

MEMORIA

DEL

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1939



Presentada al H. Congreso de la Nación
por el Ministro de Marina
Almirante LEON L. SCASSO

BUENOS AIRES
Talleres Gráficos de la D. G. A. — Ministerio de Marina
1940

INDICE

	Pág.
Elevación de la Memoria al H. Congreso	3
Autoridades superiores que han tenido a su cargo, durante el año 1939, las reparticiones de la Armada, comandos, etc.	7
Secretaría del Ministerio	9
Estado Mayor General	19
Servicio Hidrográfico	30
Servicio de Comunicaciones Navales	38
Dirección General de Aviación Naval	43
Dirección General de Defensa de Costas	51
Dirección General del Personal	53
Escuela Naval Militar	54
Escuela de Mecánica de la Armada	55
Dirección General del Material	67
Taller de Marina de Dársena Norte	81
Dirección General Administrativa	99
Prefectura General Marítima	107
Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales	139
Base Naval de Puerto Belgrano	143
Base Naval de Río Santiago	153
Anexo "G" del presupuesto general de gastos ..	161



Al Honorable Congreso de la Nación:

A la consideración de Vuestra Honorabilidad, elevo la Memoria correspondiente al Departamento a mi cargo.

En la exposición de la labor realizada, se han suprimido detalles de aquellas actividades que no aportarían elementos de juicio y que, por su naturaleza, no deben salir de la reserva que la seguridad de la Nación exige.

La Armada ha continuado su programa de actividades dentro del plan trazado, pero la situación internacional ha hecho que esas actividades se vieran aumentadas, manteniendo casi constantemente los buques en el mar a fin de cumplir con nuestros convenios y declaraciones que exigen vigilar el extenso litoral del país, haciendo respetar su condición de neutral.

Esa misma situación internacional, muestra a diario la dependencia económica de la Nación de las comunicaciones marítimas y que el mar es el factor primordial para el desenvolvimiento económico del país. De allí, pues, que sea necesario asegurar la independencia del transporte marítimo bajo nuestra propia bandera, efectuando una intensa vigilancia del extenso litoral.

Este propósito de gobierno de asegurar su neutralidad y propender al desarrollo económico de la Nación por sus vías marítimas, al exigir de su Ma-

rina de Guerra una constante vigilancia, trae aparejado el importante problema del desgaste de su material. Estas son razones que hacen imprescindible contemplar la posibilidad de substituir aquellas unidades que por su edad, así como por sus medios ofensivo-defensivos, han pasado de su época

Esa continua actividad de nuestras Escuadras ha puesto de manifiesto la capacidad del país, cada vez mayor, para resolver los problemas de reparaciones y construcciones de buques, capacidad que es justo manifestarlo, llena una sentida necesidad nacional. Entendiéndolo así el Departamento a mi cargo ha efectuado el estudio para la instalación de un astillero en Río Santiago, habiéndose comenzado las obras de dragado; pero para que en poco tiempo dicho astillero se convierta en realidad, es necesario que V. H. sancione el proyecto de ley de expropiación de tierras, que tiene despacho favorable de Comisión.

No vive ajena la Marina a las dificultades económico-financieras de la Nación y de la penetración de sus problemas ha dado pruebas en todas las oportunidades en que, por imperio de las circunstancias, redujo sus presupuestos de gastos o los mantuvo en cifras extremadamente exiguas, comparadas con las necesidades reales que significa mantener sus buques permanentemente preparados para la acción, con su personal entrenado a fuerza de ejercitaciones y navegación.

Tales ejercitaciones y navegación, exigen ahora volver a considerar las cifras que el presupuesto asigna para la conservación del material, al mis-

mo tiempo que contemplar el aumento del personal en relación con la capacidad actual de la Marina y es por ello que en el proyecto de presupuesto para 1941, se tiene en cuenta tal situación, lo que se traduce en el acrecimiento de las respectivas partidas.

La contienda actual demuestra la importancia del poder naval en todos sus organismos, pero el desarrollo de la aviación significa que es más que necesario, imprescindible, mantener al día en todos sus aspectos a esta importante arma, cuyo poder ofensivo ha puesto de manifiesto la necesidad de modificar la estructura de los buques, en salvaguardia de su vulnerabilidad.

La Ley N.º 12.578 (Presupuesto para 1939), ha previsto la situación que había creado la terminación de los fondos que acordaba la Ley 12.255 para renovación del material de aviación naval, y a ese efecto autoriza se incluya en el respectivo anexo del presupuesto general de gastos una partida no inferior al 10 % de la citada Ley 12.255; sin embargo, no se ha podido dar cumplimiento a esa autorización por razones de orden económico, que exigieron la reducción de la partida. Ante las necesidades crecientes de la Aviación, es indispensable proceder al aumento, el que oportunamente será propuesto.

Con el objeto de resolver los problemas de las comunicaciones marítimas, no solo ante situaciones internacionales como las de la actualidad, sino como factor importante del progreso económico del

país, el Departamento a mi cargo ha realizado serios estudios sobre la organización de la Marina Mercante, que servirán de base para la solución definitiva del problema.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

LEÓN L. SCASSO

Ministro de Marina

.

=====

AUTORIDADES SUPERIORES QUE HAN TENIDO A SU CARGO. DURANTE EL AÑO 1939, LAS REPARTICIONES DE LA ARMADA, COMANDOS, Etc.

MINISTRO: Vicealmirante León L. Scasso

Repartición, Comando, Instituto, etc.	Autoridad
Secretaría del Ministro	Cap. de Navío Abelardo Pantín
Estado Mayor General	Vicealmirante Julián Fablet
Dirección General del Personal	Contraalmirante Gastón Vincendeau
Dirección General del Material	Cap. de Navío Juan Chihigaren
Dirección General Administrativa	Contraalmirante Benito Sueyro
Dirección General de Aviación Naval	Cap. de Navío Marcos A. Zar
Dirección General de Defensa de Costas	Cap. de Navío Ramón A. Poch
Prefectura General Marítima	Contraalmirante Francisco Lajous
Escuadra de Mar	Contraalmirante José Guisasa
Escuadra de Ríos	Contraalmirante Mario Fincati
División Cruceros	Contraalmirante Sabá H. Sueyro y Cap. de Navío Enrique B. García
Flotilla de Torpederos	Contraalmirantes Francisco Stewart y Francisco Lajous
Grupo de Submarinos	Cap. de Fragata Fidel L. Anadón
Base Naval de Puerto Belgrano	Contraalmirante Gonzalo D. Bustamante
Base Naval de Río Santiago	Cap. de Navío Adolfo E. Etchart y Contraalmirante Sabá H. Sueyro
Comisión Naval en Europa	Cap. de Navío José S. Zuloaga
Comisión en EE. UU. de América	Cap. de Navío Jorge Godoy
Escuela de Guerra Naval	Cap. de Navío Héctor Vernengo Lima

Repartición, Comando, Instituto, etc.	Autoridad
Escuela Naval Militar	Contraalmirante Osvaldo Re- petto
Escuela de Pilotos y Maquinis- tas Navales	Cap. de Fragata (R) Pedro Flo- rido
Taller de Marina de Dársena Norte	Cap. de Navío Mario Casari
Arsenal de Artillería de Mari- na, Zárate	Capitanes de Fragata Américo Cáceres y Vicente Palumbo
Servicio Hidrográfico	Capitanes de Fragata Domingo J. Asconapé y Rodolfo Gon- zález Arzac
Servicio de Comunicaciones Navales	Capitanes de Fragata Juvenal J. Bono y Luis S. Malerba
Vicaría General de la Armada	Vicario General Dr. Dionisio R. Napal
Consejo Supremo de Guerra y Marina	Almirante Abel Renard
Consejo de Guerra para Jefes y Oficiales	General de División (R) Rodol- fo Martínez Pita
Consejo Permanente para Cla- ses y Tropa de la Armada	Cap. de Navío (R) Luis Pillado Ford
Auditoría General de Guerra y Marina	Auditor General Rodrigo Amo- rortu

=====

SECRETARIA DEL MINISTRO

Presupuesto.—La Ley 12.578 de presupuesto general de gastos para 1939 autorizaba para el Anexo G. la suma de \$ $\frac{m}{n}$ 74.299.306.

Esta cifra fué necesario ajustarla con el fin de obtener economías, debiendo solucionarse al mismo tiempo el problema del aumento vegetativo del personal militar, llegándose en definitiva a un total de \$ $\frac{m}{n}$ 73.108.073.66.

La inversión al cierre del ejercicio fué de \$ $\frac{m}{n}$ 72.330.227, con lo que se logró una nueva y apreciable economía.

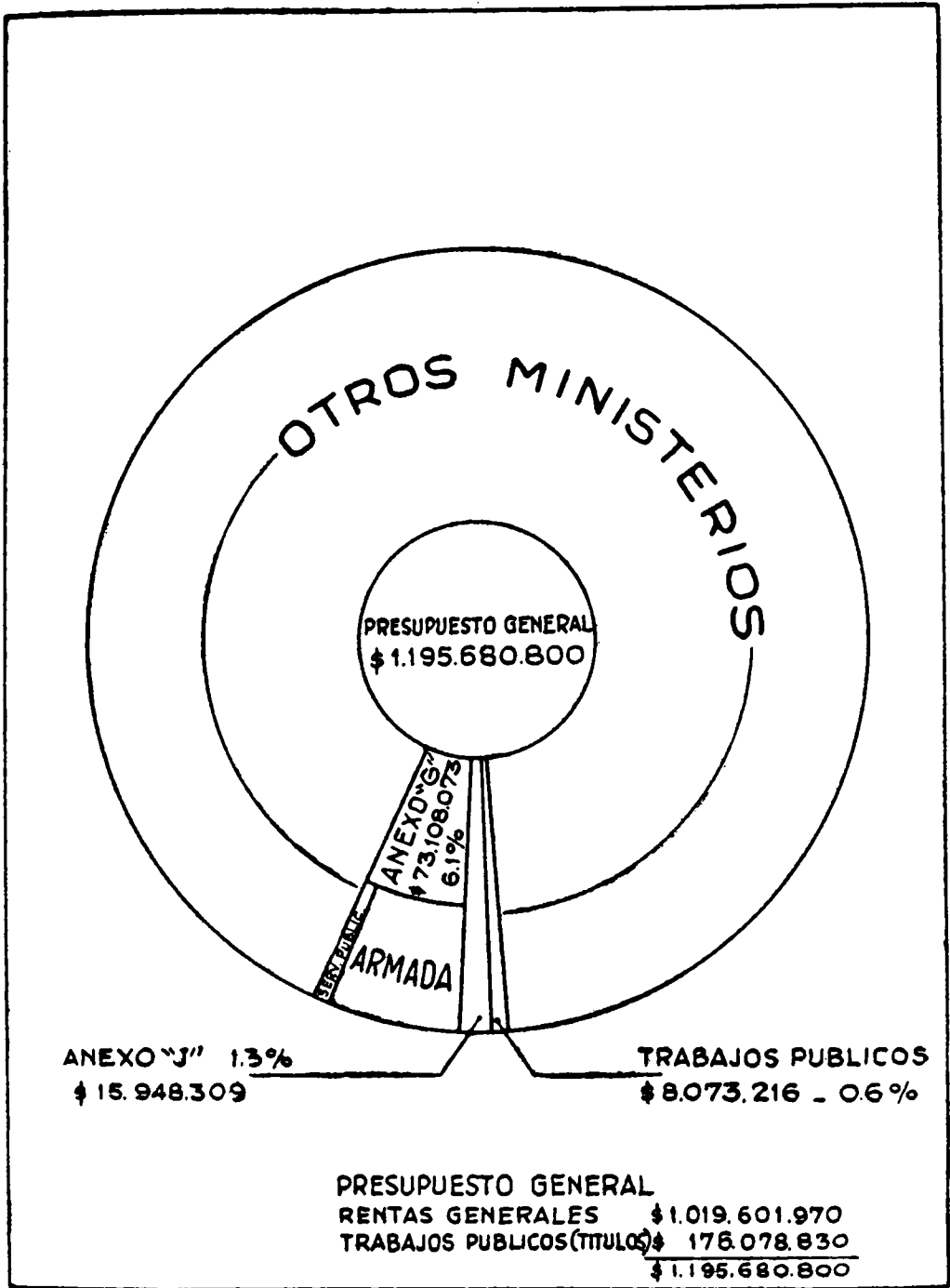
Para llegar a este último importe, ha sido indispensable restringir y relegar muchas actividades, obras y adquisiciones, que no pueden postergarse definitivamente sin afectar el servicio y el costoso material con que cuenta la Armada. Por ello, es inevitable que en los futuros presupuestos se consideren los lógicos aumentos destinados a suplir las necesidades reales y que serán planteados en consonancia con la situación financiera de la actualidad y con el propósito fundamental de obtener el grado de eficiencia que requieren las fuerzas navales.

A continuación se expresa gráficamente, en que forma se han distribuído los fondos asignados e in-

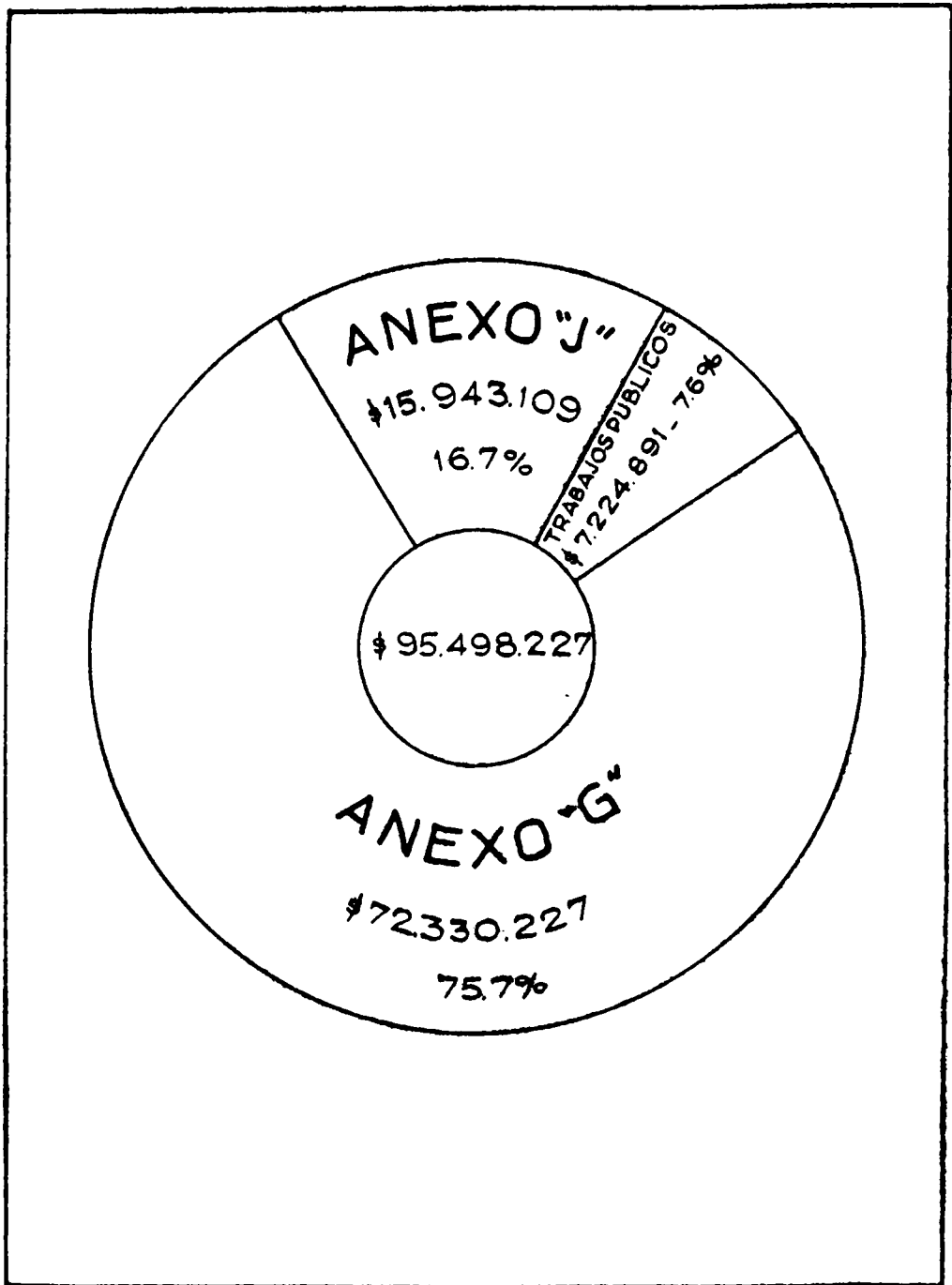
vertidos (Anexos G. y J. y Plan de Trabajos Públicos).

Cabe destacar que del total de fondos que corresponden al Ministerio de Marina, los servicios públicos a cargo del mismo importan un 16 % y que el porcentaje que representan los gastos de la Armada con respecto al presupuesto general es sólo de un 6 por ciento.

ANEXO "G" (MARINA) Y "J" (RETIROS Y PENSIONES) Y TRABAJOS PUBLICOS (MARINA), COMPARADOS CON EL PRESUPUESTO GENERAL DE LA NACION, AÑO 1939

