 » » » Wilson Sons y Cía... »	23.113.64
400.000 » » » » » » ... »	15.409.09
63.000 » » » Ribereña del Plata... »	2.527.16
17.000 » » » » » » ... »	681.93
600.000 » » » Wilson Sons y Cía... »	22.840.91
750.000 » » » Ribereña del Plata... »	23.011.36
	\$ <u>98.796.59</u>

Carbón adquirido con destino a los Transportes de la Armada y con imputación al producido de Transportes en el Extranjero

1.000 toneladas inglesas a Jorjan y Silberbauer.....	\$ 24.024.84
600 toneladas inglesas a Jorjan y Silberbauer.....	» 23.560.91
	\$ <u>47.585.75</u>

El movimiento y producido de los transportes y buques-tanques ha sido durante el año 1921 el que ha continuación se detalla:

TRANSPORTE e ITINERARIO	PRODUCIDO	
	Oficial	Particular
«Bahía Blanca»—Viaje a Hamburgo, Filadelfia, Buenos Aires.....	210.618.82	11.524.10
«Chaco»—Cuatro viajes a la Costa Sud.....	159.90	58.510.19
«Guardia Nacional»—Dos viajes a la Costa Sud.....	78.249.84	91.547.36
«Patagonia»—Cinco viajes a la Costa Sud.....	79.416.51	135.384.16
«Río Negro»—Dos viajes a la Costa Sud.....	25.236.36	116.687.82
«Minsitro Ezcurra»—Un viaje a Comodoro Rivadavia.....	—	19.420.78
«Aristóbulo del Valle»—Un viaje a Comodoro Rivadavia.....	—	12.925.57
Totales.....	393.681.43	445.999.98

Los transportes «Aristóbulo del Valle» e «Ingeniero Huergo» fueron entregados al Ministerio de Agricultura el 27 de Agosto y 30 de Septiembre, respectivamente.

Los gastos especiales autorizados en Acuerdos por razones de ineludible necesidad han sido los siguientes:

Abril 25—Reparaciones crucero «Buenos Aires».....	\$	752.935.—
Junio 30—Gastos Embajada al Perú...	»	303.763.63
Agosto 18—Construcción pabellón enfermos infecciosos P. Militar.....	»	250.000.—
Agosto 22—Adquisición carbón y gastos buques Cordón Sanitario.....	»	116.067.22
Septiembre 21—Pasajes, fletes T. Nacionales por cuenta de varios Ministerios.	»	155.319.17
Octubre 27—Reparaciones corbeta «Uruguay».....	»	47.617.75
Noviembre 15 —Gastos Embajada Extraordinaria al Brasil.....	»	56.818.18
Diciembre 19—Construcción de un anexo en la Escuela Naval.....	»	81.754.01
Diciembre 22—Adquisición de 2.000 toneladas de carbón.....	»	60.000.—
Adquisición de 18 buques auxiliares....	»	759.000.—
Sustitución de 400 conscriptos por marineros en las Prefecturas.....	»	325.800.—
	\$	<u>2.900.074.96</u>

En el adjunto balance general se detalla la forma de inversión de los fondos del Presupuesto para el año 1921, así como los saldos y déficits experimentados en cada partida y los refuerzos que han sido autorizados por Acuerdos de Gobierno a fin de llenar las necesidades que cada una estaba destinada a satisfacer.