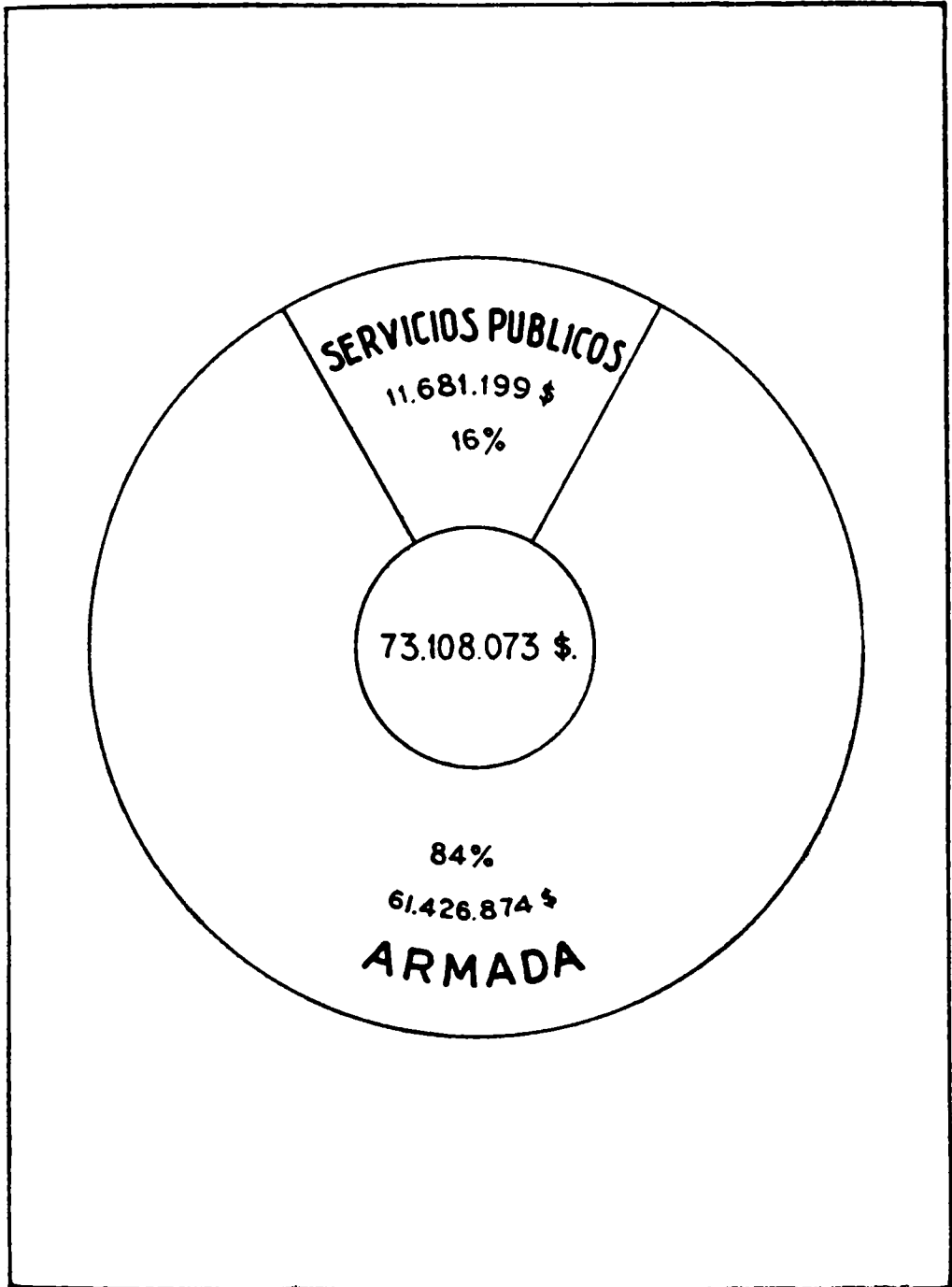


INVERSIONES TOTALES EFECTUADAS CON IMPUTACION
A LOS ANEXOS "G" Y "J" Y TRABAJOS PUBLICOS



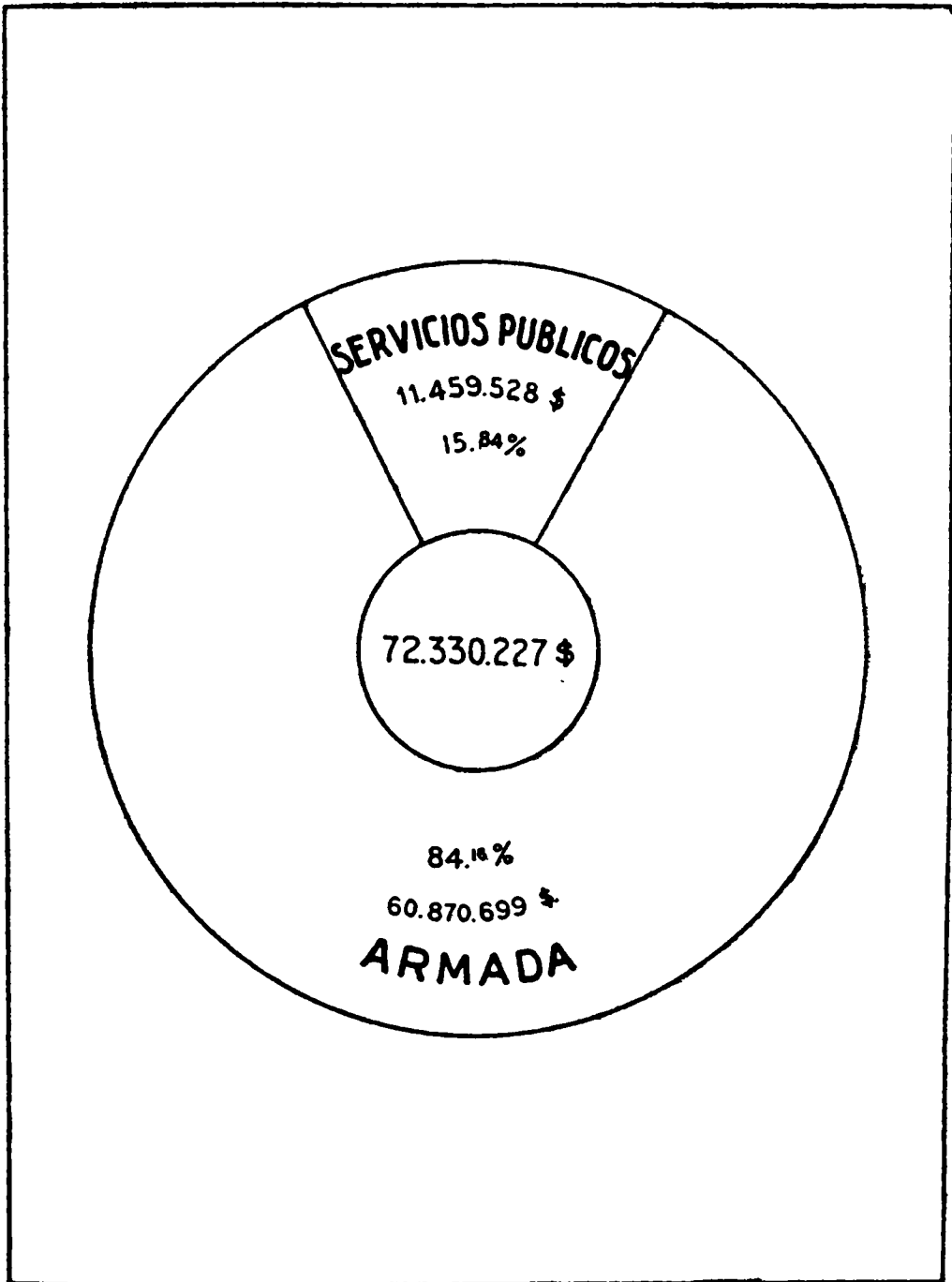
ANEXO "G" 1939

CREDITO AUTORIZADO

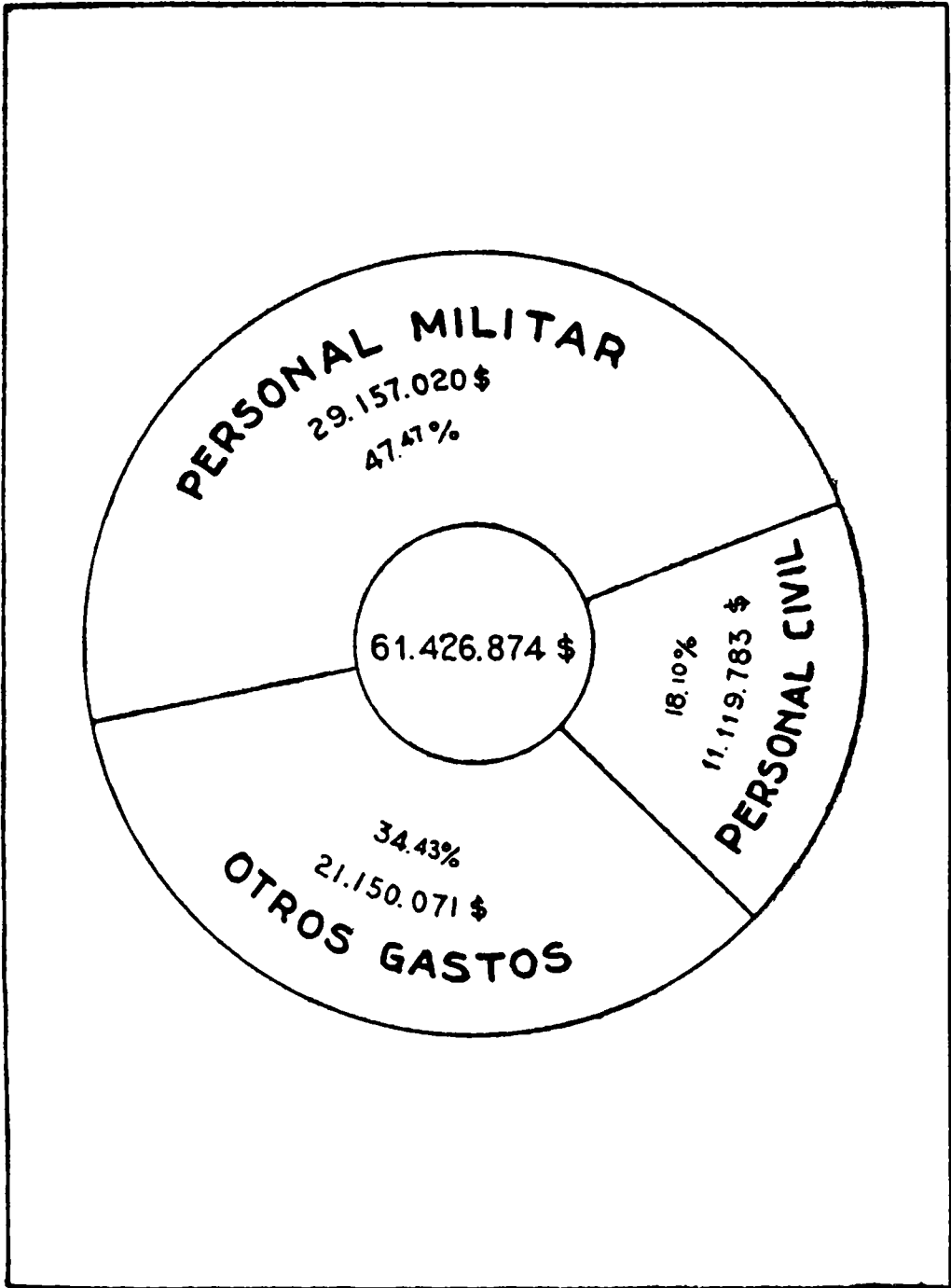


ANEXO "G" 1939

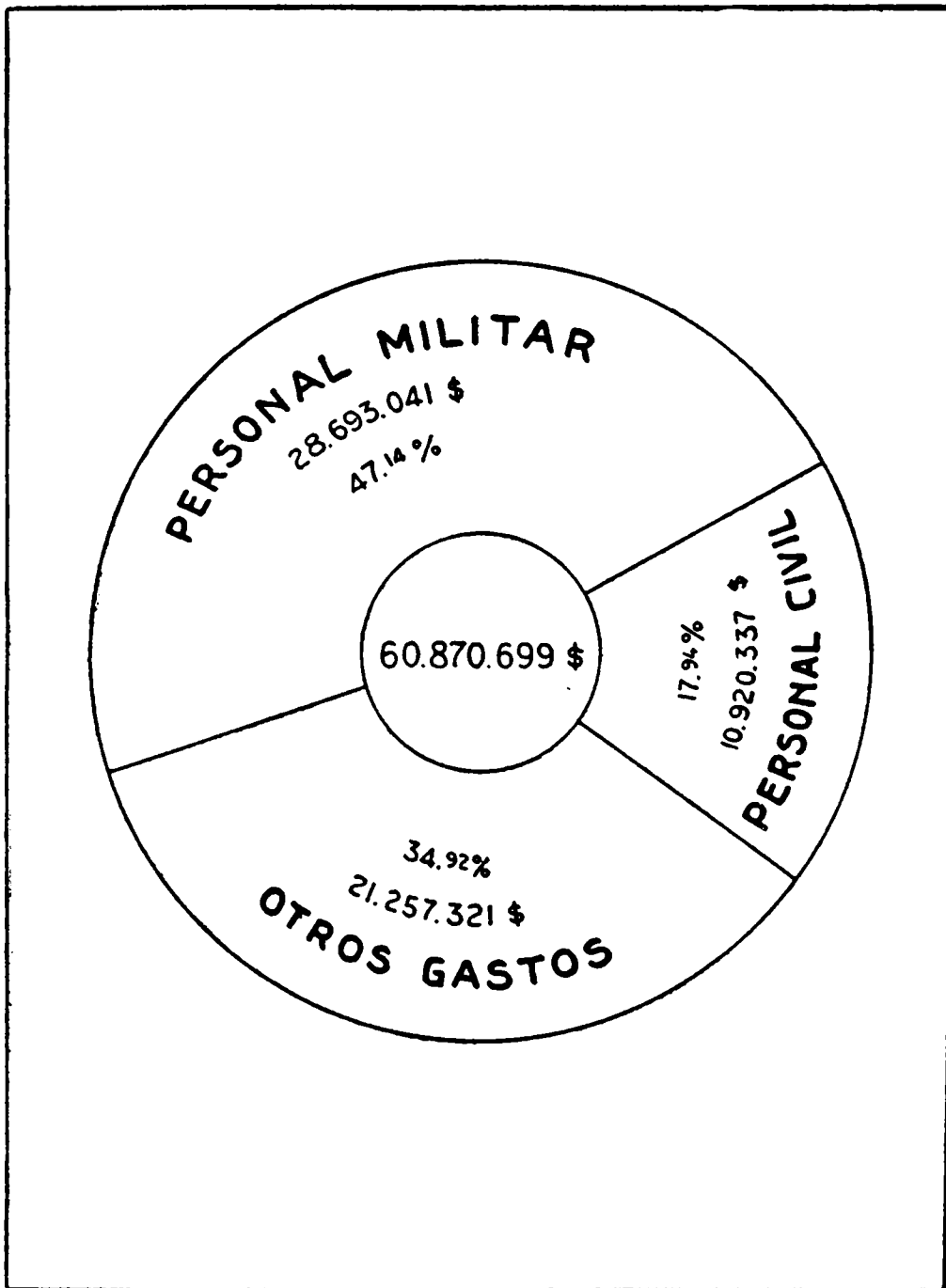
INVERSIONES



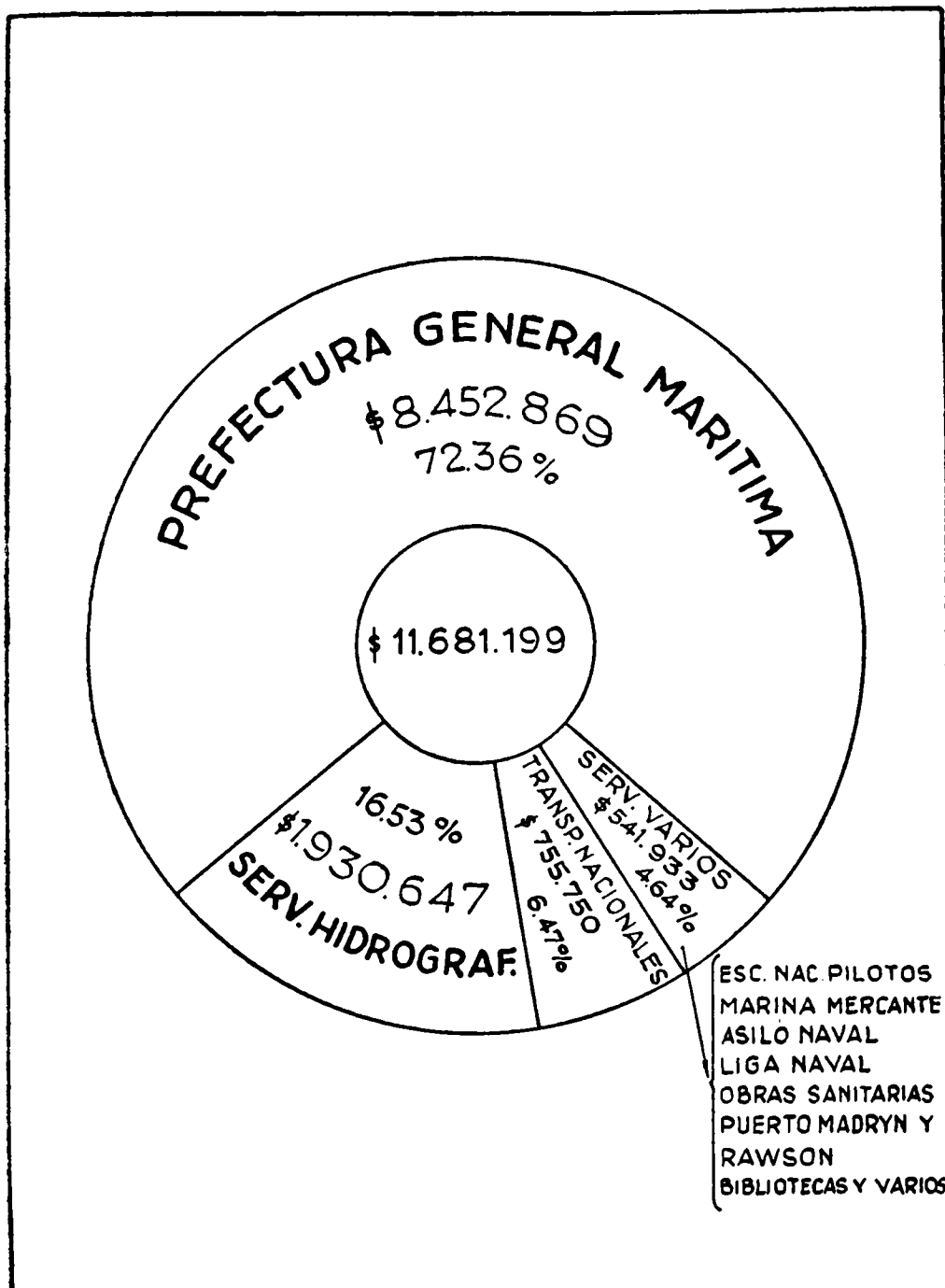
ARMADA
CREDITO AUTORIZADO



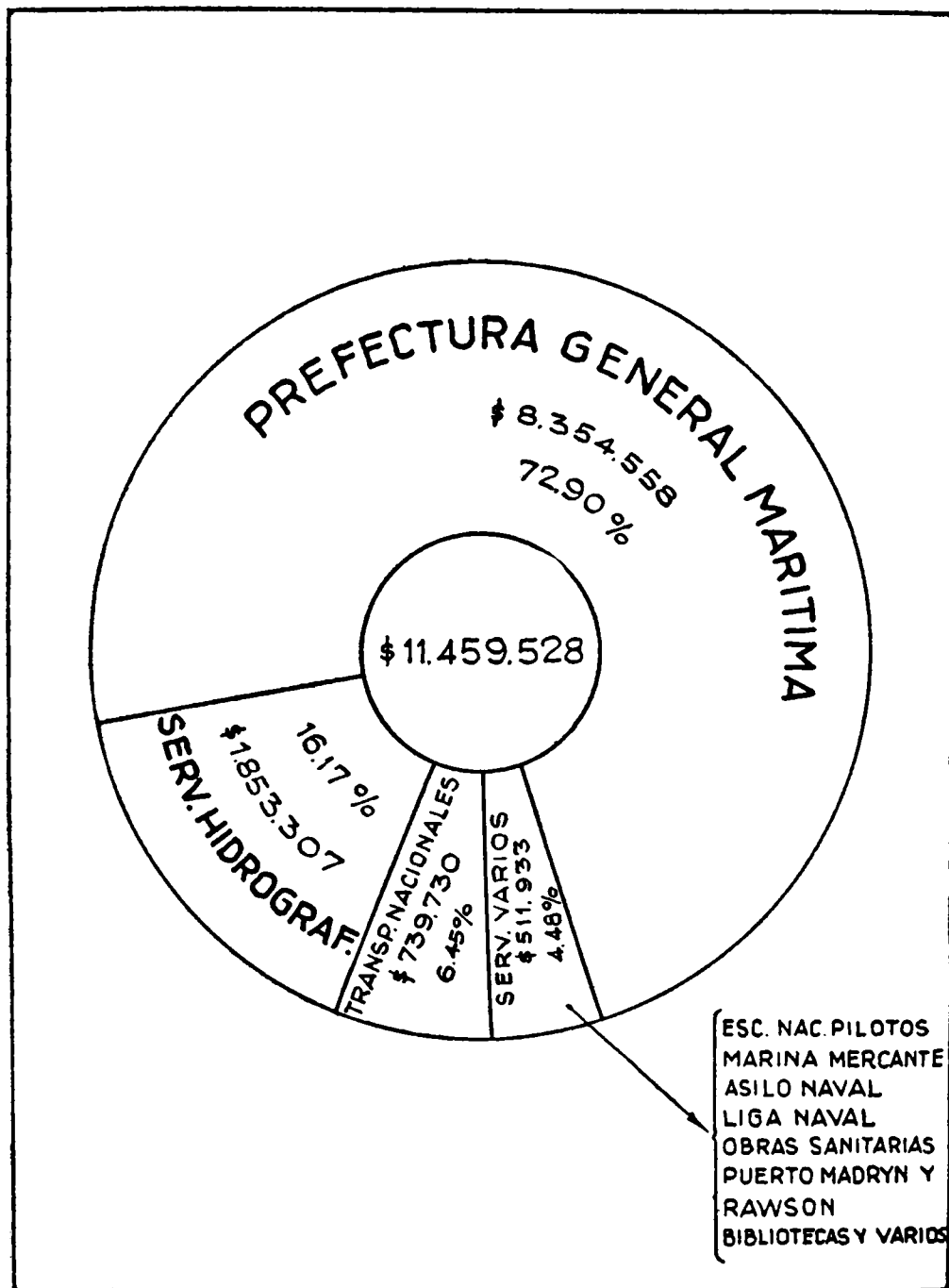
ARMADA
INVERSIONES



SERVICIOS PUBLICOS
CREDITO AUTORIZADO



SERVICIOS PUBLICOS
INVERSIONES



ESTADO MAYOR GENERAL

A—Resumen general de las actividades de la Marina—

1—Escuadras de Mar y de Ríos—

Ambas Escuadras, durante el año 1939 prosiguieron su adiestramiento en el mar y en los ríos efectuando entrenamiento de artillería, torpedos y defensa antiaérea, obteniéndose en esas actividades resultados satisfactorios.

Se efectuaron asimismo numerosos trabajos de conjunto y la aviación fué empleada con regularidad en tareas con las fuerzas a flote.

De conformidad al plan trazado por las autoridades navales de mantener ambas escuadras frecuentemente en actividad, se realizaron navegaciones a lo largo del litoral marítimo y fluvial, con resultados que incidieron eficazmente en la formación del espíritu marinero-militar y en el adiestramiento de las tripulaciones.

Por otra parte, el cumplimiento de los propósitos del Gobierno Nacional de asegurar la neutralidad del país, en lo que se refiere al conflicto europeo, ha obligado a una activa vigilancia en nuestro extenso litoral, vigilancia que ha estado a cargo de la Escuadra manteniendo a los buques casi permanentemente en el mar.

La Aviación Naval desarrolló el plan trazado, realizando numerosos ejercicios de acuerdo a los adiestramientos que la guerra moderna exige a esta arma.

En lo que se refiere a las Fuerzas de Defensa de Costas, continuaron su ejercitación en el empleo de las distintas armas, correspondiendo a la defensa antiaérea una intensa instrucción.

B—Viajes y comisiones efectuados por buques destacados de las Escuadras—

1—Destacados en el extranjero—

Varios buques pertenecientes a las Escuadras de Mar y de Ríos, han cumplido durante el año 1939, diversas misiones de confraternidad en el extranjero y efectuaron visitas a distintos puertos.

El crucero “La Argentina” realizó su primer viaje de instrucción, conduciendo a los cadetes del Curso de Aplicación de la Escuela Naval Militar. Zarpó del puerto de Buenos Aires el 15 de abril, visitando los puertos de Montevideo, Río de Janeiro, Puerto España, San Juan de Puerto Rico, New York, Cherburgo, Boulogne, Amberes, Hamburgo, Sauthampton, Cádiz, Las Palmas, Río de Janeiro y Comodoro Rivadavia, llegando a Puerto Belgrano, de regreso, el 14 de agosto. Navegó en total 18.733 millas.

Fué unánime y cordial la simpatía con que se recibió a sus tripulantes en cada una de las ciudades visitadas, siendo ésto altamente halagador para el

sentimiento nacional, como así también la excelente impresión dejada por el nuevo buque y su dotación en los países que tocó.

El cañonero “Paraná” y el rastreador “Drummond”, realizaron un viaje al Paraguay conduciendo a su bordo al Excmo. señor Presidente electo, General D. José Félix Estigarribia y demás comitiva.

El cañonero “Rosario” transportó a la Embajada Especial que representó a nuestro país en la transmisión del mando presidencial en la República del Paraguay, viaje que quedó interrumpido a la altura del Mal Abrigo, por averías ocurridas a este buque. Dicha Embajada llegó a Asunción en aviones de la Armada y en los rastreadores “Robinson” y “Drummond” enviados a fin de subsanar tal inconveniente.

El crucero “Almirante Brown” llevó de regreso a su país, al Excmo. señor Presidente de la República Oriental del Uruguay, General D. Alfredo Baldomir, con motivo de la visita que efectuara.

Los acorazados “Moreno” y “Rivadavia”, fueron destacados a Río de Janeiro para conducir a su bordo a la misión Naval-Militar y al Colegio Militar de la Nación, que asistieron a la conmemoración de la independencia de los Estados Unidos del Brasil.

El guardacostas “Pueyrredón” tocó Punta del Este—República Oriental del Uruguay—en el viaje de instrucción que realizó llevando a su bordo a los Cadetes de la Escuela Naval Militar.

Los transportes “Chaco” y “Pampa” realizaron viajes al extranjero—Londres y Fiume, respecti-

vamente, con el fin de traer al país diversos elementos para la Armada.

2—*Destacados en el país*—

Se destacó el guardacostas “Pueyrredón”, de la Escuadra de Mar, a fin de efectuar un viaje de instrucción con los cadetes de los cursos inferiores de la Escuela Naval Militar. El 25 de enero zarpó de Puerto Belgrano a esos efectos, tocando los siguientes puntos del país: Dock Central, Rada La Plata, Comodoro Rivadavia, Madryn, Mar del Plata, Puerto Belgrano, del que salió nuevamente para dirigirse a Mar del Plata, Dock Central y regresar definitivamente al punto de partida el 11 de marzo.

La Fragata “Presidente Sarmiento”, fué destinada a fin de que en ella efectuaran instrucción los Aprendices Marineros, cumpliéndose los programas trazados en forma satisfactoria.

3—*Participación de la Armada en los festejos del 25 de Mayo y 9 de Julio*—

La Marina de Guerra se asoció a los festejos conmemorativos del 25 de mayo, con la visita de unidades de la Escuadra de Mar y de Ríos a diversos puertos del litoral marítimo y fluvial, adhiriendo a las ceremonias que se realizaban en los núcleos de población que a continuación se indican:

Ecuadra de Mar.—Acorazados:

“Moreno” y “Rivadavia” Madryn

Cruceros:

“25 de Mayo” Com. Rivadavia

Torpederos:

“Tucumán” Pirámides

“Buenos Aires” Dock Central

“Entre Ríos” Río Gallegos

“San Juan” Santa Cruz

“San Luis” Deseado

“Misiones” Ushuaia

“Jujuy” Ingeniero White

“Córdoba” Quequén

“La Plata” San Julián

Submarinos Mar del Plata

Rastreador:

“Parker” Patagones

Escuadra de Ríos.—Cañoneros:

“Paraná” Paraná

“Rosario” Rosario

“Libertad” C. del Uruguay

“Independencia” San Fé

Rastreador:

“Drummond” Formosa

Aviso:

“Golondrina” Corrientes

Con motivo de las fiestas patrias del 9 de julio, las Escuadras de Mar y de Ríos entraron al Puerto de Buenos Aires, tomando parte las tripulaciones en la ceremonias de la jura de la bandera efectuada en 2 de ese mes y en el desfile militar del día 9. En este desfile se incluyeron fuerzas aeronavales con intervención de 32 unidades.

4—*Vigilancia de Costas*—

Los buques de la Escuadra de Ríos continuaron realizando numerosos viajes al litoral fluvial, colaborando en la vigilancia de esa zona.

La Escuadra de Mar mantuvo en Tierra del Fuego una unidad, destinada al servicio de vigilancia de las costas e islas de los territorios de Santa Cruz y Tierra del Fuego.

El Destacamento de Artillería de Costas, con asiento en Río Gallegos, ha sido mantenido.

C—Comisiones Navales en el Extranjero—Agregados Navales—

Las Comisiones Navales en Europa y Estados Unidos de América han funcionado regularmente durante todo el año.

Si bien la citada en primer término, con asiento en Londres, ha aligerado sus tareas con la terminación de las unidades que se construyeron, ha seguido en funciones para adquisición de diversos materiales, aunque su personal fué reducido al mínimo indispensable. En lo que respecta a la segunda, con sede en Wáshington, la situación inter-

nacional ha obligado a que aumente sus tareas, ya que es preciso adquirir en los Estados Unidos numerosos artículos y elementos que antes se compraban en Europa.

En lo referente a Agregados Navales, se han mantenido en Estados Unidos del Brasil, Chile, Perú, Estados Unidos de América y Gran Bretaña.

D—Necesidades Generales de la Armada—Programa de Construcciones—Material adquirido—

A medida que pasa el tiempo se va haciendo más notable la necesidad planteada en la Memoria anterior de proceder a la renovación de algunos buques de las Escuadras que han llegado a su límite de vida. Como primera medida, según ya se ha manifestado, se considera necesario proceder al reemplazo de los acorazados “Moreno” y “Rivadavia” por buques de esta índole de acuerdo con los adelantos de la técnica naval y los implementos necesarios para la guerra moderna. El plan señalado de proceder a la renovación en forma sucesiva, es el más indicado, y en el interín, siempre largo en construcciones de esta naturaleza, es conveniente reparar y modernizar dichas unidades.

En lo que respecta a la adquisición de un equipo de salvataje para submarinos, se efectuaron las tareas preparatorias para materializar los estudios efectuados por los técnicos de este Departamento, a fin de construir en el país una campana neumática similar a la empleada por los Estados Unidos de América, la cual parece haber dado excelentes

resultados; obra que tratará de llevarse a cabo a la brevedad.

El problema de la escasez de buques del “tren de escuadra” subsiste aun, urgiendo su solución definitiva.

En especial la falta de remolcadores es notoria y aunque se ha comenzado la construcción en forma esporádica de algunos en los Talleres de las Bases Navales; es preciso contemplar el problema en conjunto para arbitrar el medio con el objeto de solucionarlo, sobre todo si se tiene en cuenta que a medida que transcurran los años la situación empeorará, en razón de que las unidades de ese tipo que actualmente están en servicio, en su gran mayoría, ya han cumplido el límite normal de vida y sus continuas reparaciones ocasionan importantes erogaciones sin mayor beneficio efectivo.

El aumento y renovación de los buques auxiliares, la construcción de más rastreadores y de una embarcación para atender el balizamiento de la Ría de Bahía Blanca, son necesidades urgentes de la Marina de Guerra, para mantener el estado actual de eficiencia, necesidades que se podrán satisfacer siempre que se cuente con los fondos indispensables.

Como se manifestara en la Memoria anterior las sumas acordadas por la Ley 11.378 para renovación de material, quedaron agotadas por las razones ya mencionadas, sin que se llegara a completar el plan de adquisiciones confeccionado en oportunidad de la sanción de la ley de referencia.

Incorporación de buques—

Durante el año 1939 fueron incorporados al servicio los siguientes buques:

a) Construídos en el extranjero:

Crucero “La Argentina”.

b) Contruidos en el país:

Rastreador “Parker”.

Rastreador “Py”.

Rastreador “Robinson”.

Rastreador “Seaver”.

Buques en construcción—

En Astilleros de la Armada:

En los Astilleros de la Base Naval de Río Santiago se continuó con la construcción del rastreador “Murature” y del transporte “Ushuaia”.

En Astilleros particulares:

Se encuentra en construcción el Aviso “Fournier en el Astillero Sánchez de San Fernando, el que se espera poner en servicio a mediados de 1940.

E—Buques Extranjeros que han visitado el país—

Durante el año 1939, buques de guerra extranjeros han visitado los puertos nacionales. Se adjunta una planilla con la relación de los buques, nacionalidad, puertos visitados, fecha en que lo han hecho y carácter de la visita.

BUQUES DE GUERRA EXTRANJEROS QUE VISITARON PUERTOS ARGENTINOS EN 1939

Nombre	Nacionalidad	Clase	Puerto	Llegó	Zarpó	Observaciones
"Jeane D'Arc"	Francés	Crucero	Buenos Aires	Enero 6	Enero 16	No oficial
"Gotland"	Sueco	Portaavión	Buenos Aires	Enero 27	Feb. 4	No oficial
"Davis"	Americano	Destróyer	Buenos Aires	Enero 30	Feb. 3	No oficial
			Mar del Plata	Feb. 4	Feb. 7	No oficial
			Pto. Belgrano	Feb. 8	Feb. 11	No oficial
"San Francisco"	Americanos	Cruceros	Buenos Aires	Mayo 6	Mayo 10	No oficial
"Tuscaloosa"	Americano	Submarino	Buenos Aires	Abril 17	Abril 24	No oficial
"Quincy"	Uruguayo	Crucero	Buenos Aires	Agosto 10	Agosto 15	Oficial
"Sargo"	Británicos	Destroyers	Buenos Aires	Octub. 23	Octub. 25	No oficial
"Uruguay"	Británico	Destróyer	Buenos Aires	Novbre. 6	Novbre. 8	No oficial
"Hotspur"	Británico	Crucero	Buenos Aires	Novbre. 9	Novbre. 10	No oficial
"Havock"	Británico	Crucero	Mar del Plata	Novbre. 9	Novbre. 10	No oficial
"Ajax" ⁽¹⁾						
"Cumberland" ⁽²⁾						
"Exeter" ⁽²⁾						

(1) Buques de guerra beligerantes que entraron a reparar averías.

(2) Buques de guerra beligerantes que entraron a reaprovisionar víveres y combustible.

F—Generalidades—

Publicaciones Oficiales—

La Sección Información General ha publicado en el año los números 446, 447, y 448 de la Revista de Publicaciones Navales y la obra titulada “El Sumergible” de la que es autor el Almirante Bauer, la que fué traducida al castellano. Se ha traducido también la obra “El arte de la guerra en el mar” del Almirante Oscar Di Giamberardino, la que se halla en impresión para publicarse a principios de 1940.

La biblioteca del Estado Mayor General ha tenido un movimiento en el año de 13.213 libros y revistas.

Biblioteca Nacional de Marina—

Ingresaron a la misma 211 obras, formando 304 volúmenes, más 84 folletos y 3 cartas náuticas. El actual acervo comprende 7.341 obras con 11.132 volúmenes; 1.432 folletos y 554 mapas, planos y cartas.

En el año han concurrido a esta biblioteca 1.898 lectores y han retirado libros fuera del local 1.049 personas; en consecuencia utilizaron sus servicios 2.947 personas

Durante el año 1939 se ha desarrollado una acción cultural didáctica de asuntos marítimos, mediante clases, conferencias, disertaciones radiotelefónicas, etc. atingentes con la Marina de Guerra y Mercante.

Museo Naval—

El Museo Naval fué visitado por 1.568 personas, cifra ésta que es inferior a la de años anteriores, lo que se debe a que el local de este Museo permaneció cerrado durante el tiempo en que se efectuó la exposición histórico-naval en el edificio de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, donde se colaboró.

G—Escuela de Guerra Naval—

De acuerdo a la reglamentación vigente, se continuaron los cursos establecidos para Jefes, siendo los resultados altamente satisfactorios, previéndose para el año 1940 la creación de cursos especiales para las distintas jerarquías.

SERVICIO HIDROGRAFICO

El Servicio Hidrográfico ha cumplido normalmente durante el año 1939, su programa de trabajo.

La provisión y reparación del instrumental de navegación a las unidades de la Armada, como asimismo de cartas náuticas, libros y derroteros a buques de guerra y mercantes, fué efectuado por este Servicio en la forma habitual.

El canje de publicaciones con oficinas hidrográficas de otros países, la ejecución de levantamientos y estudios hidrográficos; construcción, instalación y mantenimiento de faros, balizas y boyas, como así también de los demás elementos para la navegación, han sido atendidos en forma especial por la repartición.

Se cooperó en los trabajos de oceanografía e investigaciones científicas en que está empeñado el Museo de Ciencias Naturales “Bernardino Rivadavia”, con la realización de cruceros de exploración a bordo del buque oceanográfico “Comodoro Rivadavia”. Estos trabajos tendientes a obtener un mayor conocimiento de la fauna y flora marítima del país, han encontrado siempre el más amplio apoyo de la Marina de Guerra.

El trabajo que efectúa la Comisión de Medición de un arco de meridiano—creada por decreto del 8 de mayo de 1937—ha continuado con la amplia colaboración del Servicio Hidrográfico.

El Catastro de la Ciudad de Buenos Aires ha dado oportunidad a la repartición a prestar también su concurso, en el transporte heliográfico e impresión de 75.000 planos.

Los talleres (mecánico para instrumental, faros y relojería e impresión de cartas) han desenvuelto eficientemente sus funciones en 1939.

Se ha continuado con los trabajos de cálculo completo de una nueva Tabla de Navegación, la que llenará una sentida necesidad, por ser la actualmente en uso muy anticuada

Como representante del país ante la Oficina Hidrográfica Internacional de Mónaco, ha mantenido un permanente contacto con la misma.

Ha actuado asimismo en el Consejo Nacional de Observatorios y Comisión de Relevamiento del Río Uruguay, lamentándose que por distintos motivos

no haya podido concurrir a la Exposición Técnica del Agua efectuada en Lieja (Bélgica).

Como en otros años, colaboró en la exposición de material histórico y técnico de la Armada, que se realizó en los salones de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Comisiones Geológicas—

Los buques oceanográficos “Comodoro Rivadavia” y “Bahía Blanca”, remitieron fondos marinos de distintas regiones, de los que se hicieron análisis e investigaciones geológicas, procediéndose asimismo a efectuar análisis completos de agua de mar (salinidad, cloruros en cloruros de sodio, densidad, magnesios, carbonatos, arenas, etc.).

Comisiones Hidrográficas—

Se dió término a los trabajos de relevamiento submarino de la Ría de Bahía Blanca.

El buque oceanográfico “Comodoro Rivadavia” zarpó el 15 de septiembre con el objeto de iniciar trabajos de relevamiento terrestre y marítimo entre Río Grande y Cabo San Diego. Asimismo efectuó trabajos del 15 de julio al 10 de agosto en los bancos de Cabo San Antonio, llevándose a cabo al mismo tiempo estudios de corrientes y mareas, realizándose sondeos y determinándose posición de boyas.

En el mes de mayo se efectuaron relevamientos en San Blas.

Comisiones Oceanográficas—

Un viaje de investigación oceanográfica se llevó a cabo en el mes de febrero, que abarcó la zona de Bahía Blanca y Mar del Plata, del cual se obtuvieron interesantes conclusiones de carácter científico para el Gabinete Oceanográfico y para el Museo Nacional de Ciencias Naturales “Bernardino Rivadavia”, cuyo personal formó parte de la Comisión.

Se llevaron a cabo cruceros de exploración oceanográfica en el “Bahía Blanca”, uno del 7 al 24 de febrero y otro del 3 de junio al 4 de julio. En estos cruceros se realizaron estudios de fondos, agua y corrientes a diferentes profundidades, extrayéndose ejemplares de fauna marítima, como contribución a las colecciones del Museo de Historia Natural.

Subsección Cálculos y Mareas—

Numerosos trabajos efectuó en el año esta Sección.

En el Rincón de Bahía Blanca, Puerto Belgrano, Arroyo Pareja y San Clemente, se realizaron diversos cálculos de triangulaciones, situaciones, etc.

Se procedió asimismo a la actualización de la Carpeta de Coordenadas Geográficas y de posiciones geográficas. Se confeccionó el Almanaque Náutico como se hace anualmente, efectuando algunas ampliaciones en el capítulo “Tablas”, las que facilitan su uso.

El cálculo de predicción de las mareas para el año 1940, fué realizado como todos los años efec-

tuándose también estudios especiales y estadísticos sobre mareas en Puerto Belgrano y Río de la Plata.

Publicaciones, Instrumentos y Cartas—

Se han atendido normalmente los pedidos de esta naturaleza efectuados por buques y reparticiones, como así también al intercambio de publicaciones con instituciones públicas del país y del extranjero.

Quincenalmente se publicaron los folletos de “Avisos a los Navegantes”, propagándose por radio en forma regular, en castellano e inglés, los avisos urgentes.

Se puso en servicio el Suplemento N.º 1 de 1939 a “Faros y Señales Marítimas”, parte I.

Se encuentra en proceso de estudio y revisión final para nueva publicación el folleto “Instituciones complementarias para la administración del cargo de navegación” y en preparación una nueva edición del “Derrotero de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay”.

Se terminaron de dibujar las siguientes cartas:

Carta provisoria N.º 65, Bahía Thetis; Carta N.º 242, puertos en el río de la Plata, Montevideo, Sauce y Colonia; Carta N.º 74, Bahía Blanca, Puerto Belgrano y Arroyo Pareja; Carta N.º 76, Bahía Blanca, Puertos Ingeniero White y Galbán; carta N.º 64, Tierra del Fuego e Islas Australes; Carta N.º 51, Río de la Plata a Golfo Nuevo, 3ra. edición; Carta N.º 7, de Buenos Aires al Tigre y Carta N.º 11, entrada a Bahía Blanca, 3ra. edición.

Se encuentran en dibujo las siguientes cartas:

Carta N.º 8, Bahía Blanca, de Faro Recalada a Punta Laberinto; Carta N.º 10, Puerto Belgrano a Cuatrerros, 4ta. edición; Carta N.º 5, Río de la Plata, de Buenos Aires a Montevideo, 10ma. edición; Carta N.º 24, Mar Chiquita a Mar del Sud, 2da. edición; Carta N.º 9, Río de la Plata Superior, 3ra. edición; Cartas Nos. 207 y 208, Estrecho de Magallanes, Canales La Magdalena y Cockburn.

Archivo Técnico—

Durante el año 1939, esta oficina se ocupó de la clasificación y archivo de cartas argentinas y extranjeras retiradas, planos, planchetas y cartas del Instituto Geográfico Militar, Ministerio de Obras Públicas y Dirección General de Catastro y Mapa de la Provincia de Buenos Aires. El archivo de la documentación y planos varios de interés para la Sección, remitidos por otras reparticiones y buques de la Armada y la provisión de la documentación existente solicitada por las demás dependencias del Servicio Hidrográfico, se llevó a cabo en la forma habitual.

Se continuó con la confección del fichero toponímico histórico, habiéndose establecido el origen de unos 100 nombres de accidentes costeros.

Sección Faros—

Esta Sección ejerció la dirección de todos los trabajos inherentes al servicio de balizamiento marítimo y reparación del instrumental de navegación.

Cooperó en diversas obras con destino a la Armada y otras dependencias públicas.

Con sus elementos de tierra y el buque balizador, atendió eficientemente los servicios de balizamiento en la costa del litoral marítimo, colocando este buque 380 acumuladores de gas en su primer viaje y 520 en el segundo.

Fueron reparadas y pintadas las balizas, boyas y faros que estaban en malas condiciones.

Es de lamentar que por no ser suficiente la partida correspondiente que asigna el Presupuesto para tripular a los barcos oceanográficos y al buque balizador, no puedan estar los tres en servicio, debiendo necesariamente uno quedar en inactividad por falta de personal, con la consiguiente demora en la larga lista de trabajos hidrográficos a realizar.

Aun no ha sido posible subsanar la falta de un buque balizador para la Ría de Bahía Blanca, asunto que cada vez presenta mayores inconvenientes acentuándose la imprescindible necesidad de proceder a su construcción a la brevedad.

A fin de mantener en eficiencia el estado del material o ampliar las obras existentes en la medida de las necesidades, se efectuaron trabajos en los siguientes faros:

San Antonio, Punta Médanos, Querandí, Punta Mogotes, Quequén, Claromecó, Recalada, Bahía Blanca, El Rincón, Segunda Barranca, Río Negro, Punta Delgada, Cabo Blanco, Isla Leones y Cabo Vírgenes.

Secretaría Técnica—

La Secretaría Técnica se ha desempeñado eficientemente y ha mantenido con toda normalidad su correspondencia con organismos nacionales y extranjeros.

La biblioteca, que cuenta con más de 3.750 publicaciones, ha continuado enriqueciéndose con los anales, revistas, boletines, etc. de carácter técnico y libros de especialización hidrográfica que se adquirieron dentro de los recursos asignados. En la actualidad se está adoptando para la misma el sistema de catalogación decimal “Dewey”, por considerarse universalmente el más conveniente y expedito para las consultas.

La oficina de traducciones se ha desempeñado correctamente, atendiendo además la correspondencia extranjera y los artículos que interesan a diversas secciones de este Servicio.

Observatorio Naval—

De acuerdo con el Derrotero Argentino, se han propalado las señales horarias radiotelegráficas por intermedio de la Estación R. T. Dársena Norte.

Los trabajos astronómicos se han efectuado en forma satisfactoria. Para el contralor de los péndulos se han realizado 122 observaciones de pase, lo que significa una verificación cada tres días; de esta manera y a pesar de la deficiente instalación de los péndulos, ha sido posible mantener el servicio horario dentro de los $\mp 0.05s$. (cinco centésimos de segundos).

Se ha continuado en forma altamente satisfactoria con el servicio de la hora por medio del reloj parlante y el carillón, transmitiéndose telefónicamente y por ocho estaciones de radiodifusión desde las 7 horas hasta las 24.

SERVICIO DE COMUNICACIONES NAVALES

El Servicio de Comunicaciones Navales atendió las tareas que le corresponden en forma satisfactoria.

El servicio y tráfico de las Estaciones Radiotelegráficas de la Armada se ha mantenido en forma normal.

Los Radiofaros “Mogotes” y “Recalada Bahía Blanca” trabajaron con toda regularidad, librándose al servicio el Radiofaro “Intersección”. Asimismo se inició la construcción del edificio donde se instalará el Radiofaro “Rincón” el que quedará librado al servicio en los primeros meses de 1940.

Proximamente, siguiendo el plan aprobado, se instalará un Radiofaro en el Pontón Prácticos Recalada del Río de La Plata, y otros más a adquirirse, cuya instalación se efectuará coordinadamente con los correspondientes para servicios de aviación.

Sa han iniciado estudios, en colaboración con el Servicio Hidrográfico, sobre estaciones semafóricas a habilitarse en los faros con guardián.

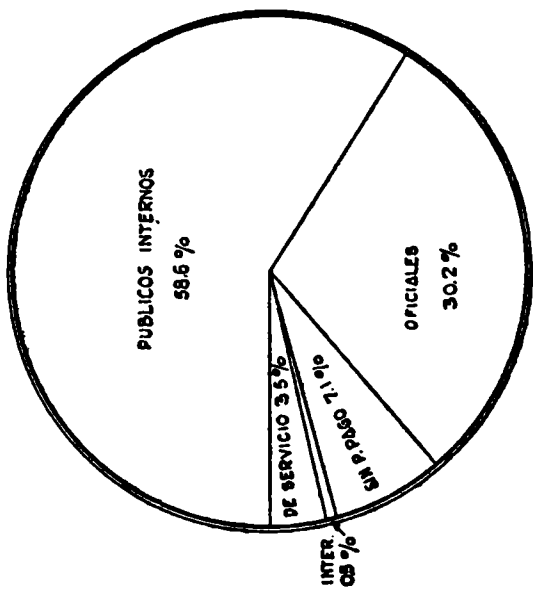
Los materiales de señalación visual de los buques de la Armada fueron renovados con resultados altamente satisfactorios.

Se continuó realizando el plan de modernización del material radioeléctrico de la Armada. A ese efecto, se efectuaron instalaciones y modificaciones en muchos buques y en instalaciones costeras.

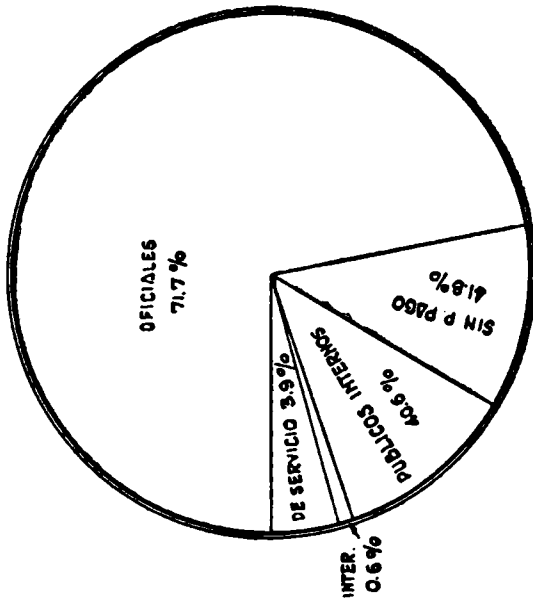
Las planillas y gráficos que se agregan, indican las actividades de las Estaciones radiotelegráficas—terrestres, de buques y costeras—en lo que se refiere al servicio y tráfico.

PORCENTAJE DE TRAFICO

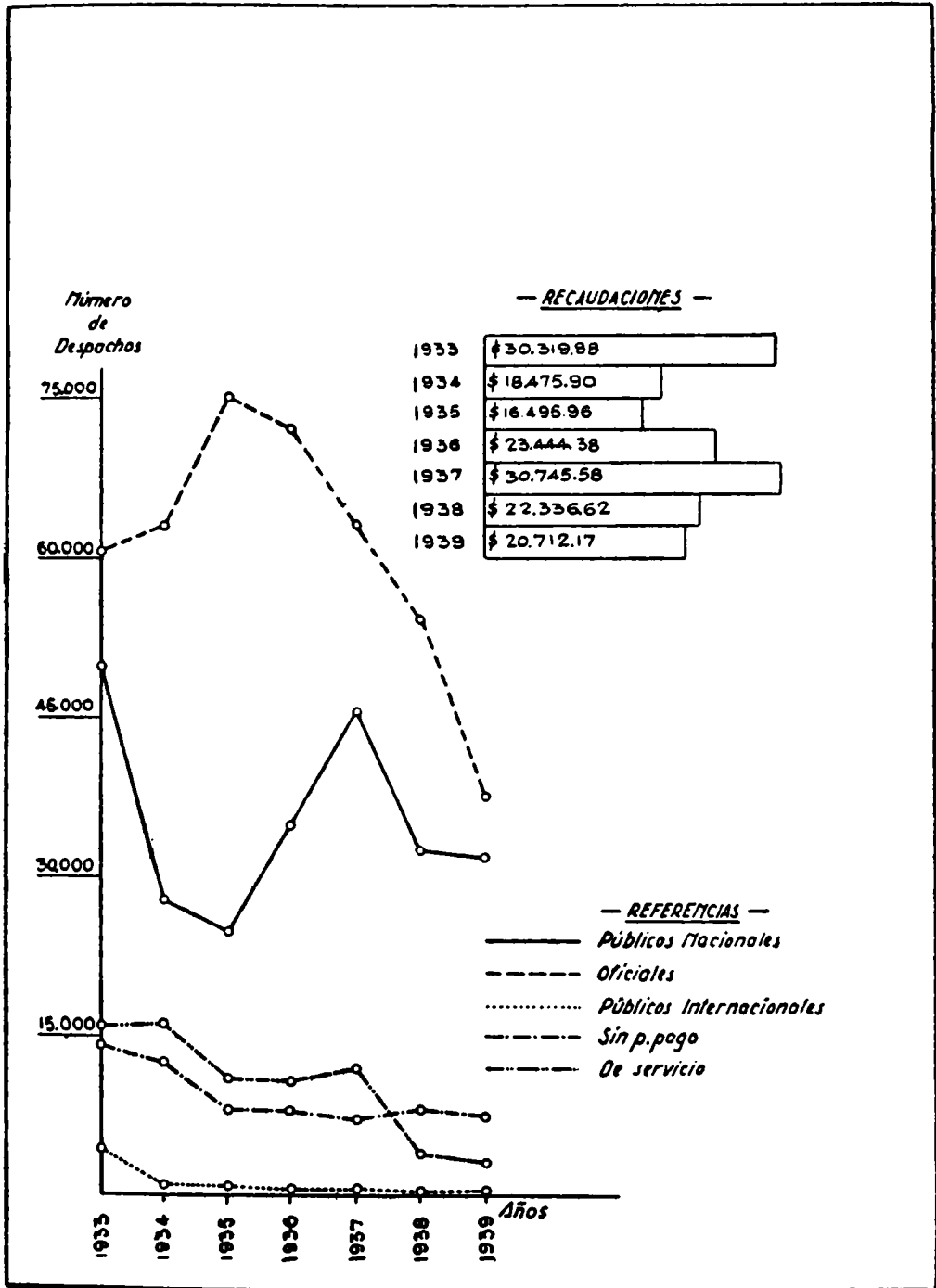
PORCENTAJE DE TRAFICO
ESTACIONES DE BUQUES



PORCENTAJE DE TRAFICO
ESTACIONES COSTERAS



COMPARACION DEL TRAFICO DE LAS ESTACIONES R. T. DE LA MARINA DESDE EL AÑO 1933



DIRECCION GENERAL DE AVIACION NAVAL

La Aviación Naval, en el transcurso del año 1939, cumplió en forma eficiente su plan de actividades.

Se adoptaron toda clase de medidas preventivas y de seguridad, tanto para el personal como para el material, a fin de que éste pueda ser utilizado con el mayor conocimiento de sus características y especial preparación técnica.

La constante y creciente evolución de sus actividades se desarrolló dentro de un margen amplio de seguridad, lo que evidencia que el personal se encuentra capacitado para operar con el moderno material con que debe actuar. Un índice inequívoco de ello, es la feliz circunstancia de que durante el año no haya habido que lamentar ningún accidente fatal, notándose asimismo una marcada disminución en aquellos que ocasionan averías al material.

Este Ministerio tiene el decidido propósito de dar el mayor impulso posible a las fuerzas aéreas, pues se comprueba cada vez más fehacientemente que es un poderoso auxiliar de la Escuadra, sobre todo teniendo en cuenta las experiencias que arrojan las actuales actividades bélicas europeas. La eficiencia de esta arma como auxiliar de las fuer-

zas de superficie, defensa de costas, etc., es cada día más notable siendo por lo tanto indispensable para la defensa del país, tenerla de acuerdo con los adelantos de la época.

Si bien es cierto que las actividades de la Aviación Naval, en su aspecto general, se han desarrollado en forma armónica no es menos cierto que los resultados alcanzados hasta la fecha, sin dejar de ser satisfactorios, distan bastante del desideratum.

La creciente potencialidad que es de desear para nuestras fuerzas aéreas, a fin de que ellas sean una garantía para salvaguardar la soberanía nacional, no podrá alcanzarse sino a costa de sacrificios y de un mayor aporte en los efectivos financieros que se asignan a esta especialidad del poder naval. Aumento de materiales y consecuente aumento de dotaciones de personal especializado, no podrán nunca lograrse con los fondos que las leyes de presupuesto han asignado hasta ahora, ni tampoco con dineros habidos en forma esporádica; sino mediante regulares asignaciones que permitan un mayor acrecentamiento y reposición de los efectivos.

Las bases de aviación, limitadas hoy al mínimo compatible con las exigencias, deben ser aumentadas, emplazándolas en sitios estratégicos del país, para que permitan garantizar su crecimiento vital, poniendo al servicio de la Nación su poderío bélico. Es resolución de este Departamento también encarar de lleno los servicios de infraestructura, para lograr así que la aeronavegación no constituya un riesgo, sino que llegue a las más dilatadas regiones

de nuestro suelo en forma segura, científica, matemática. Sobre el particular la Dirección General de Aviación Naval ya ha realizado estudios, cuya materialización tratará de obtenerse en 1940.

Durante el año funcionaron con toda normalidad los cursos de ingenieros y cuerpo de aeronáutica. Se ha seguido intensificando la preparación de todo el personal de aviación con resultados ampliamente satisfactorios. Se han enviado oficiales al extranjero para que se especialicen en Ingeniería Aeronáutica.

Operaciones—

Las actividades de la Aviación Naval se desarrollaron con un marcado ritmo creciente con relación a años anteriores. Se ha tratado de que fueran lo más eficientes posibles sus servicios y máxima, dentro de sus posibilidades, la capacidad operativa. Se efectuaron 13.543 vuelos que alcanzaron un total de 15.634 horas. El promedio de vuelo de cada piloto, alcanzó en este año a 261,15 horas.

Respondiendo a las exigencias presentadas, la Aviación Naval ha continuado al servicio de los altos intereses nacionales, llevando su acción fuera de los lindes de la Marina misma, en obras de cooperación, ya de índole científico, técnico, o simplemente de carácter social.