MINISTERIO DE MARINA

DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

BALANCE Y SALDOS DE SU PRESUPUESTO—EJERCICIO 1921

INCISO	ITEM	ARTIC.	REPARTICIONES	VOTADO POR PRESUPUESTO 1921	REFUERZOS POR ACUERDOS	IMPUTADO	RETENIDO PARA 1922	SALDOS	EXCEDIDOS	OBSERVACIONES
1	1	—	Ministerio	141.840.—		140.321.66		1.518.34		
1	2	—	División Técnica Naval	24.720.—		24.381.67		338.33		
1	3	—	División Hidrografía	425.620.—		424.883.11		736.89		
1	4	—	Sostenimiento Oficina Hidrográfica	5.727.27		5.727.27		—		
1	5	—	División Servicio Radiotelegráfico	67.200.—		67.199.84		0.16		
1	6	—	División Laboratorios	49.560.—		49.446.67		113.33		
1	7	—	Museo Naval—Biblioteca Nacional de Marina	24.960.—		24.770.—		190.—		
1	8	—	Dirección General del Material	116.760.—		115.459.22		1.300.78		
1	9	—	Dirección General del Personal	159.240.—		158.687.98		552.02		
1	10	—	Gastos Varios del Ministerio	54.000.—		54.000.—		—		
2	1	—	Justicia Militar	22.620.—		22.620.—		—		
2	2	—	» » Gastos	2.400.—		2.200.—		200.—		
3	1	—	Arsenal del Río de La Plata	346.860.—		346.698.82		161.18		
3	2	—	» » » » gastos	124.000.—		111.755.42		12.244.58		
3	3	—	Arsenal de Puerto Militar	549.840.—		549.828.96		11.04		
3	4	—	» » » » gastos	192.000.—		189.500.36		2.499.64		
3	5	—	Contaduría Principal de Puerto Militar	37.080.—		34.644.34		2.435.66		
3	6	—	Comandancia de Artillería de Costas	22.020.—		21.605.48		414.52		
3	7	—	Dársena Norte y Taller de Marina	176.580.—		175.124.49		1.455.51		
3	8	—	Arsenal Artillería de Marina, Zárate	101.700.—		101.594.93		105.07		
3	9	—	Médico Adscripto al Arsenal	3.600.—		4.650.—		—	1.050.—	
3	10	—	Depósito de Artillería del Tigre	2.880.—		2.880.—		—		
3	11	—	Buques Auxiliares	162.180.—		162.181.50		—	1.50	
3	12	—	Gastos de Arsenales y Taller de Marina	1.632.000.—		1.630.304.14		1.695.86		
4	1	—	Isla de Martín García	31.560.—		30.562.66		997.34		
5	1	—	Escuela Naval	329.220.—		326.379.12		2.840.88		
5	2	—	» Aplicación para Oficiales	17.520.—		17.165.98		354.02		
5	3	—	» Nacional de Pilotos	34.140.—		33.540.—		600.—		
5	4	—	» de Artillería	50.760.—		35.833.09		14.926.91		
5	5	—	» de Torpedos	7.020.—		6.235.50		784.50		
5	6	—	» de Mecánicos	187.392.—		165.771.95		21.620.05		
5	7	—	» de Timonería	38.460.—		16.035.46		22.424.54		
5	8	—	» de Máquinas	52.560.—		49.486.97		3.073.03		
5	9	—	» de Electricidad	6.900.—		5.761.84		1.138.16		
5	10	—	» de Radiotelegrafía	5.400.—		3.824.—		1.576.—		
5	11	—	» Preparatoria	25.920.—		25.648.09		271.91		
5	12	—	Aprendices 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.—		4.709.573.62		14.886.38		
6	2	—	Gratificación de la Plana Mayor Activa	1.107.420.—		1.030.897.64		76.522.36		
6	3	—	Suplementos, 10%, Retirados, Médicos	180.000.—		177.713.23		2.286.77		
6	4	—	Personal Subalterno	9.112.500.—		8.326.576.96		785.923.04		
6	5	—	Asignaciones Varias	694.000.—		654.692.52		39.307.48		
7	1	—	Dirección General Administrativa	361.500.—		359.738.44		1.761.56		
7	2	1	Materiales y Efectos Navales	1.600.000.—	1.054.000.54	2.646.805.84		7.194.70		
7	2	2	Equipos y Medicamentos	2.450.000.—	160.552.11	2.610.552.11		—		
7	2	3	Racionamiento General de la Armada	2.900.000.—	1.122.523.63	4.022.523.63		—		Los refuerzos anotados han sido autorizados por Acuerdo de fecha:
7	2	4	Muebles y Eventuales de los Buques	146.000.—	12.499.12	158.499.12		—		
7	2	5	Jornales de Peones	96.000.—	2.067.80	98.067.80		—		
7	2	6	Gastos Eventuales Serv. Administrativo	60.000.—		60.000.—		—		
7	2	7	Acarreo y Lanchaje	86.000.—		86.000.—		—		Oct. 21/921 \$ 1.430.000.—
7	2	8	Embarcaciones Menores	54.000.—		54.000.—		—		Ener. 23/922 480.908.24
7	2	9	Carga y Descarga	18.000.—		18.000.—		—		Julio 21/921 891.513.18
7	2	10	Forrajes y Enseres de Caballería	6.000.—		6.000.—		—		
7	2	11	Compra de Combustible para la Armada	1.500.000.—	150.778.22	1.650.568.95		209.27		
8	1	—	Personal Contratado a Oro	6.818.18		6.818.16		0.02		
9	1	—	Reparaciones, Conservación de Edificios, etc.	90.000.—		90.000.—		—		
9	2	—	Pasajes, Fletes, Remolques	300.000.—	300.000.—	597.799.19		2.200.81		
9	3	—	Instruc. Agasajos, Balizam. Faros, Evoluciones	600.000.—		374.143.61	223.355.75	2.500.64		
9	4	—	Munición de Ejercicio, Rep. de Blancos	200.000.—		164.373.90	35.626.10	—		
9	5	—	Gastos de Entierro y Lutos	26.000.—	15.000.—	37.266.60		3.733.40		Dic. 24/921 \$ 15.000.—
9	6	—	Reparación de Buques, Cambio de Calderas	350.000.—		343.409.55		6.590.45		
9	7	—	Construc. Reparación, Modificación Faros	120.000.—		120.000.—		—		
9	8	—	Construc. Reparación, Estac. Radiotelegraficas	200.000.—		49.700.—	150.300.—	—		
9	9	—	Construc. Pozos Surgentes en Pto. Militar	100.000.—		—	100.000.—	—		
10	1	—	Prefectura General de Puertos	190.740.—		190.408.66		331.34		
10	2	—	» Cuerpos de Amarradores	124.200.—		123.016.13		1.183.87		
10	3	—	» Marítima y Fluvial	1.985.880.—		1.964.185.92		21.694.08		
10	4	—	» Personal de Embarcaciones	203.460.—		203.374.07		85.93		
10	5	—	» Gastos Varios	132.700.—		75.975.—	56.725.—	—		
			Sumas..... \$ m/n.	36.459.117.45	2.817.421.42	37.647391.17	566.006.85	1.064.192.35	1.051.50	

Ley 11.178 Imputado cuatro meses

Artículo 5.º \$ 335.096.—
» 6.º » 786.794.80

Total... m/n \$ 1.121.890.80

Vº. Bº.