Es con satisfacción que se deja expresa constancia del valor que las dependencias nacionales, municipales, provinciales e instituciones civiles, asignan a esta colaboración, demandándola para la solución

de diversos problemas que aquellas están llamadas a resolver.

Durante 1939 se procedió a dar una nueva organización a las fuerzas de la Aviación Naval. En el escaso tiempo de aplicación práctica del nuevo plan orgánico, se ha puesto en evidencia la bondad del mismo, lo que redunda en positivo beneficio para el servicio y la defensa de la Nación.

Por primera vez desde su existencia como fuerza de la Marina de Guerra, intervino la aviación en la Revista Naval efectuada en aguas de Mar del Plata el 4 de marzo de 1939, concentrando al efecto 50 aeronaves de las Escuadras Aéreas 1, 2 y 3 y Aviación Escuadra de Mar. Esta gran concentración aérea, dió oportunidad a la población de Mar del Plata y a la gran cantidad de veraneantes que se encontraban en esa playa, de comprobar el eficiente estado de preparación y adiestramiento de la Aviación Naval.

En oportunidad de esta Revista Naval, se gestionó del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires la entrega a este Departamento, para su exclusiva utilización, de una fracción de terreno del Aeródromo de Mar del Plata, la que fué cedida por dicho Gobierno el que dispuso asimismo se realizaran algunas obras que se conceptuaron necesarias en ese sentido. Esta cesión fué otorgada sin modificar el carácter público y civil de dicho aeródromo, por lo que se realizan en él las actividades comunes, sin perjuicio de los fines a que destina dicha superficie este Ministerio, que abarca aproximadamente 16.000 metros cuadrados.

La Dirección General de Aviación Naval, dentro de la letra y espíritu de la “Reglamentación de la Aeronavegación sobre el Territorio Argentino”, ha intervenido en la extensión de los certificados de navegabilidad para los hidroaviones y anfibios que se construyan o introducen en el país, como requisito indispensable para permitir matricular y librar al servicio público este tipo de máquinas, previa intervención de la Dirección de Aeronáutica Civil, repartición ésta a quien corresponde los trámites posteriores, como asimismo el contralor para que el material, ya en servicio, mantenga las condiciones de seguridad necesarias para continuar en actividad aérea. Si bien es cierto que funciones de esta índole debieran ser del exclusivo resorte del organismo civil, no contando aun con la organización técnica necesaria para responder a tales finalidades, la Dirección General de Aviación Naval ha prestado y presta toda su cooperación, en pro de un mayor afianzamiento y seguridad de la hidroaviación comercial y privada del país.

Intensamente ha trabajado la Aviación Naval en la realización de estudios y levantamientos aerofotográficos. La labor científica cumplida a este respecto y los resultados alcanzados, han beneficiado a gran número de reparticiones nacionales, municipales, provinciales e instituciones privadas. Esta actividad ha quedado prácticamente implantada con la creación del Gabinete de Fotografía Aérea y Aerofotogrametría y Gabinetes Auxiliares.

Con la cooperación prestada para obtener la solución de tan importantes problemas, se han consi-

derado junto a los intereses del país, aquellos del arma, arrojando un provechoso saldo estos trabajos, en experiencia y entrenamiento para el personal. De esta manera al igual que en otros años, se ha llevado a la práctica distintos aspectos de la observación aérea militar, ya sea en el aire como en el gabinete, beneficiándose positivamente la institución por los importantes estudios a que estas actividades dieron lugar.

Entre los numerosos trabajos efectuados en 1939, se pueden citar como más importantes:

Continuación del catastro de la Ciudad de Buenos Aires comenzado en 1938.

Mosaico aerofotográfico de la Ciudad de La Plata y de la zona adyacente a Punta Indio.

Fotografías oblicuas de Martín García, Bariloche, Comodoro Rivadavia y alrededores de la Capital Federal.

Se dió término — cartografía — al mosaico del Puerto de La Plata, enviándose copias a la Dirección de Empadronamiento y Valuación.

Además se sacaron un gran número de fotografías, exposiciones, copias, etc. de temas de interés para la Marina.

Proximamente se iniciarán los trabajos de:

Mosaico fotográfico de las Lagunas Salada Grande y Salada Chica, del Partido General Madariaga.

Mosaico fotográfico de la Laguna Chascomús.

Mosaico fotográfico de los Aeródromos Presidente Rivadavia y San Fernando, etc.

Vuelos y Comisiones de Importancia—

De Puerto Belgrano a :

Mar del Plata y regreso (3 aviones).

Punta Indio y regreso.

Mar del Plata y regreso (9 aviones).

Puerto Madryn y regreso.

Mar del Plata y regreso (25 aviones).

San Antonio-Bariloche y regreso (3 aviones).

Trelew y regreso (4 aviones).

San Antonio-Trelew y regreso (4 aviones).

Buenos Aires. Vuelos en formación (desfile militar) y regreso (21 aviones).

Puerto Deseado y regreso (3 aviones).

Trelew-Deseado-Río Gallegos-Río Grande y regreso (7 aviones).

Trelew-Comodoro Rivadavia-San Julián-Deseado y regreso.

Colhue Huapi-Comodoro Rivadavia y regreso (5 aviones) Quilmes y regreso.

Trelew y regreso (15 aviones).

De punta Indio a :

Palomar-Monte Caseros y regreso.

San Antonio-Bariloche-Puerto Belgrano y regreso.

Puerto Belgrano-Bariloche-Morón y regreso.

Mar del Plata y regreso (20 aviones).

Buenos Aires, vuelos en formación jura de la bandera y regreso (10 aviones).

Palomar, vuelos en formación sobre Bs. Aires desfile militar (9 aviones).

General Artigas (Uruguay) El Palomar y regreso (traslado misión militar Brasileña).

Vuelos a Santa Fé, San Luis y Córdoba a las órdenes del Ministerio de Agricultura para destrucción de la langosta.

Vuelos en formación sobre Buenos Aires (visita del Excmo. Sr. Presidente de la R. O. del Uruguay).

Asunción y regreso (traslado Embajada Extraordinaria).

Trelew y regreso (10 aviones).

Palomar-San Antonio-Trelew-Punta Delgada y regreso.

Río Gallegos y regreso.

Martín García-Concepción del Uruguay-Zárate-Samborombón-La Plata y regreso (14 aviones).

Accidentes—

Durante el año se registraron 10 accidentes, con averías parciales para el material y sin consecuencias para el personal.

Cabe destacar la feliz circunstancia de que no se haya producido ningún accidente fatal ni de carácter grave, en lo que a personal se refiere.

Obras—

En las distintas Bases, Aeródromos, etc. se efectuaron numerosas obras de ampliación y mejoras de servicios. En lo que se refiere al aeródromo “Comandante Espora” en las proximidades de Puerto Belgrano, se han continuado las construcciones para terminar el plan de obras correspondiente.



DIRECCION GENERAL DE DEFENSA DE COSTAS

El Cuerpo de Artillería de Costas, con sus efectivos destacados en Puerto Belgrano, Río Santiago, Capital Federal, Punta Indio, J. F. Uriburu, Río Gallegos, Martín García y en algunos buques de la Escuadra, ha seguido durante el año 1939 el programa trazado desde su creación, que permitirá al término del mismo su organización definitiva.

El insuficiente número de personal, tanto superior como subalterno, se hace sentir aun. Si bien en el presente se han incorporado nuevos oficiales recientemente egresados de la Escuela Naval, las unidades no cuentan con el número orgánico requerido. Naturalmente tal inconveniente se irá solucionando a medida que las sucesivas promociones de la Escuela Naval proporcionen nuevos oficiales. En lo que se refiere al personal subalterno, la incorporación de nuevos materiales, exige mayores efectivos, asunto que si bien fué considerado en parte en 1939, deberá tenerse muy en cuenta durante 1940 a fin de que desaparezcan los inconvenientes que tal falta de personal ocasiona.

La necesidad de uniformar la preparación y orientar las actividades del personal en una dirección definida, impuso la obligación de organizar el "Curso de Aplicación para Oficiales" y el "Curso para soldados".

En lo que se refiere a reglamentación, está a estudio el proyecto correspondiente que contemple las necesidades del Cuerpo, dentro de la reglamentación general de la Marina.

Durante el año se han incorporado diversos elementos de armamentos, movilidad, comunicaciones, etc., cuyas adquisiciones fueron planeadas oportunamente.

Se ha dado término a los alojamientos iniciados en 1938 para el personal que presta servicios en Baterías (Puerto Belgrano). Es necesario proseguir con la construcción de diversas obras a fin de dotar a las unidades de las comodidades indispensables. Por esta razón, conforme lo permitan los recursos asignados a este Departamento, se procederá a las construcciones más urgentes que sin lugar a dudas son un Cuartel para el Regimiento N.º 1 Antiaéreo en Puerto Belgrano y un local para el Destacamento de Río Gallegos, que ocupa actualmente un edificio inadecuado por su capacidad y condiciones de higiene.

DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL

La Dirección General del Personal ha atendido con toda preferencia el problema de mantener completo, dentro de lo posible, los efectivos que la reglamentación en vigor determina para cada una de las unidades, reparticiones, institutos y demás dependencias de la Armada.

El crecimiento natural que ha experimentado la Marina de Guerra en los últimos años, ha traído aparejado, lógicamente, algunos inconvenientes en lo que se refiere a personal, los que se hicieron sentir con mayor intensidad después de la incorporación al servicio de las nuevas unidades.

Tal situación, ya mencionada en la Memoria de 1938, fué prevista con anterioridad tomándose las medidas conducentes a salvarla de la mejor manera. Es así que se va subsanando al concretarse los resultados de dichas medidas preventivas tomadas cuando se dispuso la construcción de las referidas unidades, ya que fueron aumentados los ingresos en los grados inferiores de los escalafones, con el objeto de que ese personal estuviera preparado teórica y prácticamente al ser necesarios sus servicios. Sin duda ha de pasar un tiempo todavía para lograr una solución definitiva, por cuanto en forma paulatina se irán normalizando los respectivos cuadros.

Pese a este problema, que como se ha expresado está en vías de solución, esta Dirección General ha desarrollado sus funciones eficientemente.

Escuela Naval Militar—

La Escuela Naval Militar ha continuado sus actividades de enseñanza, con los inconvenientes de la falta de locales y espacios apropiados a la misma.

En el mes de enero se tomó examen de ingreso para los nuevos cursos. De los 398 candidatos inscriptos aprobaron el ingreso 115, es decir el 28 %, el 24 % fué declarado inepto físicamente; el 26 % fué eliminado en el examen escrito y el 22 % en el oral.

La enseñanza, en general, se desarrolló en forma normal, cumpliéndose los programas en su totalidad, tanto en la instrucción técnica profesional, como en la marinera militar.

Mensualmente se efectuaron navegaciones de instrucción en los tres rastreadores adscriptos y en el primer semestre se hizo efectuar a los cadetes un ejercicio de tiro naval. De esta manera, al ocupar los mismos los puestos correspondientes al personal subalterno, adquieren la familiaridad con la vida de a bordo, que solo los buques la dan.

El embarco anual se realizó a bordo del guardacostas “Pueyrredón”, desde enero a marzo, efectuando una navegación por la costa marítima hasta Comodoro Rivadavia.

Se continuó con el relleno de la segunda zona del terreno destinado a la nueva Escuela Naval, terminándose las obras de muelle e iniciando la construcción de edificios, los que una vez terminados, resolverán los inconvenientes señalados en todas las Memorias de este Ministerio.

Escuela de Mecánica de la Armada—

La Escuela de Mecánica de la Armada cumplió el plan establecido y los programas correspondientes en forma satisfactoria.

El período de aprendizaje de Reclutamiento duró entre 9 y 6 meses en cada incorporación y durante ellos se ha impartido la instrucción militar y marinera correspondiente, en esta Escuela y en la Fragata “Presidente Sarmiento”.

En lo que respecta a la selección de candidatos de Aprendices de Reclutamiento, la Escuela ha tomado directa intervención a fin de poder elegir a los mejor preparados, ya que deben volver en breve plazo, como marineros-alumnos de los distintos cursos, para perfeccionarse y egresar como Cabos 2dos. de la respectiva especialidad.

A fin de intensificar la instrucción elemental de este personal, se les da clases diarias a cargo de preceptores designados por el Consejo Nacional de Educación, actualizando e intensificando los conocimientos que tengan, especialmente en lo que se refiere a aritmética, caligrafía, ortografía e idioma nacional. De esta manera, y a pesar del poco tiempo disponible a tal efecto, se logra que el Marinero cuando tenga que volver a la Escuela a seguir su curso de especialización, tenga una mayor base y pueda asimilar con mayor facilidad la instrucción que en dichos cursos se imparte.

Durante el año 1939 ingresaron 1216 ciudadanos como Aprendices, egresando como Marineros Segundos 1098. Este personal, a parte de la instruc-

ción elemental ya mencionada, recibió instrucción militar y marinera, asistiendo asimismo semanalmente a conferencias médicas y de ética moral a cargo de un Cirujano y el Capellán de la Escuela, respectivamente.

Los cursos de Marineros-alumnos se iniciaron el 9 de enero y el 17 de julio, respectivamente. Los estudios efectuados fueron complementados con prácticas en los talleres de la escuela, habiendo sido eficiente el desempeño del personal docente y de los operarios instructores.

Debido a la necesidad de personal para satisfacer los requerimientos de las Escuadras, algunos cursos se efectuaron en forma acelerada.

El egreso de la Escuela de este personal como Cabos 2dos. llenó en parte las necesidades mencionadas.

Reclutamiento y Marineros—

Esta Oficina de la Dirección General del Personal, llenó satisfactoriamente su función; el movimiento en lo que se refiere a altas de Marineros, fué el siguiente:

Marineros de 2ª (Egresados de reclutamiento Escuela de Mecánica)	396
Marineros de 2ª (Egresados del Buque Escuela "Presidente Sarmiento")	487
Marineros y soldados 2os. dados de alta directamente	288
Reincorporaciones como marineros 1os.	17
Reincorporaciones como soldados 1os.	3
Total	1.191

Conscriptos y Reservas—

La incorporación de Conscriptos se efectuó en forma normal, por las distintas Comisiones designadas al efecto que se destacaron en oportunidad.

Se da a continuación la estadística de conscriptos, clase 1917 y 1918, correspondiente al año 1939.

SITUACION	Clase 1917 (Licenciada)	Clase 1918 (En servicio)
Aptos en servicio	1909	2019
Inútiles 1er. reconocim. médico	1149	1268
Inútiles 2º reconocim. médico	184	234
Inútiles 3er. reconocim. médico	53	21
Inútiles durante el servicio	40	34
Exceptuados durante el servicio	123	87
Fallecidos durante el servicio	15	18
Bajas excedente	164	2
Retirados por inutilización	2	—
No incorporables	241	241
No presentados	87	61
Desertores	17	7
Baja por anulac. de enrolamiento	—	1
Baja por cumplido	1	—
Comprendidos Art. 620 del R.O.P.A.	15	7
Total de convocados	4000	4000

Sanidad—

En lo que respecta al estado sanitario de la Marina de Guerra, no han ocurrido en 1939, novedades dignas de mención. Los servicios sanitarios se han desenvuelto con toda normalidad, habiéndose resuelto todos los problemas que se presentaron en el transcurso del año.

La morbilidad de la Armada, como ya se ha manifestado en otras oportunidades, presenta modali-

dades propias de nuestra Marina; en el año 1939, por consiguiente, aparecen los mismos aspectos generales, en los distintos grupos de afecciones.

Se han presentado 16.591 casos, vale decir que el cuadro nosográfico de 1939 ha aumentado en 2.638 afectados, con relación al año anterior.

Las afecciones traumáticas pasan este año a primer término con 6.203 casos. Si bien esta cifra es elevada, ella se ve abultada por que este año se ha efectuado un nuevo sistema de clasificación nosológica, incluyéndose en este grupo accidentes que en otros años correspondieron a otra clasificación. El por ciento de estas afecciones sobre el total de enfermos, alcanza a 37.3 %, pero, afortunadamente estos enfermos en general, evolucionaron hacia una perfecta curación, sin que les quedaran secuelas de ninguna clase. Como es lógico, es imposible evitar las lesiones traumáticas en la Armada, dado la índole de las tareas que realiza su personal.

Las enfermedades infecciosas siguen al grupo anterior en orden de importancia, notándose en 1939 un descenso marcado con respecto al año anterior. Sus 3.722 casos, distribuidos como siempre entre sarampión, rubeola, varicela, parotiditis, gripe, etc. alcanzan al 22.4 % del total general, acusando una disminución de 8.3 %. Estas enfermedades, como todos los años, hicieron su aparición en las épocas siguientes a la incorporación y durante los descensos marcados de las temperaturas ambientes. Esto se explica porque gran parte del personal que se incorpora—sobre todo el proveniente

del interior—se inicia en un nuevo ambiente de vida, falta de vacuna la mayoría, encontrándose frente a actividades que cambian fundamentalmente sus costumbres y modalidades. Es grato constatar, según se desprende de las cifras que anualmente se dan a conocer, que en forma paulatina va disminuyendo este renglón de la morbilidad, lo que se ha conseguido por las medidas de carácter profiláctico que continuamente son adoptadas para evitar el contagio de grandes masas de hombres.

Las afecciones al aparato digestivo y glándulas anexas, acusan un total de 2.044 casos, con un porcentaje de 12.3 % sobre el total de morbilidad, notándose una diferencia de 2.3 % con relación a 1938.

Las enfermedades venéreas, con un total de 554 casos, acusan un porcentaje de 3.3 % que marca un nuevo descenso en esta clase de afecciones, ya que en 1938 se registró un 4.15 % sobre el total de morbilidad. Este problema social ha sido encarado ampliamente por la Marina de Guerra, haciendo cumplir con la mayor estrictez todas las disposiciones que rigen para estos enfermos. A fin de prevenir tales afecciones, se instruye al personal con conferencias, sistemas de profilaxis, ilustraciones, carteles murales, etc. obteniéndose con ello los beneficiosos resultados que se han manifestado.

Varios grupos más de clasificación nosológica, comprenden la totalidad de la morbilidad en la Armada y sus totales parciales y porcentajes, con respecto al total general de enfermos, figuran en el cuadro que se agrega. Están representados por

distintas manifestaciones de la patología, inevitables en toda organización de la naturaleza de la Marina.

Los casos de tuberculosis han sido 41 (pulmonar 27, ganglionar 2 y 12 de otras formas). Una disminución de 7 casos con respecto a 1938, acentúa la ya apreciable merma de 20 casos registrada en ese año, con respecto a 1937.

A la empeñosa y difícil tarea a que están abocadas las respectivas autoridades de la Nación en su lucha contra este flagelo, contribuye la sanidad de la Armada dentro de sus filas, con resultados por ahora buenos, pero, que no deben de ser índice para que disminuya la intensidad de las medidas que en contra de tal enfermedad deben tomarse, dado que casi todos los casos registrados en la Marina son individuos pretuberculosos y que pese a las prolijas revisiones que le han sido efectuadas a su ingreso, no se le ha notado afección alguna. Con el fin de prevenir en lo posible esta situación e intensificar la lucha contra este mal, se estudia la posibilidad de instalar centros de observación radiológica, lo que permitirá un examen más completo, que ponga en evidencia déficits pulmonares.

Al enfermo pulmonar la Armada lo ampara en toda forma, prodigándole la asistencia que requiere ya sea en hospitales o en sanatorios especializados, además de facilitarle el medio económico para su tranquilidad de espíritu; y con ello, restando del medio al infectante y tratando de mejorarlo si no curarlo, para que siga siendo útil a la sociedad,

se estima contribuir eficazmente a la obra contra esta enfermedad.

Es de lamentar que por razones de economía no se hayan podido iniciar en 1939, como se había previsto, las obras de construcción del pabellón para personal de la Armada en el Sanatorio Santa María de la Provincia de Córdoba, que autoriza la Ley 12.576, esperándose que esta situación pueda ser solucionada a la brevedad.

En lo que respecta al personal de sanidad, a raíz de la incorporación de las nuevas unidades, de los mayores efectivos de personal y de la extensión de servicios médicos a los familiares del personal militar y civil de la Armada, es insuficiente. Tanto los escalafones del personal de sanidad superior como subalterno, tendrán que ser aumentados para obtener un mejor servicio y normalizar el mismo de acuerdo a la importancia y al incremento que, en todos sus aspectos, va alcanzando la Marina de Guerra.

Dadas las ampliaciones que en 1938 se realizaron en todos los servicios hospitalarios de la Marina y en especial modo en Puerto Belgrano, ha permitido que en 1939 hubiera un mejor desenvolvimiento en los mismos. Empero, recién en 1940 se proseguirá el plan de obras trazado, el que se considera de ineludible necesidad para seguir el ritmo de las actividades que en todos los órdenes se ha impreso a la Armada.

Los Hospitales Navales de Puerto Belgrano, La Plata y la Enfermería de la Escuela de Mecánica de la Armada, como así también todos los servicios

médicos con que cuenta la Marina, llenaron eficientemente sus funciones.

Durante el transcurso de 1939 ocurrieron entre el personal de la Armada 47 decesos por distintas afecciones y accidentes (2 del personal superior; 4 suboficiales; 12 cabos; 15 marineros, y 14 conscriptos). Comparando el total de fallecidos en el año con respecto a 1938, se nota una diferencia en menos de 10 casos.

La tuberculosis pulmonar y otras afecciones de la misma etiología, arrojan la mayor cifra de fallecidos (13).

Vicaría General de la Armada—

El Clero Castrense ha desarrollado sus actividades en los buques y reparticiones, efectuando una labor verdaderamente eficaz, bajo la dirección de la Vicaría General.

Los Capellanes han alternado el ministerio apostólico con la función docente y han colaborado en la tarea de la formación y elevación moral del personal.

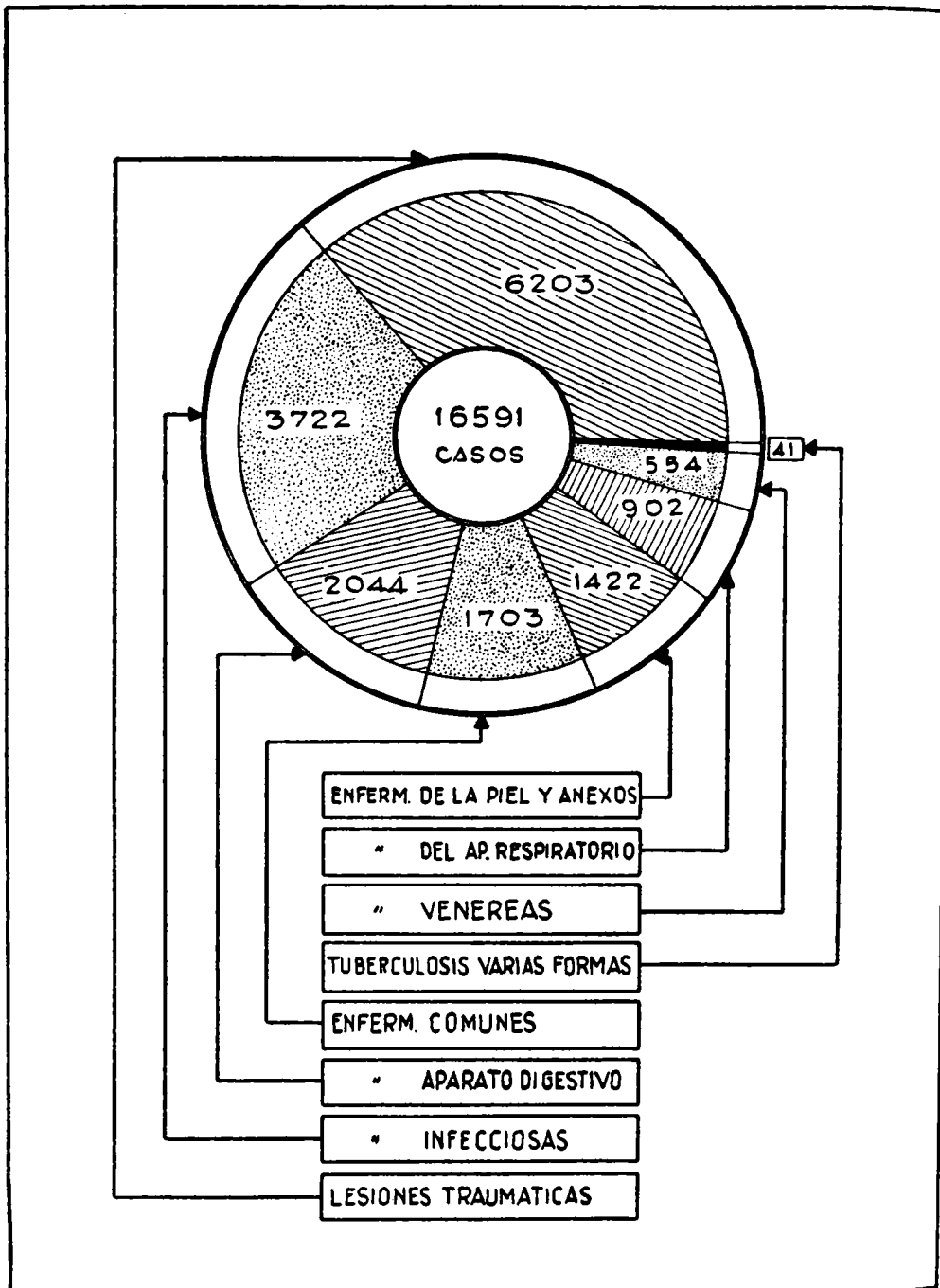
Metódica y organizadamente se ha ido desarrollando la enseñanza moral, patriótica, cívica, histórica y sociológica de las tripulaciones por medio de conferencias, pronunciándose en el año 423; 244 homilias de instrucción espiritual y 33 discursos de circunstancias.

El Clero Castrense ha extendido su acción a bordo de los buques y reparticiones al bienestar integral de los hombres, atendiendo individualmente

sus particulares necesidades. Del mismo modo las bibliotecas han registrado un aumento notable en sus volúmenes y en el número de lectores, que han ido a buscar allí instrucción y sano esparcimiento.

MORBILIDAD OCURRIDA EN LA ARMADA DURANTE EL AÑO 1939

Clasificación en grandes grupos — Número de casos



CUADRO DEMOSTRATIVO DE LA MORBILIDAD
GENERAL DE LA ARMADA DURANTE EL AÑO 1939

Grupo N.º	GRUPOS DE CLASIFICACION NOSOGRAFICA	N.º de casos	% con relación al total general de enfermos
I	Enfermedades infecciosas, toxi- infecciosas y parasitarias . . .	3.722	22.4
II	Enfermedades venéreas	554	3.3
III	Enferm. por carencia, enferm. de la nutrición	31	0.18
IV	Malformaciones congénitas y adquiridas, tumores, neoplasias	136	0.81
V	Afecciones del sistema endócri- no simpático	9	0.05
VI	Enferm. del aparato circulatorio	66	0.39
VII	Afecciones de la sangre y del sist. hemolinfo-poyético	96	0.57
VIII	Enfermedades del aparato res- piratorio y mediastino	902	5.4
IX	Enfermedades del aparato di- gestivo y glándulas anexas . .	2.044	12.3
X	Enfermedades del aparato géni- to-urinario	222	1.3
XI	Afecciones del sistema nervioso y mentales	155	0.93
XII	Enfermedades de los ojos . . .	267	1.6
XIII	Enfermedades del oído	212	1.2
XIV	Enferm. de la piel, anexos y te- jido subcutáneo	1.422	8.5
XV	Afeccion. del sistema locomotor	504	3.0
XVI	Lesiones traumát. accidentales, intoxicac., envenenamientos . .	6.203	37.3
XVII	Varios	5	0.03
—	Tuberculosis pulmonar	27	0.16
—	Tuberculosis ganglionar	2	0.01
—	Tuberculosis otras formas . . .	12	0.07
Totales		16.591	—

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL

Referente al material, tanto flotante como terrestre, su estado de conservación es muy bueno, condición que es dable subrayar ya que dentro de las Escuadras existen unidades muy anticuadas. Lógicamente, para mantener a este material en buenas condiciones requiere se efectúen continuas reparaciones que insumen considerables sumas lo que indica que, aparte de la necesidad técnica de su reemplazo, existe el factor monetario que hace imprescindible proceder cuanto antes a la renovación de esas unidades.

Los estudios realizados establecen que, como primera necesidad, es conveniente arbitrar los medios a fin de reemplazar a los dos acorazados, los que llevan casi 30 años de servicios. Hasta tanto pueda disponerse la construcción de estas nuevas unidades, es imprescindible efectuar la modernización de los mismos, con el objeto de adaptarlos a las exigencias actuales en la medida de lo posible, ya que la construcción de buques de esta naturaleza demora un tiempo muy prolongado.

Siguen siendo insuficientes los recursos de que se dispone para hacer frente a los problemas de la conservación del material, no habiendo sido aumentados a pesar de haberse incorporado en los últimos años diversas unidades. Es necesario proveer

mayor cantidad de munición, torpedos, bombas, etc. para la debida ejercitación del personal que tripula los nuevos buques y el monto que asignan las distintas partidas del presupuesto para 1940, no alcanzan tampoco a cubrir tales necesidades.

Se vuelve a manifestar la insuficiencia de embarcaciones auxiliares, problema que se presentaba antes de la incorporación de las nuevas unidades de la Escuadra. Por consiguiente, a medida que el tiempo pasa, se agrava tal situación, pues las mismas se van envejeciendo y sus condiciones efectivas disminuyen siendo necesario radiarlas del servicio, puesto que su reparación resulta sumamente onerosa sin ventajas prácticas. En el año 1940 tendrá que ser radiado el remolcador “Azopardo” por esas circunstancias.

El crucero “La Argentina” y los 7 torpederos incorporados en 1939 a la Escuadra, dan los buenos resultados que se preveían.

Los otros torpederos ya existentes, se han desempeñado normalmente. Los tipos “Catamarca” y “La Plata” que tienen ya 30 años, por su edad, demandan frecuentes gastos en reparaciones para poder mantenerlos en condiciones de utilización.

Ocho son los rastreadores minadores construídos en el país que han sido puestos en servicio en los últimos años. Sólo quedan actualmente en actividad cinco de los buques de este tipo adquiridos en el extranjero.

El aviso “Cormorán”, averiado en 1939, fué radiado del servicio.

Los cincuenta años de vida de los cañoneros “Libertad” e “Independencia” y los treinta y dos del “Paraná” y “Rosario”, indican que deben ser reemplazados a la brevedad.

El balizador “República”, radiado del servicio, tuvo que ser reparado para efectuar trabajos de balizamiento en la Ría de Bahía Blanca, por carecerse de buques apropiados para ese efecto. Podrá satisfacer las exigencias más perentorias de dichos trabajos por uno o dos años, lo que significa que hay que pensar ya en su substitución.

El aviso “King” también radiado del servicio, fué transformado en plataforma de lanzamiento de torpedos, funciones que empezará a llenar en 1940.

Talleres generales—

Los talleres de las Bases Navales de Puerto Belgrano y Río Santiago, y el Taller de Marina de Dársena Norte, llenaron sus funciones eficientemente dentro de los recursos asignados. La situación planteada en años anteriores con la escasez de trabajo al personal obrero de estos talleres, ha mejorado. Un ejemplo de esta mejora es la Base Naval de Puerto Belgrano que redujo el plantel básico de operarios logrando de esta manera que el trabajo sea continuo para el personal más capacitado.

Ampliar los talleres y locales, dotar de maquinarias más modernas a algunos de ellos, es una necesidad sentida; para ello es necesario se acuerden fondos suficientes en el plan de trabajos públicos, a fin de hacer frente a la erogación que tales obras representan.

En lo que se refiere al Taller de Marina de Dársena Norte, es necesario que las distintas reparticiones nacionales que utilizan sus servicios, continúen incrementando sus tareas, a fin de evitar la paralización de los talleres y por ende la falta de ocupación de los obreros.

Talleres de armas—

Los talleres de armas se han desenvuelto normalmente llenando las necesidades del servicio en lo que respecta a su especialidad. En el Arsenal de Artillería de Marina, Zárate, se han proseguido las obras iniciadas en el año 1938 para dotarlo de mayores comodidades, aumentar su capacidad de trabajo y mejorar su organización. En 1940, se proseguirá el plan existente, con la misma finalidad.

Astilleros—

Construcción de embarcaciones en el país. — El Poder Ejecutivo, siguiendo con su decisión de fomentar la industria naval en el país, ha enviado a V. H. un proyecto de ley de expropiación de tierras en la Isla Santiago, el que cuenta ya con despacho favorable de Comisión. De ser sancionado permitirá la prosecución de los trabajos ya iniciados para la construcción de un astillero en Río Santiago, cuyo proyecto viene de años anteriores. Con ese fin, el Poder Ejecutivo remitirá en el período que se inicia otro proyecto de ley por el que se destinan los recursos indispensables para su construcción.

Asimismo, como ya se expresara en otra oportunidad, es necesario proceder a la construcción de un varadero en Puerto Belgrano que se dedicaría a unidades menores.

En los Talleres de Río Santiago, se dió término a la construcción del aviso “Py”, efectuándose reparaciones en el “Buchardo”. El transporte “Ushuaia” que se destinará al servicio de la costa sur, se encuentra muy adelantado, habiéndose tropezado con inconvenientes para la provisión de algunos materiales, por la situación internacional.

Los avisos destinados a la Escuela Naval Militar,—Ley 12.353—también debido a dificultades derivadas de la situación internacional, sufrieron un paréntesis en su construcción.

En los Talleres del Arsenal de Puerto Belgrano, continúa la construcción de un remolcador de mar. Esta construcción ha servido para intensificar el trabajo entre el personal obrero de esos talleres, cuya situación el año pasado—como ya se ha manifestado,—fué algo crítica por la discontinuidad del mismo.

Asimismo, en Puerto Belgrano se ha iniciado la construcción de un remolcador para prácticos, con destino a la ría de Bahía Blanca.

En cuanto al buque para prácticos destinado al Río de la Plata, su construcción se efectuará en Río Santiago a fin de equilibrar el trabajo en los talleres de las dos Bases Navales y tratar de solucionar el problema de falta de ocupación al personal obrero.

En Dársena Norte, los Talleres de Marina repararon el balizador “Mackinlay” y el petrolero “Ezcurra”.

Referente a las construcciones que se realizan por la industria privada, el aviso “Parker”, entregado por el Astillero Sánchez, fué puesto en servicio en enero de 1939. Ha cumplido sus pruebas y un año de actividad en excelentes condiciones.

Los avisos “Robinson” y “Seaver”, de la casa Hansen y Puccini, fueron puestos en servicio en mayo de 1939.

El aviso “Fournier”, cuyo casco fuera lanzado al agua por el Astillero Sánchez el 5 de agosto de 1939, continúa construyéndose con ritmo normal y se espera ponerlo en servicio en mayo de 1940.

Obras en tierra—

En el año 1939, se efectuaron varias obras en tierra y se terminaron otras iniciadas en años anteriores, contándose entre ellas:

121 casas para personal subalterno en Puerto Belgrano.

5 casas para Oficiales en Baterías (Puerto Belgrano).

Construcción de un depósito de alistamiento en Puerto Belgrano (oficina de Ensayos y obras complementarias).

Construcción de un garage general, anexo al Hotel de Puerto Belgrano.

Instalación de calefacción en 11 casas de Oficiales en Puerto Belgrano.

Construcción de un garage en la Base Naval de Puerto Belgrano.

Construcción de un galpón y un garage en la Base de Aviación Naval de Puerto Belgrano.

Construcción de un galpón y un garage en la Base de Aviación de Punta Indio.

Construcción en Punta Indio, de un pabellón destinado a cocina y anexos.

Construcción de un Gabinete Aerofotográfico en Punta Indio.

Obras complementarias para la ampliación de la enfermería; arreglo de los techos en los Cuarteles de Concentración de Marinería; renovación de las cañerías de incendio, agua corriente, agua caliente y vapor, en la Escuela de Mecánica.

Construcción de un edificio destinado a la Subprefectura de Monte Caseros.

Construcción en la Isla Demarchi de un local; ampliación y modificación de la morgue del Puerto de la Capital, sita en el Depósito de Detenidos de la isla.

Ampliación de las instalaciones contra incendio en el edificio de la Dirección General Administrativa.

Se iniciaron en 1939, entre otras obras:

Construcción de un pabellón de venéreas en el Hospital de Puerto Belgrano.

Construcción de un edificio para el Pañol Aero-náutico del Aeródromo de la Base y Escuela de Aviación de Puerto Belgrano.

Reparaciones en las instalaciones de calefacción, incluso modificaciones en los subsuelos de calderas

en los Cuarteles de Concentración de la Escuela de Mecánica.

Refecciones en el edificio que ocupan los Laboratorios de la Armada.

Construcción de un edificio para la Ayudantía de Quilmes.

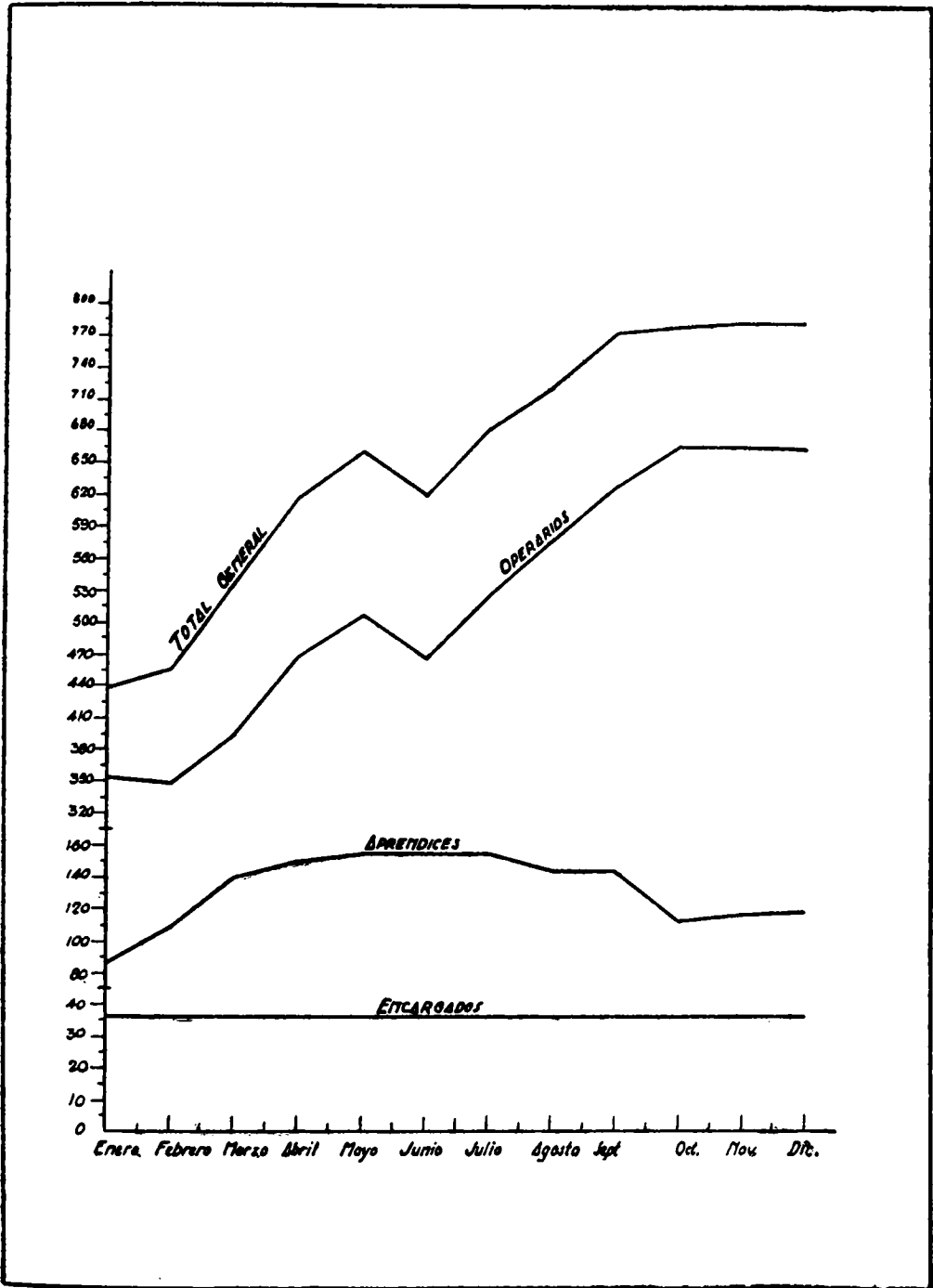
Construcción de los edificios destinados a la Escuela Naval Militar en Río Santiago.



Se agregan a continuación, los gráficos que corresponden al movimiento habido en el año 1939 entre el personal obrero perteneciente a los Talleres Generales que dependen de la Dirección General del Material, como así también uno de inversiones del Arsenal de Artillería de Marina, Zárate.

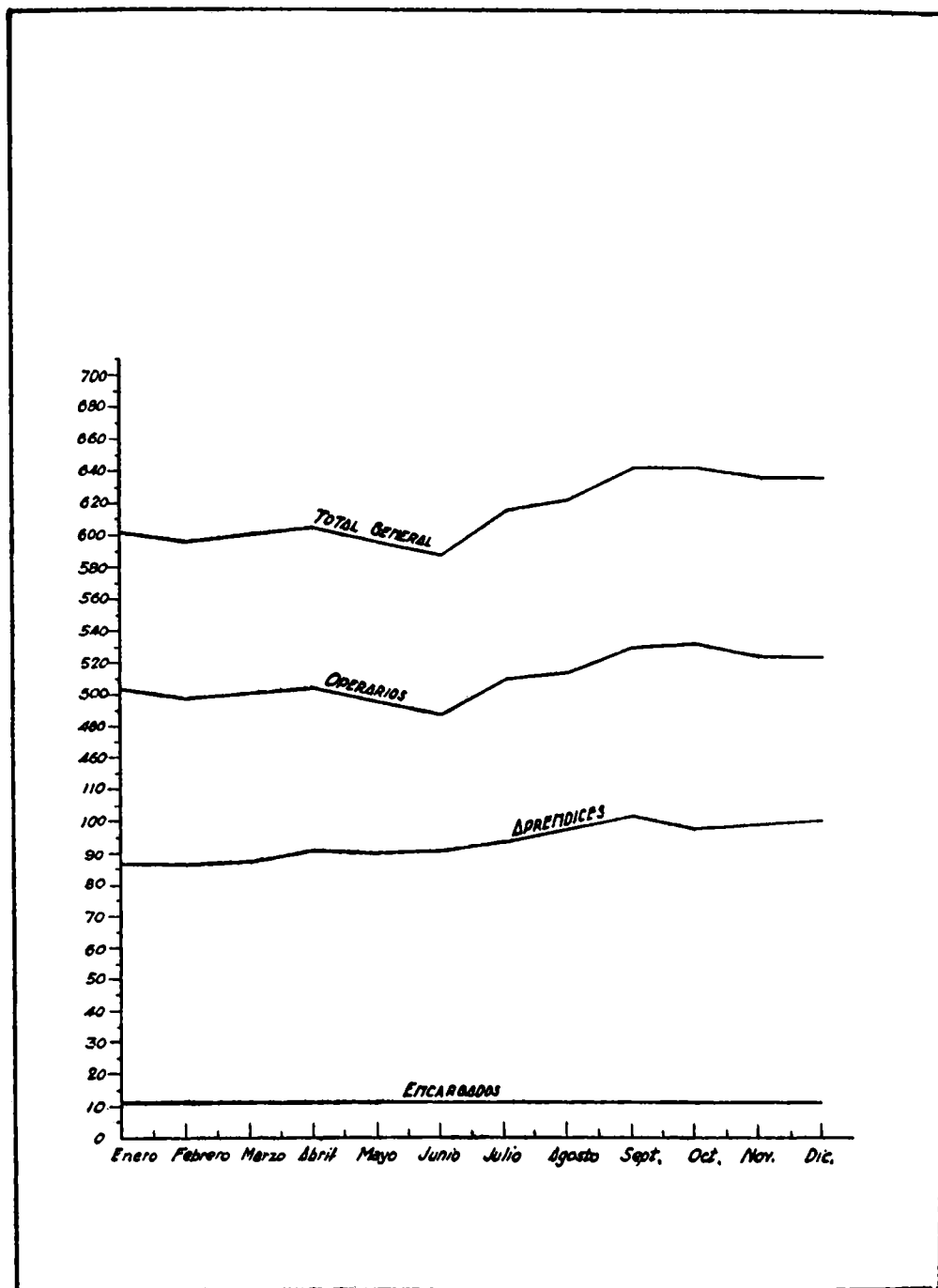
BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO MOVIMIENTO OBRERO EN 1939

Talleres Generales



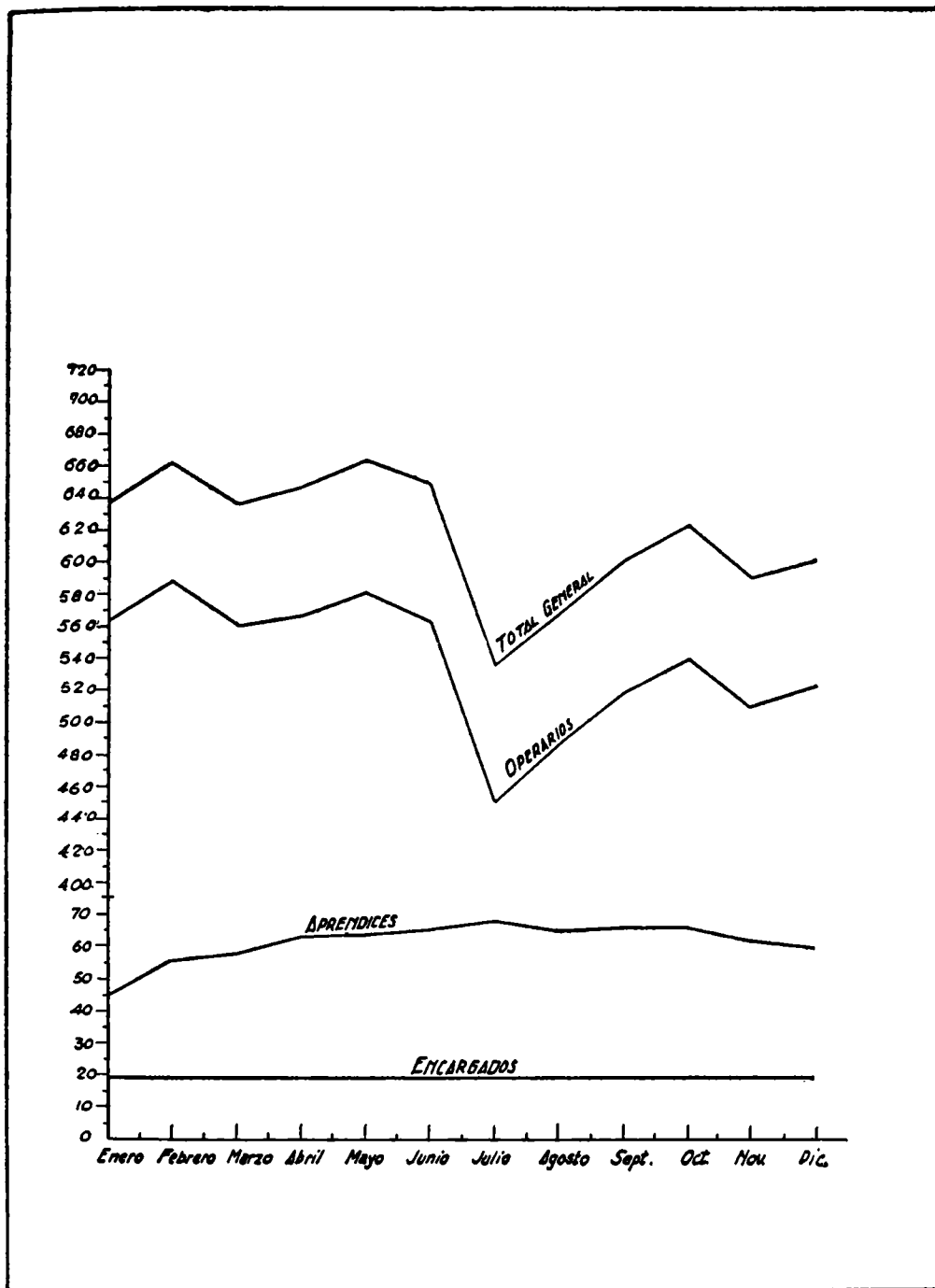
BASE NAVAL DE RIO SANTIAGO MOVIMIENTO OBRERO EN 1939

Talleres Generales



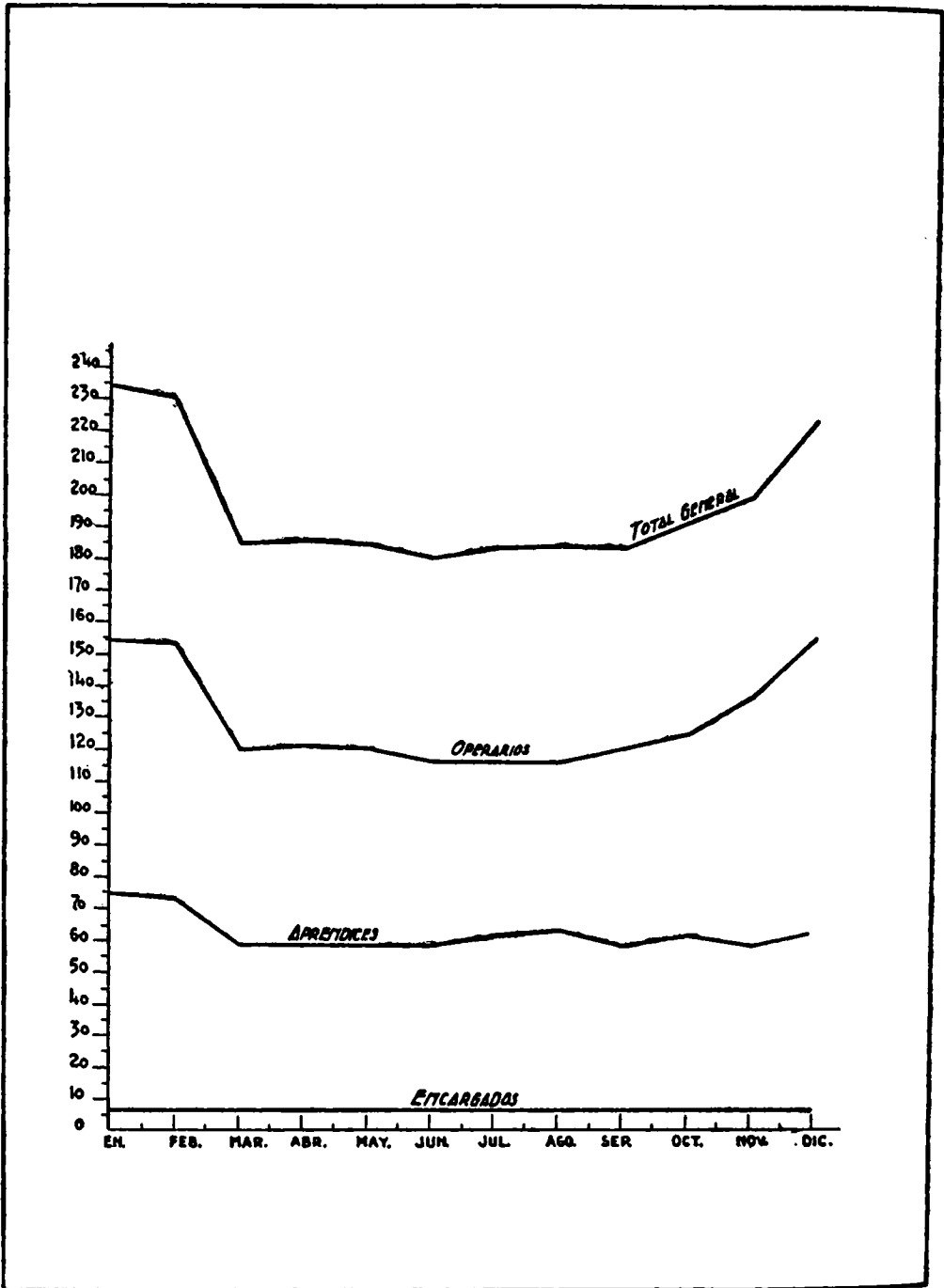
TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE MOVIMIENTO OBRERO EN 1939