Firmado: LUIS A. LAN
Director General de Administrativa

División Contaduría, Julio 19 de 1922

Firmado: ENRIQUE A. GONELLA

Planilla demostrativa de la inversión de los sobrantes del Presupuesto de 1920, retenidos por Acuerdo de 18 de Marzo de 1921

	INVERTIDO	CREDITO
		\$ 1.772.687.91
Haberes ejercicio vencido.....	\$ 78.071.02	
Reparaciones «Garibaldi».....	» 395.904.83	
Reparaciones «Pueyrredón».....	» 393.566.63	
Reparaciones «Azopardo».....	» 51.361.64	
Maquinarias taller torpedos Arsenal Río de la Plata.....	» 12.000.—	
A cuentas Estación Radiográfica Buenos Aires.....	» 65.603.40	
Imputación haberes y gastos Comisiones Navales.....	» 307.399.09	
Instalación cables Cía. Electricidad Estación Radiográfica B. Aires.	» 35.500.—	
Calderas para remolcadores.....	» 34.612.—	
Reparaciones torpedero «La Plata».	» 40.000.—	
División electricidad Arsenal Dársena Norte.....	» 26.122.64	
A cuenta construcción Estación Radiográfica Buenos Aires....	» 26.349.13	
Reparaciones de la «Sarmiento»..	» 50.000.—	\$ 1.516.490.38
	Saldo....	<u>\$ 256.197.53</u>

NOTA.—Este saldo se encuentra retenido para responder a la terminación de la construcción de la Estación Radiográfica Buenos Aires; reparaciones del guardacostas «Independencia», transporte «Pampa» y pontón faro «Bahía Blanca».

Fondos entregados por la Tesorería General de la Nación, para gastos, con imputación al Presupuesto o Acuerdos Especiales de 1921.

A la Dirección General Administrativa....	\$ 33.546.382.77
Directamente a los interesados.....	» 8.828.298.11
Pagado a las Comisiones Navales.....	» 920.654.37
Total pagado.....	<u>\$ 43.295.335.25</u>

Planilla demostrativa de lo imputado al Anexo J. (Retiros y Pensiones) en el año 1921

Inciso 2	Item 1	\$ m/n	10.390.50
» 2	» 2	» »	605.925.77
» 2	» 3	» »	2.395.480.33
» 2	» 4	» »	65.300.—
				<u>3.077.096.60</u>

Prefectura General Marítima

Por el decreto de reorganización del Ministerio de Marina, se cambió a esta Dirección su antigua denominación por la de Prefectura General Marítima, más adaptable al plan de nueva organización que se dará a ella, con las funciones especiales que le confiere la Ley N.º 3445 de Policía Marítima y las generales que en virtud de la Ley 3727 de Ministerios Nacionales corresponden al de Marina, y que por su naturaleza no incumben a las otras Direcciones Generales, ni Estado Mayor General. Con ello, por otra parte, se dará cumplimiento al Decreto de 7 de Setiembre de 1917, creando la Subprefectura de la Capital con jurisdicción propia, lo que alivia a esa Dirección General de las funciones ejecutivas en el Puerto de la Capital Federal con gran beneficio para los intereses generales, pues podrá atender holgadamente las funciones directivas que le competen en todo el litoral marítimo y fluvial.

En cumplimiento del Art. 29 de la Ley N.º 10606 (Cabotaje Nacional) se ha dispuesto que la Prefectura General Marítima inicie la revisión de las Ordenanzas Marítimas en vigor empezando por las Reglamentaciones más urgentes a fin de reducir las cargas a la Marina Mercante Nacional, encuadrándolas en los propósitos que inspiraron la sanción de la ley mencionada.

De conformidad con la Ley 3727 de organización de los Ministerios Nacionales y por disposición expresa del Art. 878 de la Ley N.º 810 (ordenanzas de aduana) el Ministerio de Marina por intermedio de la Prefectura General Marítima, se ha hecho cargo de la expedición de las patentes de «Privilegio de paquetes», y a

cuyo efecto está en trámite la aprobación de una nueva reglamentación que contemplará los intereses del Estado y los de la Marina Mercante.

Por considerarse inconveniente que conscriptos presten servicios en las Prefecturas, lo que no está de acuerdo con la finalidad que persigue la Ley de Servicio Militar Obligatorio, desde el año 1918 se ha sustituido el servicio de los conscriptos por Marineros de 2.^a clase.

Es necesario consignar esta sustitución en el próximo Presupuesto que se someterá a la consideración de V. H. para regularizar esta situación.

Para completar la vigilancia policial y aduanera de las costas marítima y fluvial del país especialmente en las zonas fronterizas con el Brasil, Paraguay y Uruguay, en gran parte abiertas al contrabando por la gran extensión que abarcan y el reducido número de dependencias, escasez de personal y medios de movilidad de que se dispone en la actualidad, se ha proyectado la creación e instalación de 70 Destacamentos en lugares elegidos como más aparentes al fin perseguido de acuerdo con informes y testimonios de funcionarios y vecinos.

Ya han sido reconocidos en su gran mayoría los terrenos en que han de ser instalados los nuevos destacamentos proyectados siendo posible que los demás sufran algunas variantes en cuanto a su ubicación definitiva, a fin de completar el plan que se tiene en vista al establecer destacamentos en zonas que carecen de toda vigilancia por parte de la autoridad marítima y fluvial.