Talleres Generales



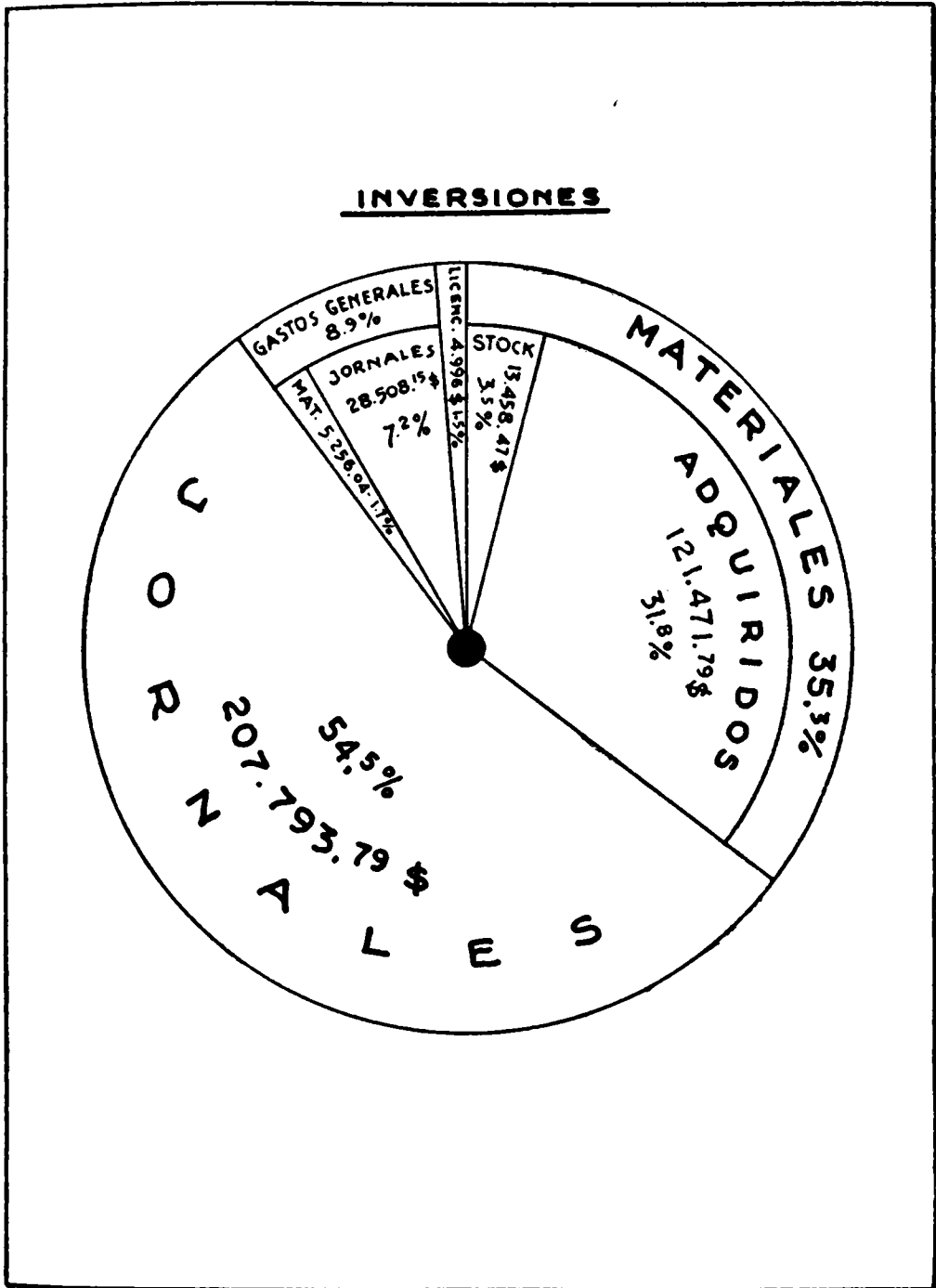
ARSENAL DE ARTILLERIA DE MARINA — ZARATE
MOVIMIENTO OBRERO EN 1939

Talleres Generales



ARSENAL DE ARTILLERIA DE MARINA — ZARATE

Inversiones de Talleres Generales — Año 1939



TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE

Los valores que reflejan las actividades desarrolladas por el Taller de Marina de Dársena Norte, durante el año 1939, deben considerarse como los más elevados que se hayan registrados desde su existencia.

Los datos estadísticos permiten poner en evidencia que el volumen de trabajos efectuados ha aumentado. Los índices que reflejan; sean costos, relación de jornales o materiales, etc. ponen de manifiesto una mejora sensible, que no es más que la confirmación de las ventajas obtenidas con el sistema técnico-administrativo implantado a partir del año 1937.

Se han efectuado numerosos trabajos para el Departamento de Marina como así también para otras reparticiones nacionales y por cuenta de terceros-industria privada. La modernización del balizador "Alférez Mackinlay" y las reparaciones generales al petrolero "Ministro Ezcurra" fueron las obras de más importancia que efectuó para este Ministerio; Yacimientos Petrolíferos Fiscales es la repartición que más trabajo dió al Taller de Marina, haciendo realizar obras de importancia en los buques de su flota. En la totalidad de los trabajos realizados, se ha puesto de manifiesto una vez más la capacidad del personal obrero.

El monto de los trabajos efectuados en el taller de Marina durante 1939, es de \$ 2.027.279.27 $\frac{m}{n}$, acusando una diferencia en más de \$ 255.272.99 $\frac{m}{n}$, que representa el 14.4 % de aumento con respecto al volumen del trabajo ejecutado durante el año 1938. Es preciso significar que el 80 % de las maquinarias de este Taller tienen más de 30 años de uso, siendo por esa razón anticuadas y con sistemas de poco rendimiento, lo que gravita en forma elevada sobre el costo de los trabajos, por lo que es necesario arbitrar los medios para dotarlo de elementos más modernos y en concordancia con los adelantos de la industria.

La producción de energía eléctrica para luz y fuerza de consumo general, correspondió en su mayor parte a la planta eléctrica de la repartición y el resto fué suministrada, como en años anteriores, por la Compañía Italo Argentina de Electricidad. La planta generadora ha trabajado permanentemente en forma tal, que la producción del año registra un aumento, no obstante haberse procedido a la reparación de sus grupos electrógenos.

Produciendo dicha planta generadora exclusivamente corriente continua, los servicios de corriente alternada tienen que ser cubiertos por compañías privadas. A fin de subsanar esta situación, a lo que hay que agregar que la técnica moderna considera más conveniente el empleo de equipos motrices a base de esta última corriente, se estudia el plan correspondiente para substituir dichos equipos y obtener que el Taller se baste por sí mismo.

Los diques de carena han funcionado normal-

mente, habiendo entrado durante el año 176 buques con un tonelaje de 126.984.58, alcanzando lo recaudado en concepto de derechos de dique a pesos 261.237.18 $\frac{m}{n}$, correspondiente a 132 buques con un tonelaje de 96.094.12, correspondiendo las respectivas diferencias a buques de la Armada y reparticiones oficiales que están exentos de pago.

Las planillas que se agregan, dan una idea clara del movimiento habido en este Taller durante el año 1939.

PLANILLA COMPARATIVA DE LAS INVERSIONES
POR JORNALES DE OBREROS DEL TALLER
DE MARINA DE DARSENA NORTE
AÑOS 1932 a 1939

Años	Jornales	Licencia	Importe total
1932	845.541.99	19.253.42	864.795.41
1933	845.454.57	14.960.45	860.415.02
1934	939.532.65	21.838.45	961.371.10
1935	998.683.37	23.569.80	1.022.253.17
1936	843.868.26	24.473.80	868.342.06
1937	844.262.29	23.999.85	868.262.14
1938	980.263.27	24.099.94	1.004.363.21
1939	1.102.048.82	23.326.19	1.125.375.01

**MOVIMIENTO ESTADISTICO Y PROMEDIO DE JORNALES, LICENCIA OBREROS Y NUMERO
DE OPERARIOS QUE HAN TRABAJADO DURANTE EL AÑO 1939, EN EL TALLER
DE MARINA DE DARSENA NORTE**

Imputación	Jornales	Licencia	Importe total	N.º DE OBREROS	
				Inscriptos	Llamados
(1) Obras de la Armada . . .	407.799.86	23.326.19	431.126.05		
(2) Yacim. Petrol. Fiscales . .	530.221.52	—	530.221.52		
(3) Cuentas de terceros . . .	164.027.44	—	164.027.44		
Totales	1.102.048.82	23.326.19	1.125.375.01	711	607

Además 68 aprendices

NUMERO DE OBRAS EJECUTADAS EN EL AÑO

- (1) Obras de la Armada 543
- (2) Yacimientos Petrolíferos Fiscales . . . 125
- (3) Cuenta de terceros 239

Inversión total en jornales y materiales:
m\$ñ 1.814.366.28

Total 907

TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE

Movimiento estadístico del personal obrero y de aprendices durante el año 1939

Mes	Encarg. sección	Operarios	Aprendices	Total general
Enero	19	574	45	638
Febrero	19	588	56	663
Marzo	19	560	58	637
Abril	19	565	63	647
Mayo	19	581	64	664
Junio	19	563	66	648
Julio	19	450	68	537
Agosto	19	485	65	569
Septiembre	17	519	66	602
Octubre	18	538	66	622
Noviembre	18	510	62	590
Diciembre	18	524	60	602
Totales	223	6.457	739	7.419
Promedio mensual .	18	538	61	617

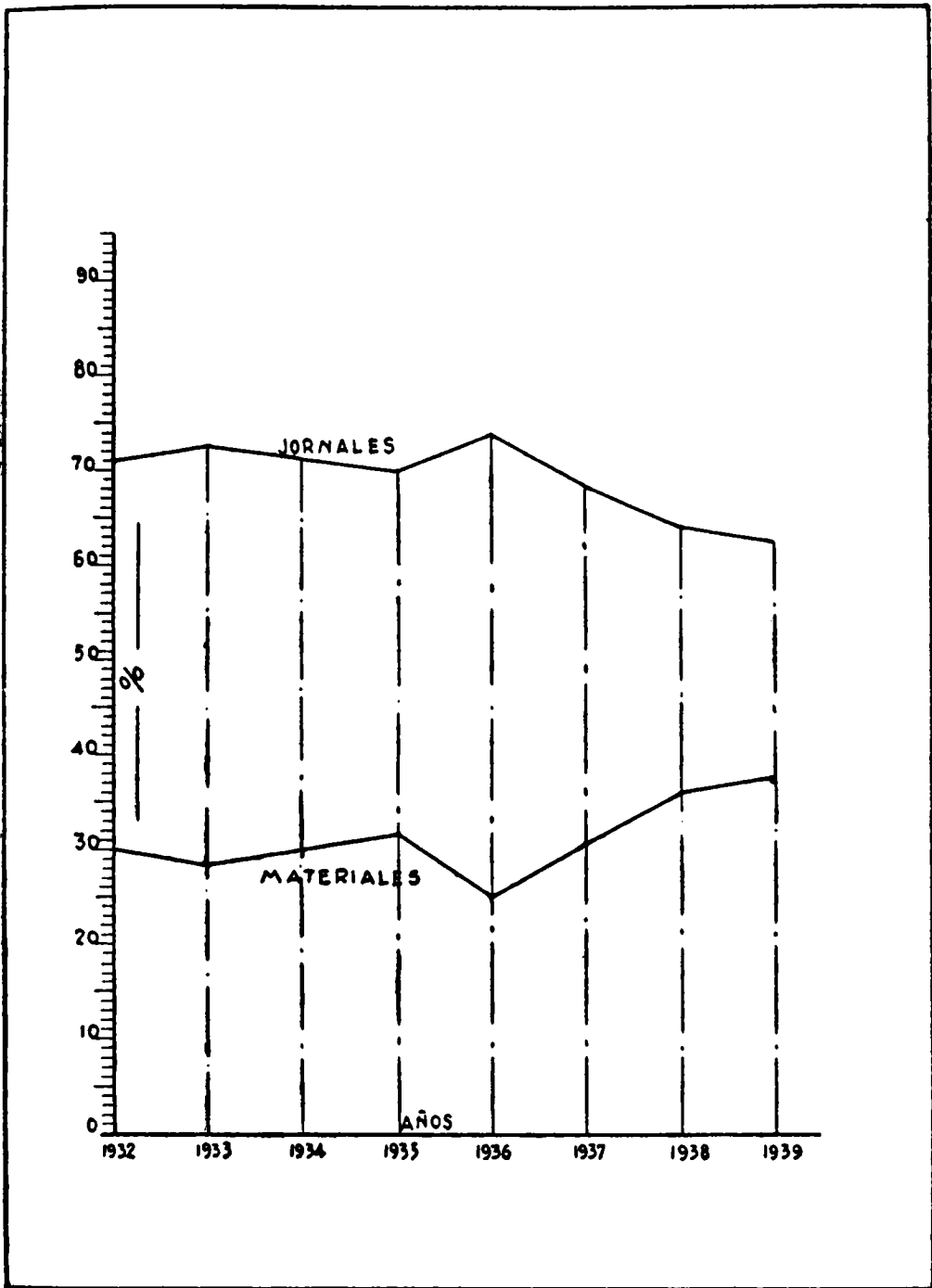
TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE

**Movimiento estadístico de altas y bajas del personal
obrero, durante el año 1939**

Mes	Altas	Bajas
Enero	20	7
Febrero	28	15
Marzo	24	9
Abril	5	10
Mayo	12	38
Junio	8	8
Julio	2	29
Agosto	20	15
Septiembre	17	17
Octubre	11	9
Noviembre	3	13
Diciembre	13	24
Totales	163	194
Promedio mensual	13	16

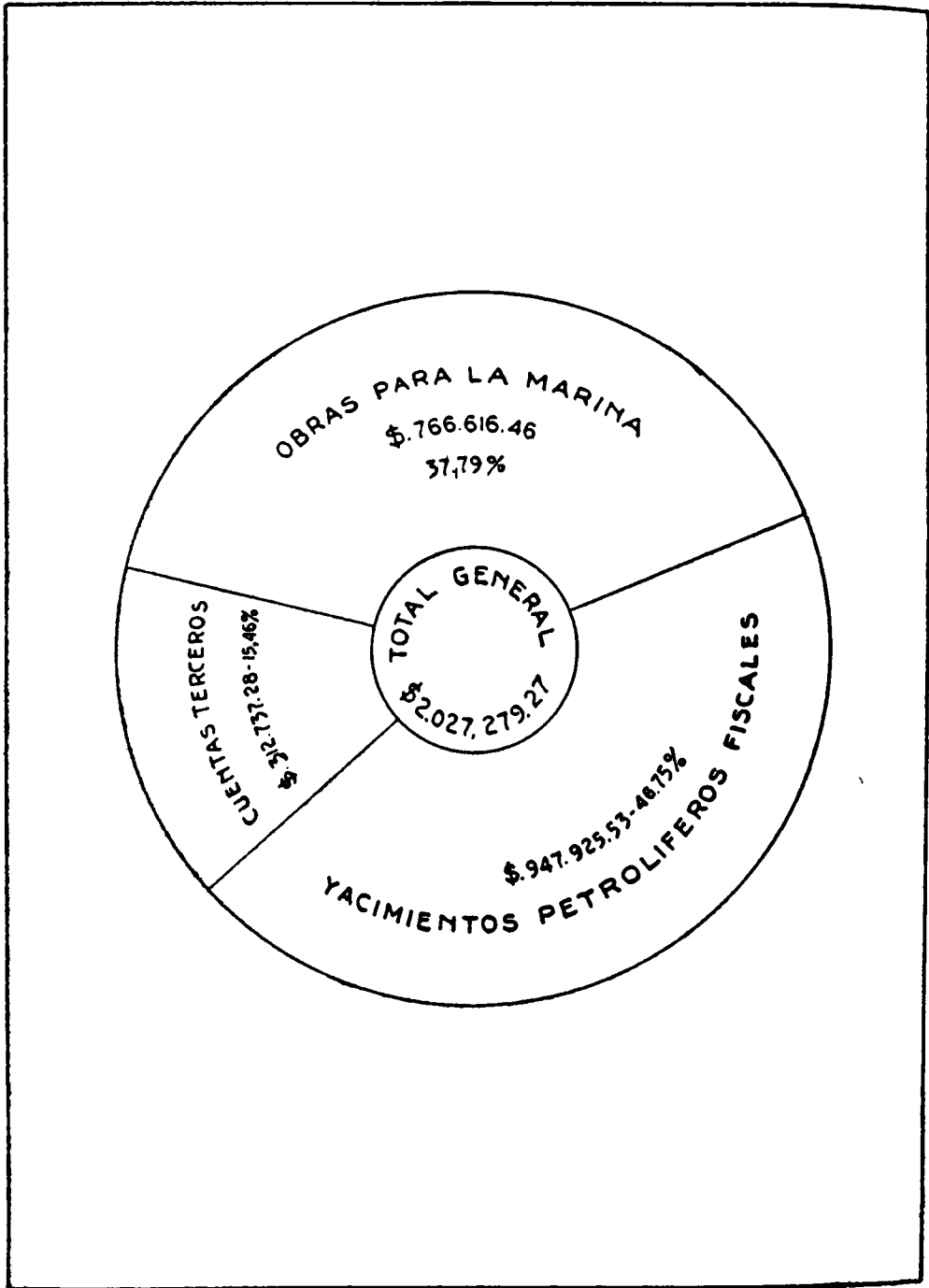
TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE

Porcentaje de jornales y materiales con respecto al total empleado en las obras, comprendido entre los años 1932-1939



TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE

Porcentaje correspondiente a las diversas imputaciones resumidas, año 1939



TALLER DE MARINA DARSENA NORTE

Inversión de jornales y materiales en obras de los

Yacimientos Petrolíferos Fiscales — Año 1939

Mes	Jornales	MATERIALES		Total	Gastos generales	Importe total
		Stock	Comprados			
Enero	42.005.27	11.897.13	18.952.83	72.855.23	10.199.74	83.054.97
Febrero	87.647.71	14.398.51	41.425.27	143.471.49	20.086.01	163.557.50
Febrero	—	—	5.317.—	5.317.—	—	5.317.—
Marzo	67.290.24	6.789.78	22.324.65	96.404.67	13.496.65	109.901.32
Abril	63.331.35	6.864.01	20.294.17	90.489.53	12.668.51	103.158.04
Mayo	70.388.63	9.607.24	22.113.96	102.109.83	14.295.37	116.405.20
Junio	37.167.59	5.746.57	23.789.29	66.703.45	9.338.48	76.041.93
Junio	—	—	430.52	430.52	—	430.52
Julio	10.061.04	1.745.06	3.747.99	15.554.09	2.177.58	17.731.67
Agosto	14.195.39	897.59	7.008.—	22.100.98	3.094.13	25.195.11
Septiembre	19.508.49	101.38	2.936.73	22.546.60	3.148.74	25.695.34
Octubre	53.805.51	909.15	32.621.82	87.336.48	12.136.—	99.472.48
Noviembre	53.401.82	1.318.73	24.721.43	79.441.98	11.121.86	90.563.84
Diciembre	11.418.48	—	16.125.91	27.544.39	3.856.22	31.400.61
Totales	530.221.52	60.275.15	241.809.57	832.306.24	115.619.29	947.925.53

TALLER DE MARINA DARSENA NORTE

Inversión de jornales y materiales en las obras por cuenta de terceros (Industria privada)
Año 1939

Mes	Jornales	MATERIALES		Total	Gastos generales	Importe total
		Stock	Comprados			
Enero	303.84	668.65	860.19	1.832.68	256.58	2.089.26
Febrero	3.386.86	1.053.74	15.559.89	20.005.49	2.800.76	22.806.25
Marzo	13.016.80	164.36	2.124.47	15.305.63	2.142.77	17.448.40
Marzo	—	—	27.600.—	27.600.—	—	27.600.—
Abril	7.853.69	320.95	693.47	8.868.11	1.241.53	10.109.64
Abril	—	—	6.900.—	6.900.—	—	6.900.—
Mayo	5.815.38	12.96	5.852.94	11.681.28	1.635.37	13.316.65
Junio	3.137.45	14.50	1.495.69	4.647.64	650.67	5.298.31
Julio	2.284.20	0.28	198.50	2.482.98	347.60	2.830.58
Agosto	1.393.84	—	—	1.393.84	195.14	1.588.98
Septiembre	2.645.55	—	—	2.645.55	370.38	3.015.93
Octubre	737.04	476.68	103.73	1.317.45	184.45	1.501.90
Noviembre	2.471.79	—	1.045.81	3.517.60	492.45	4.010.05
Diciembre	1.809.66	—	839.27	2.648.93	367.93	3.016.86
Totales	44.856.10	2.717.12	63.273.96	110.847.18	10.685.63	121.532.81

TALLER DE MARINA DARSENA NORTE

Inversión de jornales y materiales en las obras
por cuenta de terceros (Embarcaciones particulares)

Año 1939

Mes	Jornales	MATERIALES		Total	Gastos generales	Importe total
		Stock	Comprados			
Enero	10.385.32	907.39	422.20	11.714.91	1.757.23	13.472.14
Febrero	3.201.31	418.36	346.15	3.965.82	594.87	4.560.69
Marzo	674.32	22.70	136.64	833.66	125.02	958.68
Abril	135.15	—	15.60	150.75	22.61	173.36
Mayo	597.15	—	110.—	707.15	106.07	813.22
Junio	3.113.39	572.69	402.81	4.088.89	613.34	4.702.23
Julio	12.565.16	2.014.48	1.999.74	16.579.38	2.486.90	19.066.28
Agosto	16.167.18	1.045.58	1.111.09	18.323.85	2.748.59	21.072.44
Septiembre	21.031.76	515.34	2.996.07	24.543.17	3.681.47	28.224.64
Octubre	15.175.17	28.43	4.426.98	19.630.58	2.944.59	22.575.17
Noviembre	668.—	44.28	452.28	1.164.56	174.67	1.339.23
Diciembre	2.332.46	—	4.760.70	7.093.16	1.063.96	8.157.12
Totales	86.046.37	5.569.25	17.180.26	108.795.88	16.319.32	125.115.20

Detalle de las erogaciones que ocasionaron el funcionamiento, conservación y entretenimiento de los diques de carena del Taller de Marina de Dársena Norte, durante el año 1939:

Naturaleza de la erogación	Importe anual m\$n
Sueldos del personal afectado al servicio de los diques de carena y casa de bombas .	70.740.00
Combustible, lubricantes, etc.	12.397.50
Crédito de consumo	808.04
Construcción y reposición de caballetes, etc.	1.322.50
Obra N ^o 4036 A. 39 }	27.733.22
Obra N ^o 4038 A. 39 }	
Obra N ^o 4072 A. 39 }	
Importe anual . . .	113.001.26

TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE

Planilla demostrativa de las recaudaciones efectuadas por la Receptoría de la Aduana de la Capital, en concepto de: derechos de entrada, permanencia, guinche y noches de trabajo, de los buques mercantes nacionales y extranjeros que hicieron uso de los diques de carena durante el año 1939:

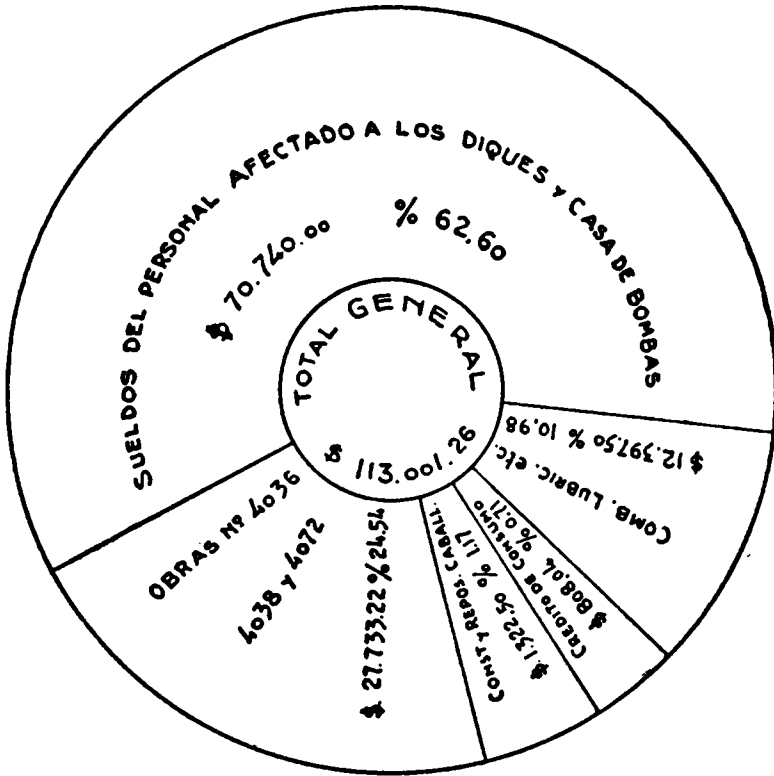
Mes	N.º de buques	Bandera	Tonelaje	Importe recaudado o/s	Su equivalente en m\$ñ
Enero	4	Nacional	2.882.—	4.222.55	9.596.71
Enero	1	Extranjera	3.577.—	2.626.77	5.969.93
Febrero	8	Nacional	3.277.—	2.812.60	6.392.28
Marzo	18	Nacional	8.635.76	8.744.41	19.873.66
Marzo	1	Extranjera	1.737.46	1.214.50	2.760.23
Abril	20	Nacional	7.365.10	10.033.91	22.804.36
Abril	1	Extranjera	4.339.—	2.438.82	5.542.77
Mayo	7	Nacional	7.027.60	7.100.36	16.137.19
Junio	14	Nacional	8.309.87	13.866.67	31.515.15
Julio	9	Nacional	5.728.40	7.167.08	16.288.84
Julio	1	Extranjera	3.477.—	3.629.79	8.249.52
Agosto	6	Nacional	3.606.19	7.904.48	17.964.72
Septiembre	7	Nacional	6.846.17	13.918.46	31.632.86
Octubre	5	Nacional	3.211.48	3.969.46	9.021.49
Octubre	1	Extranjera	4.453.—	2.861.19	6.502.70
Noviembre	13	Nacional	7.005.41	10.068.77	22.883.54
Noviembre	1	Extranjera	1.768.13	1.385.37	3.148.57
Diciembre	13	Nacional	6.533.55	6.255.72	14.217.54
Diciembre	2	Extranjera	6.314.—	4.723.45	10.735.12
Totales de:	124	Nacional	70.428.53	96.064.47	218.328.35
	8	Extranjera	25.665.59	18.879.89	42.908.83
Totales generales	132	Nacional y extranjera	96.094.12	114.944.36	261.237.18

DIQUES DE CARENA DEL TALLER DE MARINA

Resumen de recaudaciones y gastos

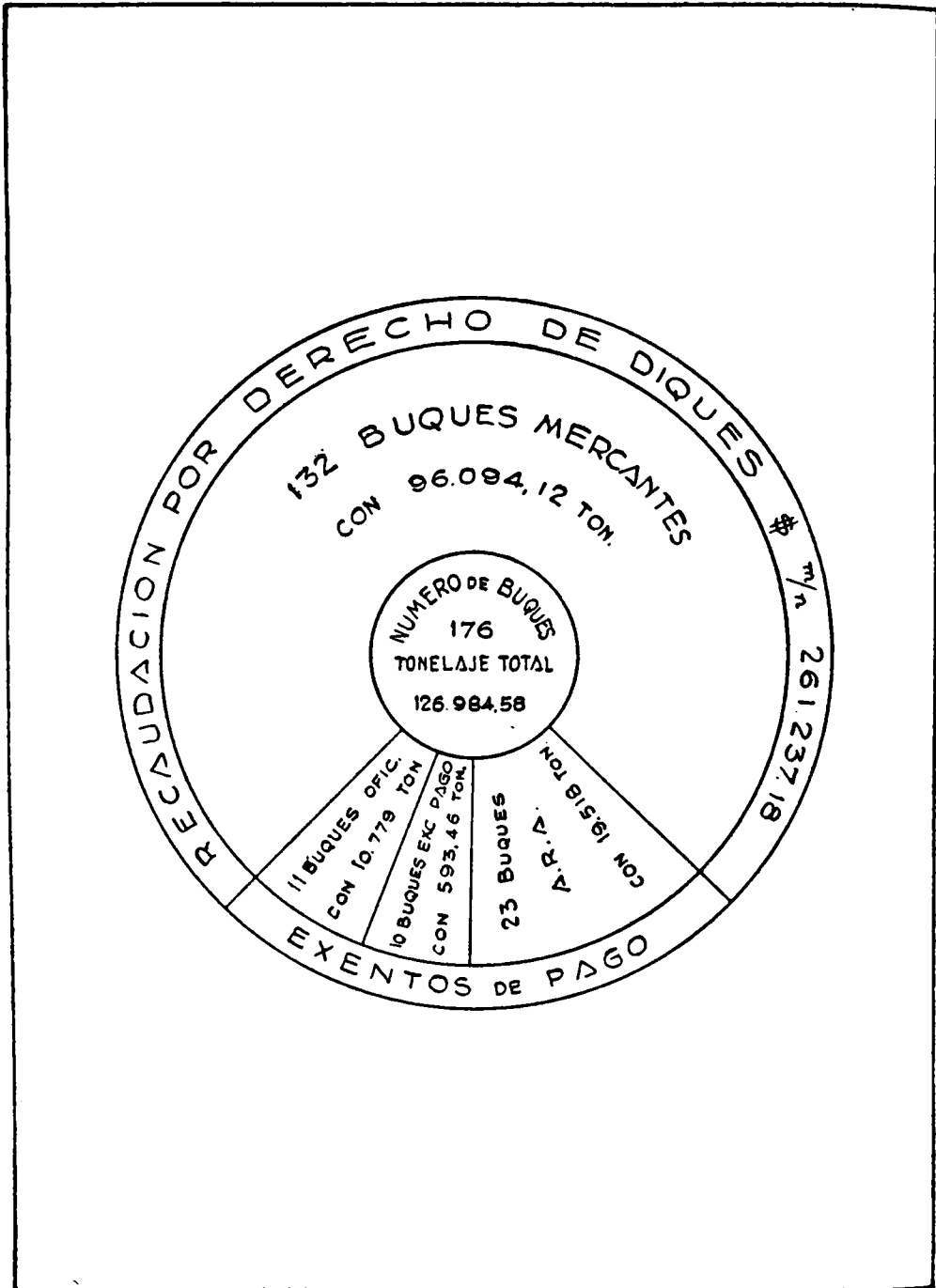
D E T A L L E	Entradas m.\$n	Salidas m.\$n
Recaudado por la Receptoría de la Aduana de la Capital	261.237.18	—
Recaudado por el Taller de Marina e ingresado a la D. G. Administrativa	1.938.63	—
Buques eximidos del pago de derechos de dique	223.959.70	—
Recaudado por el Taller de Marina y abonado al personal de diques	17.672.75	17.672.75
Erogaciones habidas para el funcionamiento, conservación, etc., de los diques de carena	—	113.001.26
Importe total ingresado a la Dirección Gral. Administrativa "Obras por cuenta de terceros"	8.915.20	8.915.20
Totales	513.723.46	139.589.21
A deducir	139.589.21	—
Saldo	374.134.25	—

TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE
Gastos de los diques de carena, año 1939



TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE

Gráfico del movimiento total de buques en diques de carena
Año 1939



DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

La Dirección General Administrativa ha cumplido sus obligaciones durante el año 1939, desarrollando sus actividades con mayor intensidad que en años anteriores, dado el incremento que han tomado todos los servicios de la Armada con motivo de la incorporación a la misma de nuevos elementos. Esta situación, que ya se hizo notar en la Memoria del año pasado, se ha intensificado en el ejercicio de 1939, por cumplirse durante él un ciclo completo desde la incorporación de las unidades, repercutiendo esta circunstancia en un mayor volumen de las operaciones contables realizadas para asignar a cada una de ellas las partidas necesarias para su normal desenvolvimiento, así como el pago de sueldos al personal de sus dotaciones.

Los aprovisionamientos se realizaron durante el año con toda regularidad, y los gastos y sueldos fueron abonados normalmente.

Los cargos de contabilidad de los buques y reparticiones fueron inspeccionados periódicamente, inspecciones que demostraron una vez más la forma correcta y eficiente con que cumplen sus tareas los servicios administrativos de la Armada. La Dirección General por intermedio de su División Contabilidad, mantuvo al día las cuentas de este Depar-

tamento, lo que ha sido constatado y conformado por la Contaduría General de la Nación oportunamente.

El conflicto europeo ha causado entorpecimientos de carácter contable, debido a anulaciones de órdenes de compra que fué imprescindible efectuar y registro de nuevos asientos por posteriores adquisiciones; pese a estos inconvenientes, se consiguió mantener al día la contabilidad—con el sistema mecánico—no obstante las alteraciones producidas en el registro de operaciones que provocara este estado anormal de cosas.

El combustible y materias grasas fué provisto de acuerdo a las disposiciones preestablecidas. Sigue en pie el problema de la falta de un buque petrolero de amplia capacidad para evitar erogaciones en concepto de fletes y lanchajes tales como las que se abonan actualmente, evitándose al mismo tiempo—al contar con este buque,—que la Marina de Guerra tenga que estar supeditada a los compromisos de carácter comercial que tienen los buques similares de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Se proyectaron y realizaron diversos stocks de muchos artículos a varias dependencias, lo que redundará en una mayor rapidez en los aprovisionamientos y economía de labor.

En lo que se refiere a los stocks fijados a las subintendencias de las Bases Navales, han sido permanentemente repuestos, de tal manera que en todo momento del año han podido hacer frente a los pedidos de los buques y dependencias de cada zona. La Dirección General Administrativa ha atendido

en igual forma las zonas que provee directamente.

Durante el año se ha dado término a las instalaciones de la Sección Muestras, lo que permite disponer de un muestrario oficial completo de los artículos en uso de la Armada, medida que, con el Pliego de Condiciones y Especificaciones Reglamentarias, modificado y ampliado en 1938, facilita en sumo grado las compras. De esta manera, con la muestra de lo que se desea adquirir, se obtiene el artículo igual al requerido, fomentándose a la vez una mayor concurrencia del comercio en los pedidos de cotización.

El importe de las compras efectuadas por esta Dirección General ha experimentado un gran incremento en los últimos diez años, incremento debido a que las actividades han aumentado constantemente. En el cuadro siguiente, se pueden apreciar tales aumentos:

Año 1930	\$	7.854.600
Año 1931	»	7.962.300
Año 1932	»	7.989.500
Año 1933	»	8.575.400
Año 1934	»	11.107.400
Año 1935	»	11.273.200
Año 1936	»	11.212.000
Año 1937	»	12.537.800
Año 1938	»	14.643.400
Año 1939	»	18.192.900

El comportamiento de las casas proveedoras en sus relaciones con esta Dirección, durante el año 1939 se puede considerar bueno, en general.

Los Talleres de Confecciones de Medias y Elásticos, de Colchonería y de Velería y Banderas, han trabajado en forma intensa y eficiente.

La División Laboratorios cumplió eficazmente su cometido. La nueva organización puesta en práctica en 1938 y la sistematización del trabajo, han contribuído a ese resultado. Se efectuaron crecido número de análisis, de los materiales más diversos. Como en años anteriores, una vez satisfechas las necesidades de las dependencias de la Armada, se atendieron algunos trabajos requeridos por particulares y reparticiones públicas; entre otras, la Dirección General de Gendarmería del Ministerio de Guerra, el Ministerio de Agricultura, la Aduana de la Capital, la Dirección General de Correos y Telégrafos y la Compañía de Electricidad del Sud Argentino, requirieron sus servicios en 1939. Se efectuaron en total 14.561 análisis, distribuídos entre: industriales, materiales, bromatológicos, biológicos y ensayos de explosivos y eléctricos.

Los transportes nacionales prestaron eficientes servicios durante el año. El problema de su renovación, cuya solución se ha iniciado con la construcción del "Ushuaia", es necesario se prosiga, como ya se manifestara el año anterior, para la substitución total de estos buques que cuentan con un gran número de años y tienen que ser objeto frecuentemente de costosas reparaciones.

Los transportes "Pampa" y "Chaco" atendieron el servicio entre Buenos Aires y la Costa Sud, realizando en total cinco viajes comerciales, cuatro de

los cuales los efectuó el “Pampa”. El “Patagonia” realizó nueve viajes atendiendo el servicio de los puertos y caletas entre Río Gallegos, Río Grande y Ushuaia. En las postrimerías del año hizo un viaje a la Capital Federal a fin de que se le efectuaran algunas reparaciones.

Dos de estos transportes, el “Pampa” y el “Chaco”, realizaron viajes a Europa a fin de traer al país diversos elementos adquiridos por la Marina de Guerra y otras reparticiones nacionales en los países beligerantes y que no era posible embarcarlos en buques mercantes por la situación internacional. Se aprovechó el viaje de ida de estos buques para llevar a Europa carga particular, ya que de lo contrario hubieran tenido que ir en lastre, sin ningún provecho. Ambos buques volvieron con los artículos adquiridos, trayendo además pasaje. El “Chaco” inició su viaje en agosto, con destino a Londres, regresando en noviembre; el “Pampa” al finalizar el año 1939, se encontraba aun en Fiume, Italia, hacia donde había sido fletado, regresando en febrero de 1940.

A pesar de los pocos viajes comerciales realizados al Sud, la cuenta “Producido de Transportes” arrojó beneficio. En lo que se refiere a los viajes a Europa, el cargamento de cereales conducido al Puerto de Las Palmas por el “Pampa”, produjo en concepto de flete particular \$ 53.873 y la carga llevada por el “Chaco”, dejó un beneficio de pesos 25.327. Con estos viajes, aparte de las sumas mencionadas, el Estado se benefició en \$ 250.000 $\frac{m}{n}$

aproximadamente, cantidad que hubiera significado el flete de los materiales traídos, si esa carga se hubiera enviado por buques de compañías particulares.

La Dirección General Administrativa ha continuado durante 1939 el plan de obras destinado a refacciones y ampliaciones del edificio que ocupa, anticuado y con deficiencias manifiestas, a fin de ponerlo en óptimas condiciones de conservación y en máxima situación de capacidad para los fines a que está destinado.

Sin aumentar los gastos que para ello fijan las partidas respectivas, con personal y talleres propios, prácticamente ya ha obtenido esta Dirección General en casi su totalidad el objetivo propuesto, esperando que en el transcurso del año 1940 se de fin al plan ya mencionado.

Los galpones y depósitos de Dársena Sud, fueron ampliados y reconstruídos, dándoseles la mayor comodidad y amplitud. Asimismo se construyeron nuevos depósitos para inflamables y otros galpones, procediéndose a la reparación de los muelles correspondientes a estos depósitos.

Las tareas de la imprenta, siguen siendo múltiples y árduas, dado que tiene que trabajar en toda clase de impresiones para las dependencias de la Armada.

**Planilla comparativa correspondiente a carga y pasajeros conducidos por los Transportes
"Pampa" y "Chaco" en sus viajes a la costa Sud durante los años 1937, 1938 y 1939**

Clasificación	Cantidad de viajes			Cantidad de pasajeros			Cantidad de carga en tons.			Liquidación pasaje y carga en m\$ñ			Diferencia en más o menos Años 1938-1939						
	1937			1938			1939			1937				1938			1939		
	1937	1938	1939	1937	1938	1939	1937	1938	1939	1937	1938	1939		1937	1938	1939			
Particular	12	7	5	702	258	391	11.574	3.620	4.308	225.489.08	75.820.76	93.464.88	más	17.644.12					
Oficial (Otros Ministerios)	12	7	5	102	65	251	—	282	6	8.519.00	30.653.90	19.017.90	menos	11.636.00					
Oficial (Marina)	12	7	5	574	51	238	9.783	7.673	5.400	212.993.76	130.575.88	89.521.09	menos	41.054.79					

Transporte "Patagonia"—Buque de estación en Tierra del Fuego (*)

Particular	13	10	11	308	222	222	2.914	2.542	1.698	24.210.45	13.209.84	16.400.88	más	3.191.04
Oficial (Otros Ministerios)	13	10	11	11	5	58	34	428	53	567.50	4.737.05	1.741.50	menos	2.995.55
Oficial (Marina)	13	10	11	14	30	21	—	24	691	280.00	97.50	6.183.29	más	6.085.79

(*) Hizo un viaje Ushuaia-Buenos Aires y otro Buenos Aires-Puerto Belgrano-Buenos Aires.

Transporte "Pampa" y "Chaco"—Viajes al extranjero (*)

Particular	—	—	2	—	—	7	—	—	2.423	—	—	78.543.51
Oficial (Otros Ministerios)	—	—	2	—	—	—	—	—	16	—	—	657.20
Oficial (Marina)	—	—	2	—	—	17	—	—	1.263	—	—	199.016.00

(*) "Pampa"—Se consideró viaje ida solamente (31-12-1939).

**RESUMEN DE LOS ANALISIS Y ENSAYOS PRACTICADOS EN LOS LABORATORIOS
DE LA ARMADA — AÑO 1939 — POR SECCION Y POR MES**

Mes	Sec. Ensayos de Explosivos	Sec. Analisis Industriales	Sec. Resistencia de Materiales	Sec. Ensayos Electricos	Sec. Analisis Bromatologicos	Sec. Analisis Biologicos	Totales
Enero	358	244	139	231	127	327	1426
Febrero	240	129	135	214	79	318	1115
Marzo	278	172	100	52	154	623	1379
Abril	94	60	116	65	84	445	864
Mayo	82	98	67	78	81	446	852
Junio	112	107	150	77	45	634	1125
Julio	124	122	130	59	84	643	1162
Agosto	204	105	66	29	142	368	914
Septiembre	335	114	83	59	76	527	1194
Octubre	282	175	165	70	107	576	1375
Noviembre	—	246	136	212	131	577	1302
Diciembre	595	290	112	314	10	532	1853
Totales	2704	1862	1399	1460	1120	6016	14561

PREFECTURA GENERAL MARITIMA

Durante el año 1939 han sido normales las actividades de la navegación marítima y fluvial, como así también los trabajos portuarios. La situación internacional, que se presentó a fines de 1939, incidió para que estas actividades no tuvieran la intensidad que, de no haber existido tal factor, hubieran alcanzado.

El movimiento de buques y toneladas de registro, ha aumentado con relación al año anterior. El movimiento total en los distintos puertos de la República alcanzó a 72.681.696.04 toneladas, correspondientes a 195.281 buques, habiéndose por lo tanto registrado un aumento de 1.396.617.23 toneladas sobre el total habido en 1938.

Los buques de ultramar, aumentaron su movimiento con relación a 1938, en 869.509.68 toneladas, ya que alcanzó a 19.241.463.84 toneladas sobre 18.371.954.16 de 1938. En lo que se refiere a los movimientos internos de esta clase de buques, también aumentó en 1.185.271.16 toneladas, pues abarcaron en 1939, 13.556.458.76, sobre 12.401.187.70 de 1938.

El Cabotaje Nacional ha tenido un movimiento total—entradas y salidas—de 169.925 buques con 35.252.859 toneladas; lo que comparado con 1938, 164.883 buques con un tonelaje de 36.125.533.24

da una diferencia en menos, en lo que respecta a toneladas, de 872.673.83. Vuelve a notarse, según estas cifras, que si bien es cierto el tonelaje ha disminuido, el número de buques ha aumentado en 5.042 unidades, llegándose a comprobar entonces, que el decrecimiento de tonelaje es sólo aparente dado el mayor número de buques registrados. Esta situación obedece, como se ha hecho notar en memorias anteriores, a que el tonelaje de los buques de la matrícula se ha reducido, de conformidad con el rearqueo dispuesto por decreto del 3 de agosto de 1935. La aplicación en forma paulatina de esta operación desde la fecha citada, reduce en general el tonelaje en un 30 % aproximadamente.

En cuanto al cabotaje fluvial internacional, también ha experimentado un ligero aumento, pues durante el año anterior su movimiento fué de 16.981 buques con 4.386.403.81 toneladas, en tanto que en 1939, si bien el número de buques es levemente inferior, ya que alcanza a 15.507, el tonelaje registrado es de 4.600.914.03 toneladas.

Los servicios a cargo de la Prefectura General Marítima han sido atendidos dentro de la mayor normalidad con los medios disponibles, haciéndose notar cada vez más evidentemente la necesidad de proveer a la Repartición de los elementos indispensables para mantener un servicio eficiente.

La creciente importancia que han adquirido los servicios de las dependencias de la Repartición, la creación de nuevos Destacamentos y el incremento que ha alcanzado la práctica del contrabando y la

introducción clandestina de inmigrantes, hacen cada vez más urgente la necesidad de reforzar el personal superior y subalterno de Policía Marítima y paralelamente las armas y los elementos de movilidad. Esa falta de personal se hace más notable actualmente porque, persistiendo las causas indicadas, la guerra europea obliga en los puertos de ultramar a la vigilancia extrema que exige la neutralidad del país y tanto en éstos como en los demás en que se almacenan en tránsito productos de exportación, a una constante atención para prevenir actos de sabotage.

El problema de la falta de personal, que se viene remarcando en las sucesivas Memorias, debe ser resuelto cuanto antes. Ya más de una vez se ha manifestado que la insuficiencia de hombres y elementos no es posible suplirla con la buena voluntad que aquéllos demuestran, aceptando recargos constantes de sus servicios; en la Memoria de 1938, se especifican en forma detallada las necesidades reales, en lo que a personal se refiere, problema que urge resolver.

Es preciso volver a significar que las funciones que desempeña la Policía Marítima, si bien son idénticas en principio a las de policía terrestre, resultan en realidad más delicadas y complejas, dado el medio ambiente—terrestre y marítimo,—en que le corresponde actuar, resultando por consiguiente más sacrificada su función por la extensa jurisdicción sobre la que debe velar y los frecuentes cambios de destino que debe experimentar su personal, desde el Norte cálido de nuestro litoral hasta el Sud

lejano y frío de nuestra costa Atlántica, debiendo desenvolver sus tareas muchas veces en lugares inhospitalarios, alejados de centros poblados, carentes de las más elementales comodidades, siempre recargados de trabajo por la escasez de personal, poniendo a prueba continuamente la voluntad para el cumplimiento del deber y su resistencia física.

No obstante estas consideraciones, al efectuar la comparación de sueldos con las otras instituciones que cumplen funciones policiales dependientes del Gobierno de la Nación, surge una desproporción injustificada, no considerándose lógico ni equitativo que el personal de la Policía Marítima esté en tan evidentes condiciones de inferioridad en lo que a emolumentos se refiere.

Igual situación se presenta en lo que se relaciona a disposiciones legales para determinar el haber de jubilaciones. La Policía de la Capital Federal y la de los territorios nacionales, cuentan con la Ley 12.601, sancionada en 1938, que facilita su jubilación en lo referente a años de servicio y por ciento de sueldos. La Policía Marítima ve regidas sus jubilaciones por la Ley 4349, modificada por la 11.923, no teniendo ni aproximadamente las ventajas que la Ley de Jubilaciones Policiales sancionada el año 1938, otorga al personal de las otras instituciones similares. Esta diferenciación no se justifica, dado las funciones paralelas que desempeñan y los sacrificios que para el cumplimiento de obligaciones complejas y penosas debe efectuar el personal de Policía Marítima.

La Escuela de Personal Superior de Policía Ma-

rítima, cuyas bases fueron sentadas en 1938 con el desarrollo de cursos para Marineros Oficinistas, aspirantes a oficial, ha funcionado en 1939 eficientemente, siendo grato poder informar que es marcado el beneficio que ha producido la institución de esta Escuela, cuyo éxito se debe tanto al entusiasmo y buena voluntad de su personal docente como al de los mismos alumnos. Este Instituto seguirá funcionando anualmente intensificando su acción en el sentido de preparar al futuro Oficial de Policía Marítima y acrecentar los conocimientos de los que ya están en servicio. En este último sentido se dictan clases especiales para el personal superior, en lo referente a las distintas materias profesionales que debe conocer el personal de la repartición.