Para llevar a cabo este propósito se requieren terrenos, locales, muebles, embarcaciones, útiles y personal de empleados y marineros que exigen resoluciones y gastos que se considera llegado el momento de contemplar en forma definitiva a fin de no demorar más su realización.

Con respecto a los terrenos necesarios para los nuevos destacamentos se han iniciado con éxito gestiones para la cesión gratuita de los mismos por parte de sus propietarios, contándose ya además de algunas terrenos fiscales, donaciones importantes de terrenos, edificios y materiales.

Entre los locales necesarios figuran algunos de construcción de material y otros de madera; en ciertos lugares se podrá alquilar locales a precios módicos pero en la mayoría es indispensable construirlos.

En el proyecto de Presupuesto para 1922 han sido incluídas las Partidas indispensables para inciar la construcción de estos locales y la adquisición de embarcaciones menores para los destacamentos proyectados como así también para algunas embarcaciones de auxilio contra incendio y salvamentos de buques, embarcaciones salvavidas (life-boats) para los puertos de mar o balnearios y embarcaciones a motor y a remo para funciones de policía en los puertos y ríos, pues en unos casos hay carencia absoluta de esos elementos y en otros se ha comprobado la insuficiencia del existente debido al estado de desgaste que ya no admite reparaciones.

Servicios de Resguardos. Aduanas y Receptorías.—Los Resguardos del litoral, fluvial y marítimo reincorporados a la Prefectura General desde Junio de 1917 se desenvuelven y cumplen sus funciones con regularidad, estando ellos a cargo del personal de las Subprefecturas, Ayudantías y Destacamentos que atienden ese servicio conjuntamente con el de policía.

Dicho servicio requiere mucha atención y prolijidad en el control de todas las cargas entradas y salidas, por cuya razón se distrae la mayor parte del personal de oficiales por no poderse delegar estas funciones en el personal de tropa, dada la naturaleza de las mismas.

Las relaciones entre las Aduanas o Receptorías y las Subprefecturas y demás dependencias de la Dirección General Marítima son concordantes y se armonizan en sus procedimientos.

En la fiscalización realizada en el servicio de vigilancia y recorrida realizados por las dependencias de las Zonas fluviales fronterizas se tomaron 34 contrabandos durante el año 1921.

Las dependencias situadas al Sud del paralelo 42o. además de las funciones de policía y resguardo desempeñan desde 1918 las que corresponden a las Aduanas, indicándose en la planilla respectiva el importe total de todo lo percibido comparado con el del año anterior.

En el curso del año 1921 se han cobrado en efectivo por las Subprefecturas de la Costa Sud la suma de \$ 1.443,009,80 m/n cuya cifra acusa una diferencia en menos de \$ 1.384,117,72 m/n comparándola con la correspondiente al año 1920.—Además, corresponde por afianzamientos de dobles derechos sobre los impuestos que deben percibirse por las exportaciones la suma de \$ 394.966,68 m/n.

La diferencia en menos que se ha percibido durante el año ppto. se debe en parte a que los frutos y productos han sido eximidos de derechos de exportación en razón de que los precios no alcanzaban los precios básicos fijados en las planillas de aforos mensuales confeccionadas por el Ministerio de Hacienda.

Recaudación aduanera durante los años de 1920 y 1921 por las Subprefecturas de la Costa Sud

PUERTOS	DERECHOS		AFIANZAMIENTOS	
	1920	1921	1920	1921
Madryn.....	393.420.36	204.912.19	1.384.762.17	113.456.04
C. Rivadavia..	177.048.48	180.490.51	1.359.393.09	53.280.43
Deseado.....	386.105.65	123.186.73	1.149.988.84	101.377.84
San Julián....	385.837.98	186.004.06	784.890.94	30.805.89
Santa Cruz....	305.318.13	190.122.43	1.652.200.19	45.968.91
Río Gallegos..	543.758.09	353.367.70	1.123.873.89	45.327.97
Río Grande....	629.466.80	195.447.74	1.621.67	240.00
Ushuaia.....	6.172.10	9.478.57	10.016.25	4.509.60
Total...	2.827.127.59	1.443.009.87	7.466.747.04	394.966.68

Diferencia en merma del año 1921. por derechos 1.384.117.72

Movimiento Portuario.

En 1921 el movimiento total de buques en los puertos de la República, fué de 35.307.752,19 toneladas, cuya cantidad—comparada con la correspondiente al año 1920—señala una disminución de 988.270,68 tons.

Descompuesta la suma total arriba expresada corresponden:

20.555.243.20 tons. a los buques de ultramar.

14.541.627.56 » » » » cabotaje nacional.

210.881.43 » » » fluviales ribereños.

Estas cantidades parciales, en relación a sus correspondientes de 1920, indican que se ha operado en 1921 en la navegación y comercio de ultramar una considerable disminución que llega a 5 270.834,06 tons. y un aumento de 4.206.133,57 tons. y de 96.429,81 tons., respectivamente, en la navegación que han realizado los buques nacionales de Cabotaje y las embarcaciones de naciones limítrofes ribereñas.

Pasando al análisis de los parciales antes indicados, resulta que el movimiento de los buques de ultramar está representado, en detalle por las siguientes cifras:

3693 vapores entrados con 10.308.600,24 toneladas

3587 » salidos » 9.926.967.60 »

305 veleros entrados con 159.534.52 »

321 » salidos » 160.140.84 »

Entradas y salidas.

Puerto de la Capital.

1872 vapores con 5.444.820,84 tons. y 1812 vapores con 5.219.213.83 tons.

216 veleros con 115.172,44 tons. y 232 veleros con 117.713.82 ts.

Puertos de la Costa Sud.

376 vapores con 703.651.92 tons. y 369 vapores con 702.255.82 ts.

43 veleros con 5.341.56 tons. y 44 veleros con 7.654.56 tons.

Puertos de los ríos:

1445 vapores con 4.160.127.48 tons. y 1406 vapores con 4.004.497.95 tons.; 46 veleros con 39.020.52 tons. y 45 veleros con 34.703.14 tons.

De las cantidades precedentemente detalladas y que sumadas representan el movimiento total de buques entrados y salidos de y para ultramar corresponden a la *carga total efectiva* las cifras que van a continuación:

Puerto de la Capital	{	Entrada 5.219.646.72 tons.
		Salida 4.035.277.82 »
Puertos de la Costa Sud	{	Entrada 262.774.98 tons.
		Salida 635.514.43 »
Puertos de ríos interiores	{	Entrada 2.538.115.79 tons.
		Salida 3.480.866.17 »

Como se vé, las cifras correspondientes a la *carga total efectiva* entrada y salida de y para ultramar se equilibran, pués las primeras suman 8.020.537.49 tons. y las segundas acienden a 8.151.658.42 tons.

La suma de estos dos últimos totales comparados con los correspondientes al año anterior, denota que en 1921 han entrado y salido del país, respectivamente, 1.134.913.57 tons. y 2.313.512.01 tons. de carga efectiva *menos* que en 1920.

En la cifras totales referentes a la carga efectiva entrada y salida están incluídas 143.308.77 tons. y 128.318.64 tons. de carga transportada desde y para ultramar por buques de pabellón nacional, cuyas cifras se descomponen así:

Entradas	{	97 Vapores con 138.019.55 tons.
		7 Veleros con 5.289.22 »
Salidas	{	81 Vapores con 125.004.64 tons.
		3 Veleros con 3.314.00 »

El movimiento total correspondiente a los buques que en 1921 han navegado y efectuado el comercio de cabotaje reservado a los buques nacionales por la Ley N.º 10606 ha producido—con relación al año 1920 un aumento de 4.206.133.57 tons.

Dicho movimiento se descompone como sigue:

20.678 vapores	entrados con	5.749.899.42 tons.
22.423 veleros	entrados con	1.615.548.12 »
20.240 vapores	salidos con	5.635.409.42 »
21.427 veleros	salidos con	1.540.770.60 »

Estas cifras a su vez se descomponen por zonas o grupos de puerto en la siguiente forma:

Puerto de la Capital.

Entradas	{	1785 vapores con	1.072.523.63 tons.
		7008 veleros con	843.772.10 »
Salidas	{	1750 vapores con	1.038.915.96 tons.
		6310 veleros con	801.704.98 »

Puertos de la Costa Sud.

Entradas	{	667 vapores con	725.512.59 tons.
		101 veleros con	3.471.18 »
Salidas	{	652 vapores con	707.285.67 tons.
		100 veleros con	3.496.37 »

Puertos de los ríos interiores.

Entradas	{	18.226 vapores con	3.951.863.20 tons.
		15.314 veleros con	768.304.84 »
Salidas	{	17.838 vapores con	3.889.207.79 tons.
		15.067 veleros con	735.569.27 »

El movimiento total de carga efectiva transportada por los buques nacionales de cabotaje fué de 7.697.521.26 tons. en 1921 resultando así—con respecto al año 1920—un aumento de 1.592.335.53 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 de 1921, ha continuado el aumento anotado en la Memoria del año anterior. En efecto dicho movimiento que fué en total de 210.881.43 tons. superó en 96.429. 81 tons.

En detalle el movimiento de buques fluviales ribereños, en 1921, fué el siguiente:

Entradas { 230 vapores con 75.176.78 tons.
601 veleros con 31.924.45 tons.

Salidas { 224 vapores con 74.616.88 tons.
561 veleros con 29.163.32 tons.

Estas cantidades se distribuyen así, por banderas:

Uruguayos { 229 vapores entrados y salidos con 116.934.77 tons.
374 veleros » » 20.194.21 »

Uruguayos { 254 vapores entrados y salidos con 16.217.07 tons.
452 veleros » » 21.632.97 »

Brasileños { 71 vapores entrados y salidos con 17.181.85 tons.
336 veleros » » 19.260.59 »

Como se ve la República Oriental del Uruguay ocupó el primer puesto, como en el año 1920.

Las cifras comparativas de 1920 y 1921 son las siguientes:

	1920	1921
Rep. O. del Uruguay	51.815.25 tons.	136.588.98 tons.
Paraguay	27.342.97 »	37.850.01 »
Brasil	36.317.29 »	36.442.44 »

La carga efectiva transportada por los buques fluviales ribereños, en los años 1920 y 1921, está representada por las siguientes cifras:

	1920	1922
Entrada	18.361.81 tons.	37.551.27 tons.
Salida	44.036.36 »	51.421.46 »

Marina Mercante.

La superintendencia que ejerce la Prefectura General Marítima en lo que a la Marina Mercante Nacional atañe, se refiere al personal y al material, dedicando una constante vigilancia tendiente a exigir el cumplimiento de los Reglamentos y Ordenanzas para garantizar, no sólo a las personas y buques, sino también a las cargas que transportan éstos.

Capitanes de Ultramar, Pilotos y Pilotines.

El elenco del personal de la Marina Mercante Nacional aumenta cada año que pasa, pues en la actualidad existen 165 Capitanes de Ultramar inscriptos en el registro respectivo que lleva la Prefectura General, de los cuales 47 son profesionales que han egresado de nuestra Escuela Nacional de Pilotos, siendo los restantes extranjeros que han revalidado sus títulos, previa comprobación de los demás requisitos reglamentarios.

En el Registro correspondiente existen inscriptos 91 pilotos y 84 pilotines, en su casi totalidad argentinos nativos que han cursado sus estudios en la Escuela Nacional de Pilotos.

Capitanes y Patrones de Cabotaje.

Los gremios de Capitanes y Patrones de Cabotaje también han aumentado.

El primero se halla reglamentado por la Ordenanza de Junio 23 de 1921, existiendo hoy 107 Capitanes de Cabotaje inscriptos.

El gremio de Patrones de Cabotaje es el más numeroso de los profesionales, pues hoy alcanzan en total a 3.652 los inscriptos en todas las zonas y jurisdicciones fluviales y portuarias.

Prácticos.

Es objeto de continua y especial atención este importante cuerpo que en la actualidad está constituido por 253 personas, cuyo número llena suficientemente las necesidades actuales de la navegación y del comercio de ultramar

Existen hoy inscriptos:

63	Prácticos del Río de la Plata.
74	» » Río Paraná.
6	» » Río Uruguay.
110	» de los puertos.

Con el propósito de mejorar, en cuanto sea posible, los servicios que deben prestar los prácticos se han adoptado algunas me-

didás reglamentando el turno en el despacho de los buques de Ultramar que deben pilotear.

Nuevas inscripciones de buques.

En el año 1921 han sido inscriptos en la Matrícula Nacional, sin tomar en cuenta las embarcaciones menores de seis toneladas, 104 unidades con un total de 13.798.97 toneladas.

Ceses de Bandera.

Los buques a los cuales fueron concedidos sus respectivos ceses de bandera durante el año ppdo., alcanzan a 20, sin computar las embarcaciones menores de seis toneladas, con un porte total de 2.474.17 toneladas.

Elenco actual del material.

Actualmente cuenta la Marina Mercante Nacional con 3482 buques mayores de seis toneladas inscriptos en la Matrícula, de los cuales 760 son vapores con un porte total de registro de 104.345.88 tons.; 1211 veleros con 74.800.23 tons. y 1511 entre chatas, pontones, dragas y otras embarcaciones con 165.127.01 tons. lo que hace un total de 3482 unidades con 344.273.12 tons. del que hay que descontar 34 unidades con 3.439.68 tons. por concepto de buques eliminados de la matrícula nacional en 1921 por diversas causas.

Comunicaciones fluviales y marítima.

En el Capítulo anterior de esta Memoria se demuestra el aumento habido en el movimiento de buques de Cabotaje que efectúan la navegación de nuestros ríos.

Por lo que respecta al tráfico de ultramar es de hacer notar que algunos servicios, también han mejorado en cantidad restableciéndose paulatinamente los que atañen a la conducción de pasajeros.

La siguiente planilla comparativa ilustra acerca del tonelaje global de los vapores y de los veleros entrados y salidos de los puertos de la República durante los dos últimos años, agrupados por nacionalidades:

TONELADAS

PABELLÓN	AÑO 1920	AÑO 1921
Reino Unido.....	11.113.558.27	8.916.980.85
República Argentina ...	10.691.260.79	14.874.699.38
E. E. U. U. de América..	4.725.345.08	2.167.262.—
Francia.....	1.574.262.91	1.285.273.30
R. O. del Uruguay.....	1.418.854.09	836.386.75
Italia.....	1.293.974.00	1.012.471.00
Holanda.....	1.133.509.28	1.491.742.13
Noruega.....	1.106.268.00	1.069.775.76
Japón.....	627.908.58	395.318.80
España.....	521.327.00	714.757.00
Brasil.....	428.736.88	232.421.79
Dinamarca.....	410.590.00	262.564.27
Bélgica.....	340.225.00	377.092.00
Suecia.....	270.708.00	138.137.00
Grecia.....	206.044.00	238.699.52
Chile.....	81.947.05	66.930.92
Alemania.....	73.765.00	469.437.45
Perú.....	56.520.00	---
Finlandia.....	55.171.00	38.486.00
Paraguay.....	46.260.11	55.262.27
Portugal.....	39.121.00	143.212.00
Rumania.....	35.047.00	---
Rusia.....	22.848.00	---
Interaliada.....	17.781.00	8.062.00
Cuba.....	3.051.00	---
Bolivia.....	2.338.98	---
	36.296.022.87	35.302.954.19

A la suma del tonelaje correspondiente al año 1921 hay que agregar 4.798 toneladas de buques que con pabellón austriaco arribaron a la República formando así un total general de 35.307.752.19 toneladas.

BUQUES DE GUERRA

NOMBRE	ASTILLERO	FECHAS DE COMIENZO DE CONSTRUCCIÓN, LANZAMIENTO Y RECEPCIÓN	EDAD DEL BUQUE EN 1922	COSTO DE CADA UNO EN £	DESPLAZAMIENTO EN TONELADAS	DIMENSIONES PRINCIPALES EN MTS.			MAQUINAS		
						ESLORA	MANGA	CALADO MEDIO	PODER EN HP	VELOCIDAD EN MILLAS	N.º DE PROPELLERES
«Rivadavia».....	Fore River Mass EE. UU.....	1910-11-14	8	2.214.000	27.940	176.00	29.10	8.50	39.500	22.5	3
«Moreno».....	N. Y. Shipb. Corp. EE. UU.....	1910-11-15	7	2.214.000	27.940	176.00	29.10	8.50	39.500	22.5	3
«Gral. San Martín».....	Orlando Italia.....	1896-6-8	24	668.200	6.840	100.00	18.200	7.100	13.500	20	2
«Gral. Belgrano».....	Orlando ».....	1896-7-8	24	696.700	6.840	100.00	18.200	7.100	13.500	20	2
«Pueyrredón».....	Ansaldo ».....	1895-7-8	24	782.000	6.840	100.00	18.200	7.100	13.500	20	2
«Garibaldi».....	Ansaldo ».....	1893-5-7	25	752.000	6.840	100.00	18.200	7.100	13.500	20	2
«Rosario».....	Armstrong. Inglaterra.....	1908	14	81.445	1.055	73.10	10.00	2.30	1.600	15	2
«Paraná».....	» ».....	1908	14	81.445	1.055	73.10	10.00	2.30	1.600	15	2
«Jujuy».....	Germania, Kiel, Alemania.....	1910-11-12	10	124.360	950	88.00	8.30	2.60	28.000	34	2
«Catamarca».....	» ».....	1910-11-12	10	124.360	950	88.00	8.30	2.60	28.000	34	2
«Córdoba».....	Schichau, Alemania.....	1910-10-12	10	124.360	950	90.00	9.000	2.40	28.000	34	2
«La Plata».....	» ».....	1910-11-12	10	124.360	950	90.00	9.000	2.40	28.000	34	2
«Buenos Aires».....	Armstrong. Inglaterra.....	1893-5-5	27	383.000	4.780	123.100	13.400	5.80	17.000	23	2
«9 de Julio».....	» ».....	1891-92-92	30	293.000	3.540	107.900	13.40	5.90	14.500	22	2
«Libertad».....	Laird. Huos. ».....	1890-90-92	30	176.000	2.300	70.100	13.500	4.00	3.000	14.2	2
«Independencia».....	» ».....	1890-91-93	29	176.000	3.300	70.100	13.500	4.00	3.000	14	2
«El Plata».....	» ».....	1874	48	85.600	1.535	56.700	13.400	2.900	750	7	2
«Los Andes».....	» ».....	1875	47	85.600	1.535	56.700	13.400	2.900	750	7	2
«Patria».....	» ».....	1893	29	87.000	1.070	76.700	9.40	3.50	4.500	20	2
«Presidente Sarmiento».....	» ».....	1898	24	105.000	2.850	80.30	13.20	7.10	2.025	12	1
«Almirante Brown».....	Samuda, Inglaterra.....	Recp. 1880	42	270.000	4.200	73.200	15.20	6.20	5.400	14	2
«Entre Ríos».....	Yarrow, Inglaterra.....	» 1896	26	35.570	340	58.00	6.00	2.50	4.000	26	2
«Corrientes».....	» ».....	» 1896	26	35.570	340	58.00	6.00	2.50	4.000	26	2
«Misiones».....	» ».....	» 1896	26	35.570	340	58.00	6.00	2.50	4.000	26	2
«Murature».....	Thornicroff ».....	» 1891	31	18.000	110	46.00	4.60	1.500	1.700	24	2
«Comodoro Py».....	» ».....	» 1891	31	18.000	110	46.00	4.60	1.500	1.700	24	2
«Bucharado».....	Yarrow ».....	» 1890	32	12.600	85	40.00	4.00	1.60	1.100	23	1
«Thorne».....	» ».....	» 1890	32	12.600	85	40.00	4.00	1.60	1.100	23	1
«Bathurts».....	» ».....	» 1890	32	12.600	85	40.00	4.00	1.60	1.100	23	1
«Jorge».....	» ».....	» 1890	32	12.600	85	40.00	4.00	1.60	1.100	23	1

BUQUES AUXILIARES

NOMBRE	ASTILLERO	Fecha de comienzo de construcción, lanzamiento y recepción.	EDAD DEL BUQUE EN 1922	COSTO DE CADA UNO EN \$	DESPLAZAMIENTO EN TONELADAS	DIMENSIONES PRINCIPALES EN METROS				MAQUINAS		
						ESLORA MTS.	MANGA MTS.	PUNTAL MTS.	CALADO MEDIO	VELOCIDAD EN MILLAS	PÓDER EN HP	PRINCIPALCIÓN
«Bahía Blanca»	Rucherstieg, Alemania	1912	10	—	5863 TRN	149.45	17.99	11.59	8.4	12	4.200	106
«Chaco» (*)	Cammel Glasgow	1895	27	47.000	2760 TRN	118.70	14.03	9.60	8.7	13	3.500	—
«Pampa»	»	1895	27	47.000	2760 TRN	118.70	14.03	9.60	8.7	13	3.500	—
«Guardia Nacional»	Glasgow, Inglaterra	1890	32	30.000	1982 TRN	111.60	12.70	7.30	7.0	14	3.250	81
«Río Negro»	Napier Sons Escocia	1862	60	—	1412 TRN	99.328	11.12	8.28	6.1	14	2.253	—
«Patagonia»	Trieste	1885	37	100.000	534 TRN	68.35	10.05	7.625	5.0	10	—	—
«1.º de Mayo»	Howald, Werke, Aleman	1890	32	18.000	640 TRN	61.25	9.20	7.00	4.3	11	650	62
«Vicente Fidel López»	Hull, Inglaterra	1906	16	7.600	350 TRN	50.30	7.93	5.63	3.5	9.3	480	40
«Ministro Ezeurra»	Grandgenouth, Escocia	1914	8	50.424	1150 TRN	76.19	12.192	6.328	5.7	10.6	1.170	47
«Constitución»	Laird, Hnos. Inglaterra	1875	47	13.678	560	42.00	9.00	3.20	2.4	8	320	12
«Sayhueque»	Forest, Inglaterra	1901	21	8.015	145	38.12	7.62	1.83	0.8	9	185	16
«Namuncurá»	»	1901	21	6.000	120	38.55	6.10	1.53	0.8	9	185	16
«Inacayal»	»	1901	21	8.015	145	38.12	7.62	1.83	0.8	9	185	16
«Teuco»	—	1884	38	—	120	36.30	6.70	2.20	0.7	9	185	16
«Entre Ríos»	—	—	—	—	—	34.50	5.80	2.85	2.4	7	—	—
«San Antonio»	Génova	1885	37	—	—	21.91	3.96	—	2.2	7	—	—
«A. Mackinlay»	Smith & Zon, Holanda	1914	8	20.306	783	56.000	8.600	4.050	3.9	10	454	—
«República»	Laird, Inglaterra	1875	47	13.678	416	33.000	9.000	3.200	2.4	9	300	11
«Uruguay»	»	1874	48	32.000	550	43.500	7.500	5.400	3.6	75	200	37
«Cachalote»	J. C. Smith, Holanda	1907	15	10.403	—	39	6.50	3.00	2.1	—	—	—
«Pilcomayo»	Laird, Inglaterra	1875	47	13.678	416	33.00	9.20	3.20	2.4	—	—	—
«Fulton»	»	1897	25	—	79	24.08	4.58	2.60	1.8	8.5	100	—
«Gaviota»	Howald, Werke Aleman	1888	34	8.000	120	30	5.43	3.89	2.4	8	230	14
«Golondrina»	»	1888	34	8.000	95	30	5.43	4.270	3.1	8	140	13
«Ushuaia»	»	1888	34	8.000	95	30	5.43	4.20	3.1	8	140	13
«Resguardo»	»	1874	48	5.000	100	30	5.50	3.00	1.2	7	168	13
«Vigilante»	»	1874	48	5.000	100	30	5.50	3.00	1.2	7	168	13
«Azopardo»	Austria	1884	38	19.000	400	48.00	8.000	3.200	2.7	10	600	40
«Ona»	Thornycroft, Ing	1913	9	32.200	615	41.75	8.53	4.24	3.3	11	1.240	—
«Querandi»	»	1913	9	32.200	615	41.75	8.53	4.24	3.3	11	1.240	—
«Tehuelche»	Summers, Dayd. Ingl	1900	22	7.875	310	30.50	6.10	3.65	3.0	9	300	9
«Fueguino»	»	1900	22	7.875	310	30.50	6.10	3.65	3.0	9	300	9
«Delfin»	Taller de Marina	1900	22	1.600	38	14.75	3.35	1.98	1.2	7	63	5
«Penguin»	»	1900	22	1.600	38	14.75	3.35	1.98	1.2	7	63	5
«Cormoran»	»	1900	22	1.600	38	17.75	3.35	1.98	1.2	7.5	80	4
«Petrel»	»	1900	22	1.600	38	17.75	3.35	1.98	1.2	7.5	80	4
«Albatros»	»	1901	21	2.800	66	18.300	4.270	2.440	1.5	8.5	130	4
«Rawson»	»	1907	15	—	90	22.875	4.88	2.512	2.1	7	80	9
«R. 2»	Jhon Penn	1881	41	3.112	—	18.51	4.25	2.41	1.7	8	60	7
«Corvina»	Af. Smulders	1907	15	4.920	—	21.35	5.50	3.05	2.7	9	200	7
«Mero»	»	1907	15	4.920	—	21.35	5.50	3.05	2.7	9	200	7
«R. 3»	G. Seebeck H. G.	1909	13	4.597	—	23	5	2.70	1.9	—	—	—
«Adhara»	Inglaterra	—	—	3.850	55	21.350	4.270	1.372	—	10	60	—

(*)—Por decreto de fecha 16 Febrero de 1922, fué pasado al M. O. P.

Señores Senadores:

Señores Diputados:

He trazado la labor del Departamento a mi cargo durante el año transcurrido, la que como Vuestra Honorabilidad podrá observar en los datos que registra esta Memoria, ha sido, en primer término, de carácter orgánico.

La tarea de perfeccionar y ampliar los servicios de la Marina, de mejorar la instrucción del personal y conservar el material ha continuado empeñosamente.

Dada la buena voluntad que anima a todo el personal de la Armada, y contando con el interés y el apoyo decidido que siempre V. H. ha dispensado a la Marina, puede tenerse la seguridad de que su progreso irá en aumento y que en toda ocasión sabrá responder a los fines que le corresponden.

TOMÁS ZURUETA

Buenos Aires, julio de 1922.