Siendo los elementos de movilidad factores de primordial importancia para la eficacia del servicio de vigilancia, ha sido motivo de preferente atención mantenerlos en buenas condiciones de conservación, pero, en general, se trata de material anticuado, que no reúne las características apropiadas para el fin que debe llenar.

El material de embarcaciones existente está muy lejos de satisfacer los requerimientos actuales, siendo el monto de la partida asignada para este fin apenas suficiente para mantener la eficiencia de las existentes, permitiendo sólo renovarlas en forma muy lenta, razón por la cual muchas dependencias carecen de estos elementos tan necesarios a sus funciones. Igual situación se presenta en lo referente a vehículos automotrices. Por consiguiente, se con-

sidera indispensable arbitrar cuanto antes los medios a fin de obviar estos inconvenientes.

A pesar de que en 1938 se crearon algunas Ayudantías, es preciso seguir aumentando el número de dependencias, para lograr una mejor vigilancia de las fronteras fluviales.

El reintegro a la Dirección General de Aduanas de los servicios de Resguardo, dispuesto por Decreto de fecha 15 de septiembre de 1938, se ha venido cumpliendo paulatinamente a medida que la citada Dirección ha estado en condiciones de hacerse cargo de las dependencias, restando aun por ser incorporadas veinte de ellas.

El Servicio de Practicaje, al cumplirse el segundo ejercicio, comprueba por sus resultados, la bondad y previsión del reglamento general que lo ha creado y lo rige. El complejo mecanismo de su administración se ha ido ajustando de tal manera, que puede asegurarse se cumplen ampliamente los fines de su creación. Sus recursos propios han permitido el desarrollo de las actividades sin tropiezo alguno, y una prueba de ello es la construcción de dos unidades para ponerlas al servicio de los prácticos del Río de la Plata y de Bahía Blanca, que, por su cuenta, se construyen en los arsenales de las Bases Navales de Río Santiago y Puerto Belgrano, respectivamente. Asimismo, durante el año 1939, se incorporaron al servicio los avisos "Dorado" y "Zurubí", construídos en Río Santiago y cuya financiación corrió también a cargo de esta dependencia.

El personal de Prácticos se ha comportado en forma eficiente y en lo que se refiere al servicio

en sí, se ha cumplido muy bien y dentro de la mayor normalidad.

La sanción de la Ley 12.612 de creación de la Caja de Jubilaciones, Pensiones y Retiros de la Marina Mercante, ha venido a llenar uno de los más grandes anhelos y necesidades de los prácticos y de la gente de mar, al asegurarle un retiro tranquilo amparando también a su familia.

En las relaciones, gráficos y planillas que se agregan a fin de complementar la parte de esta Memoria referente a la Prefectura General Marítima, se podrán apreciar algunos aspectos del movimiento de los puertos marítimos y fluviales de la Nación.

Relación de los contrabandos apresados y contravenciones a las Ordenanzas de Aduana denunciadas con intervención de las dependencias de la Prefectura General, durante el año 1939 y diferencias con respecto al año 1938:

	Apresado en		Diferencia		Valor aproximado m\$ ⁿ
	1938	1939	En más	En menos	
Alvear	2	4	—	2	813.00
Bahía Blanca	1	—	1	—	10.23
Barra Concepción	3	3	—	—	4.650.00
Bermejo	4	15	—	11	1.435.00
Campana	2	—	2	—	1.530.00
Candelaria	2	10	—	8	330.00
Colonia Clorinda	2	2	—	—	2.133.60
Concordia	1	—	1	—	1.000.00
Corrientes	1	9	—	8	200.00
Eldorado	2	2	—	—	39.80
Formosa	6	34	—	28	198.55
Garruchos	4	5	—	1	1.087.50
Itatí	4	—	4	—	5.545.00
Ituzaingó	1	—	1	—	300.00
La Cruz	11	2	9	—	3.387.00
Monte Caseros	1	5	—	4	579.00
Paso de la Patria	4	6	—	2	5.730.00
Paso de Los Libres	6	15	—	9	2.091.80
Pilcomayo	1	2	—	1	572.00
Posadas	2	17	—	15	400.00
Quequén	1	—	1	—	4.00
Rosario	5	—	5	—	41.00
Río Gallegos	1	—	1	—	4.90
San Javier (Misiones)	21	12	9	—	5.281.30
San Lorenzo	1	1	—	—	125.00
Santo Tomé	33	37	—	4	8.971.00
Tigre	1	3	—	2	10.000.00
Yapeyú	4	9	—	5	3.028.00
Totales generales	127	193	34	102	59.417.68

NOTA.—En el año 1938 los puertos de: Barranqueras, Empedrado, Esquina, Gral. J. F. Uriburu, Gualaguaychú, Ibicuy, Las Palmas, Puerto Aguirre, Santa Ana, San Fernando y San Nicolás apresaron en total 16 contrabandos; estos puertos no figuran en la Memoria de este año por no haber intervenido en secuestros de mercaderías.

Resumen de las mercaderías apresadas durante el año
1939 con intervención del personal de la
Prefectura General

MERCADERIAS	Cantidad
Aceite de ricino (frascos)	24
Alcohol (litros)	981
Almohadillas para sellos (unidades)	30
Alpargatas (pares)	348
Ampollas para específicos (unidades)	310
Anís (botella)	1
Aperos (unidades)	7
Arpilleras (rollos)	2
Artículos de almacén (unidades)	21
Artículos de farmacia (unidades)	475
Artículos de ferretería (unidades)	11
Artículos para señora (unidades)	113
Artículos rurales (unidades)	2
Arroz (bolsas)	17
Arros (kilos)	10
Aspirina y cocaína (tubos)	10
Azúcar (kilos)	8.743
Balas de guerra (unidades)	42
Baldes para hielo (unidades)	6
Bandejas tamaño grande (unidades)	9
Bandejas tamaño chico (unidades)	6
Barriles vacíos (unidades)	2
Bebidas (botellas)	813
Boinas (unidades)	12
Bolsas de lana impermeable (unidades)	2
Bolsones de género (unidades)	12
Bombillas (unidades)	14
Bueyes (unidades)	8
Caballos	21
Cacerolas (unidades)	4
Cadenas de hierro (metros)	24
Café (kilos)	68
Camiones cargados con merc. varias (unidades)	2
Camisas (unidades)	1
Campanas de freno (unidades)	2

MERCADERIAS	Cantidad
Pañuelos (unidades)	13
Parches para cámaras de automóv. (unidades)	170
Pavas (unidades)	4
Peines (unidades)	6
Picadillo (latas)	4
Pilas para linterna (unidades)	1.316
Pintura (tarros)	2
Pistones (unidades)	60
Placas para transformadores (cajones)	1
Platos de embrague (unidades)	1
Polvos (cajas)	1
Porotos (bolsas)	37
Prendedores (unidades)	63
Queseras (unidades)	8
Rapaduras (kilos)	448
Recados de cuero (unidades)	2
Remos (unidades)	22
Revólveres (unidades)	4
Sal (kilos)	180
Sandías (unidades)	430
Seda (fardos)	7
Seda (metros)	4
Seda (piezas)	31
Sillas (unidades)	6
Sombreros de género ordinario (unidades) . .	2
Sombreros de paja (unidades)	4
Soperas (unidades)	4
Tabaco (fardos)	20
Tabaco (kilos)	4.814
Tabaco (paquetes)	210
Tacos de goma (docenas)	1
Té (paquetes)	23
Té medicinal (cajas)	6
Tejidos de algodón (kilos)	17
Tejidos de algodón (piezas)	2
Tenedores (docenas)	1
Teteras (unidades)	2
Tinta (frascos)	26
Tiros para revólver a bala (cajas)	12
Toscanitos (unidades)	3.100

MERCADERIAS	Cantidad
Valijas (unidades)	3
Ventiladores para autos (unidades)	5
Vestidos (unidades)	9
Vinchas (unidades)	3
Yeguas (unidades)	19
Yerba mate (bolsas)	61
Yerba mate (kilos)	1.098
Zapatillas de goma (pares)	8
Zapatos varios (pares)	2

Habilitaciones dictadas con intervención del Ministerio de Hacienda de la Nación durante el año 1939, que fueron puestas en conocimiento de la Prefectura General, por tener asignadas en algunos Puertos funciones de Resguardo.

Decreto enero 12 de 1939—Habilitando la Receptoría de Necochea para introducir un cargamento de carbón.

Decreto enero 16 de 1939—Habilitando la Receptoría de Mar del Plata para introducir un cargamento de pescado congelado.

Decreto marzo 23 de 1939—Habilitando al servicio público el galpón N.º 4 construído en el Puerto de Reconquista.

Decreto marzo 24 de 1939—Autorizando descarga de combustible en el paraje denominado Arroyo González Patiño, jurisdicción de la Receptoría de Tigre.

Decreto junio 22 de 1939—Habilitando la Receptoría de Mar del Plata para introducir un cargamento de carbón.

Decreto agosto 12 de 1939—Habilitando con carácter intermitente el paraje sobre la márgen Oeste del Arroyo Sarandí y prolongación de la calle Treinta y Tres Orientales, en Punta Chica, para descarga de arena de río del país.

Decreto agosto 8 de 1939—Habilitando la Receptoría de Mar del Plata para introducir un cargamento de maderas.

Decreto agosto 8 de 1939—Habilitando la Receptoría de Mar del Plata para introducir un cargamento de carbón.

Decreto agosto 22 de 1939—Habilitando en el Puerto de Paraná una plazoleta para depósito de mercaderías y el muelle de viaducto de cemento armado N.º 3 situado frente a la misma.

Decreto octubre 27 de 1939—Habilitando la Receptoría de Mar del Plata para introducir un cargamento de carbón.

Decreto octubre 27 de 1939—Habilitando con carácter definitivo el Puerto Galván, jurisdicción de Bahía Blanca para la carga y descarga de inflamables, grasas y aceites envasados de producción nacional.

Decreto noviembre 27 de 1939—Habilitando con carácter de depósito flotante la lancha de matrícula nacional “Charrúa”, en el Puerto de San Julián.

Decreto diciembre 1.º de 1939—Habilitando al servicio público la estación fluvial y los dos pabellones en el Puerto de Formosa.

PERMISOS CONCEDIDOS

	AÑO		DIFERENCIA	
	1939	1938	Más	Menos
Permisos de pesca concedidos por el Ministerio de Agricultura	11	46	—	35
Permisos de caza y faena de lobos, focas, elefantes marinos y pingüinos	7	8	—	1
Extracción de ostras	1	—	1	—
Extracción de guano	1	1	—	—
Extracción de arena (concedidos por el Ministerio de O. Públicas de la Nación).	10	—	10	—
Extracción de arena (concedidos por el Min. de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires)	3	—	3	—

Movimiento portuario

CONCURRENCIA DE BUQUES

Movimiento total en los puertos de la República

(Entradas y salidas)

Resumen general.—El movimiento de buques y toneladas de registro, ha aumentado con relación al año anterior.

El movimiento total en los distintos puertos de la República alcanzó a 72.681.696.04 toneladas, correspondiendo a 195.281 buques; habiéndose registrado por lo tanto un aumento de 1.396.617.23 toneladas sobre el movimiento habido en 1938.

De las sumas descompuestas, corresponde:

Ultramar	5.551 buques con	19.241.463.84 tons.
Ultramar naveg. interior . .	4.298 buques con	13.586.458.76 tons.
Cabotaje nacional	169.925 buques con	35.252.859.41 tons.
Ribereños naveg. exterior . .	15.487. buques con	4.585.154.29 tons.
Ribereños naveg. interior . .	20 buques con	15.759.74 tons.

Total 195.281 buques con 72.681.696.04 tons.

Estas cantidades parciales, con relación a las del año 1938 arrojan las diferencias siguientes:

Ultramar un aumento de	869.509.68 tons.
Ultramar navegación interior un aumento de . .	1.185.271.16 tons.
Cabotaje nacional una disminución de	872.673.83 tons.
Ribereños navegación exterior un aumento de .	215.657.89 tons.
Ribereños navegación interior una disminución de	1.147.67 tons.

Cuadro con resumen general de las entradas y salidas de buques
Puerto de la Capital

	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Vapores de ultramar . . .	1.775	5.960.753.96	1.662	6.547.674.96
Veleros de ultramar . . .	2	4.233.—	1	1.967.—
Vapores de ultramar na- vegación interior . . .	668	2.115.148.17	731	2.545.436.58
Vapores de cabotaje . . .	7.556	2.260.282.95	7.913	2.406.002.59
Veleros de cabotaje . . .	6.584	1.211.545.10	6.771	1.238.243.07
Vapores fluviales ribere- ños nav. exterior . . .	2.650	1.196.752.42	2.680	1.204.199.26
Veleros fluviales ribere- ños nav. exterior . . .	2.105	564.403.27	2.078	550.526.08
Vapores fluviales ribere- ños nav. interior . . .	2	1.906.71	11	8.322.99
Totales	21.342	14.315.025.58	21.847	14.502.372.58

Zonas fluviales

Vapores de ultramar . . .	683	1.984.336.71	726	2.366.015.63
Vapores de ultramar na- vegación interior . . .	1.372	4.338.243.01	1.339	3.991.735.10
Vapores de cabotaje . . .	59.363	10.875.037.58	59.000	10.613.276.48
Veleros de cabotaje . . .	8.241	1.552.252.78	8.096	1.535.884.32
Vapores fluviales ribere- ños nav. exterior . . .	1.872	363.750.86	1.992	392.794.97
Veleros fluviales ribere- ños nav. exterior . . .	1.080	160.830.37	1.030	151.897.06
Vapores fluviales ribere- ños nav. interior . . .	3	1.838.79	4	3.691.25
Totales	72.614	19.276.290.10	72.187	19.055.294.81

Zonas marítimas

Vapores de ultramar . . .	294	567.808.50	408	808.674.08
Vapores de ultramar na- vegación interior . . .	131	403.301.06	57	192.594.84
Vapores de cabotaje . . .	3.205	1.807.240.84	3.147	1.751.001.41
Veleros de cabotaje . . .	26	1.125.20	23	967.09
Totales	3.656	2.779.475.60	3.635	2.753.237.48

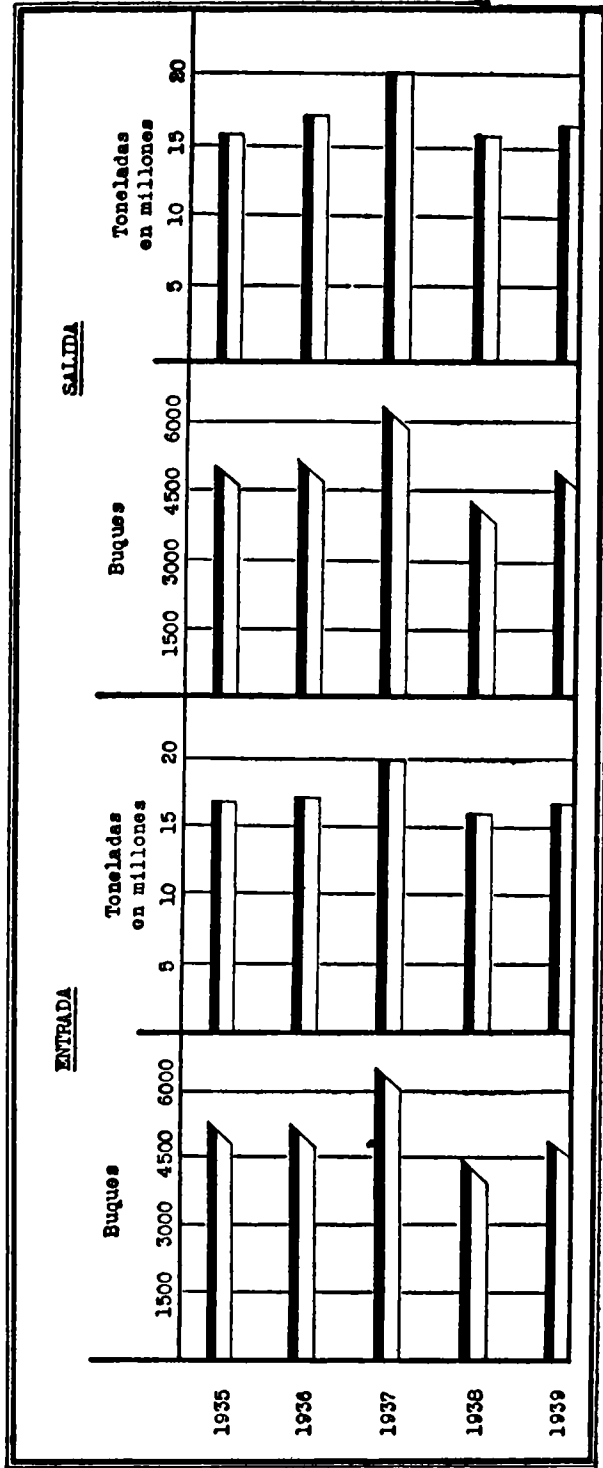
Suma total general

Buques	195.281.—
Toneladas	72.961.696.04

Resumen general del movimiento de buques y toneladas de registro, habido en los puertos de la República, durante los años 1935 a 1939

AÑOS	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Año 1935				
Ultramar	3.033	10.176.979.80	2.819	9.669.170.22
Ultramar nav. interior .	2.060	6.629.862.22	2.142	6.839.793.12
	5.093	16.806.842.02	4.961	16.508.963.34
Año 1936				
Ultramar	2.964	10.217.112.21	2.849	9.886.033.73
Ultramar nav. interior .	2.316	7.220.834.39	2.284	7.145.283.38
	5.280	17.437.946.60	5.133	17.031.317.11
Año 1937				
Ultramar	3.430	11.615.253.75	3.503	11.760.506.45
Ultramar nav. interior .	2.755	8.635.744.66	2.738	8.524.401.29
	6.185	20.250.998.41	6.241	20.284.907.74
Año 1938				
Ultramar	2.508	9.173.707.22	2.508	9.198.246.94
Ultramar nav. interior .	1.968	6.282.098.10	1.918	6.119.089.50
	4.476	15.455.805.32	4.426	15.317.336.44
Año 1939				
Ultramar	2.754	9.517.132.17	2.797	9.724.331.67
Ultramar nav. interior .	2.171	6.856.692.24	2.127	6.729.766.52
Totales	4.925	16.373.824.41	4.924	16.454.098.19

RESUMEN GENERAL DEL MOVIMIENTO DE BUQUES Y TONELADAS DE REGISTRO
HABIDO EN TODOS LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA DURANTE LOS AÑOS 1935 a 1939
Ultramar

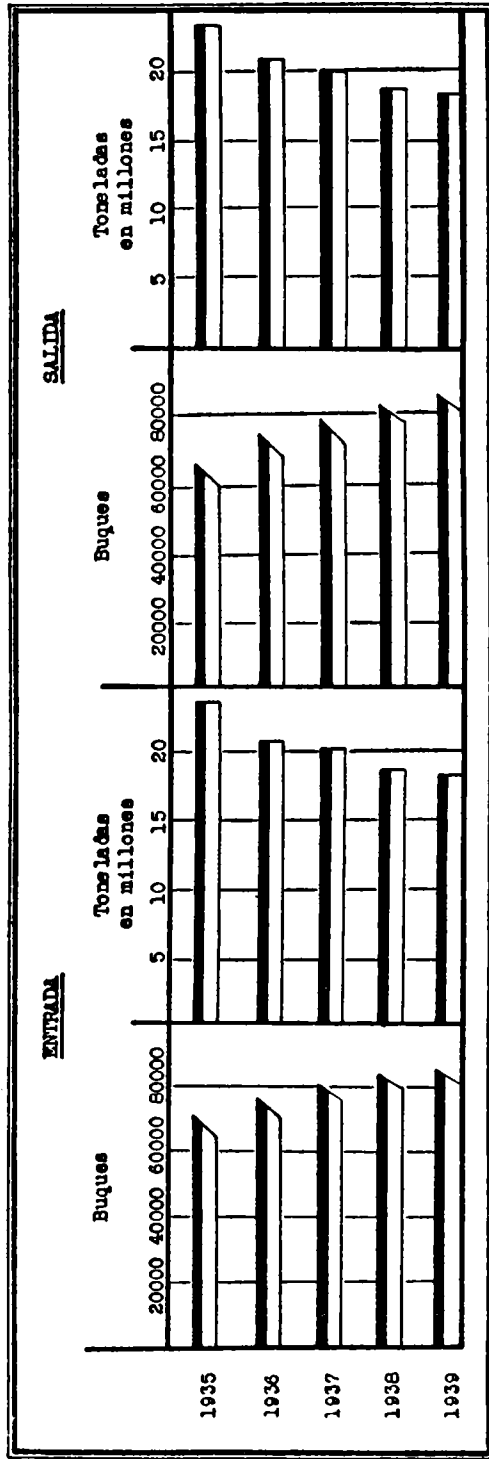


Resumen general del movimiento de buques y toneladas de registro, habido en los puertos de la República, durante los años 1935 a 1939

AÑOS	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Año 1935				
Cabotaje	69.261	23.573.353.11	68.896	23.227.841.27
Año 1936				
Cabotaje	76.396	21.881.906.45	75.680	21.764.921.55
Año 1937				
Cabotaje	80.917	20.441.828.59	79.955	20.132.289.39
Año 1938				
Cabotaje	82.851	18.155.362.09	82.032	17.970.171.15
Año 1939				
Cabotaje	84.975	17.707.484.45	84.950	17.545.374.96

RESUMEN GENERAL DEL MOVIMIENTO DE BUQUES Y TONELADAS DE REGISTRO
HABIDO EN TODOS LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA DURANTE LOS AÑOS 1935 a 1939

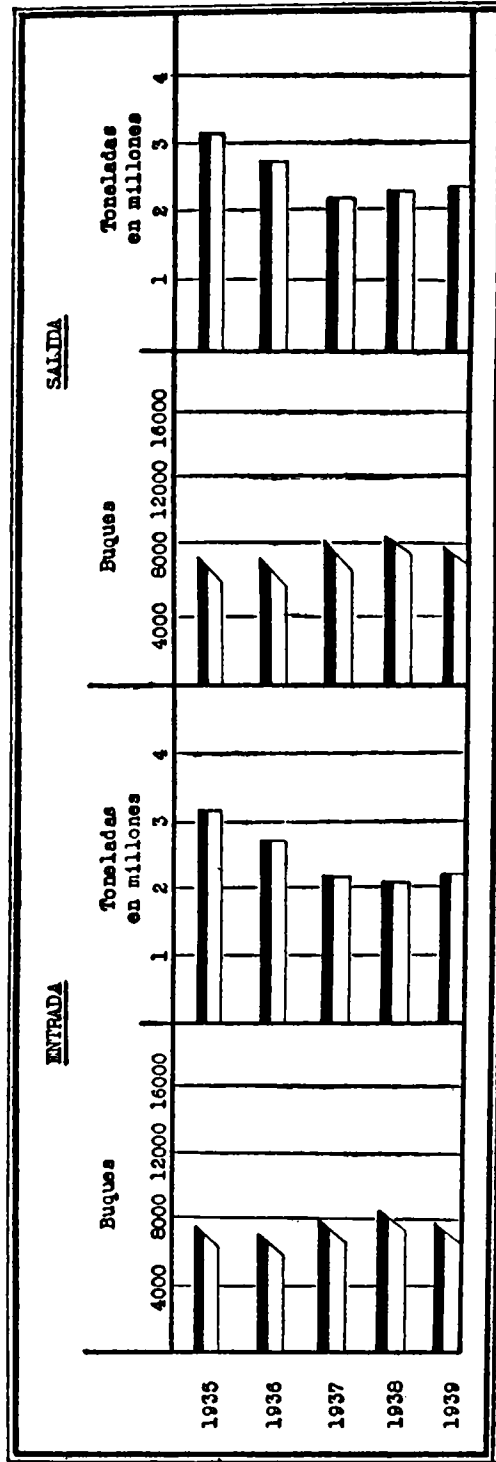
Cabotaje



Resumen general del movimiento de buques y toneladas de registro, habido en los puertos de la República, durante los años 1935 a 1939

AÑOS	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Año 1935				
Ribereños nav, exterior .	7.299	3.146.337.25	6.999	3.146.447.41
Ribereños nav. interior .	13	5.964.62	22	7.379.65
	7.312	3.152.301.87	7.021	3.153.827.06
Año 1936				
Ribereños nav, exterior .	7.224	2.664.631.14	7.162	2.802.280.25
Ribereños nav. interior .	30	15.049.09	23	15.357.90
	7.254	2.679.680.23	7.185	2.817.638.15
Año 1937				
Ribereños nav, exterior .	7.502	2.135.924.69	7.497	2.164.880.72
Ribereños nav. interior .	16	15.089.63	20	13.421.72
	7.518	2.151.014.32	7.517	2.178.302.44
Año 1938				
Ribereños nav, exterior .	8.487	2.158.824.52	8.463	2.210.671.88
Ribereños nav. interior .	13	7.123.18	18	9.784.23
	8.500	2.165.947.70	8.481	2.220.456.11
Año 1939				
Ribereños nav, exterior .	7.707	2.285.736.92	7.780	2.299.417.37
Ribereños nav. interior .	5	3.745.50	15	12.014.24
Totales	7.712	2.289.482.42	7.795	2.311.431.61

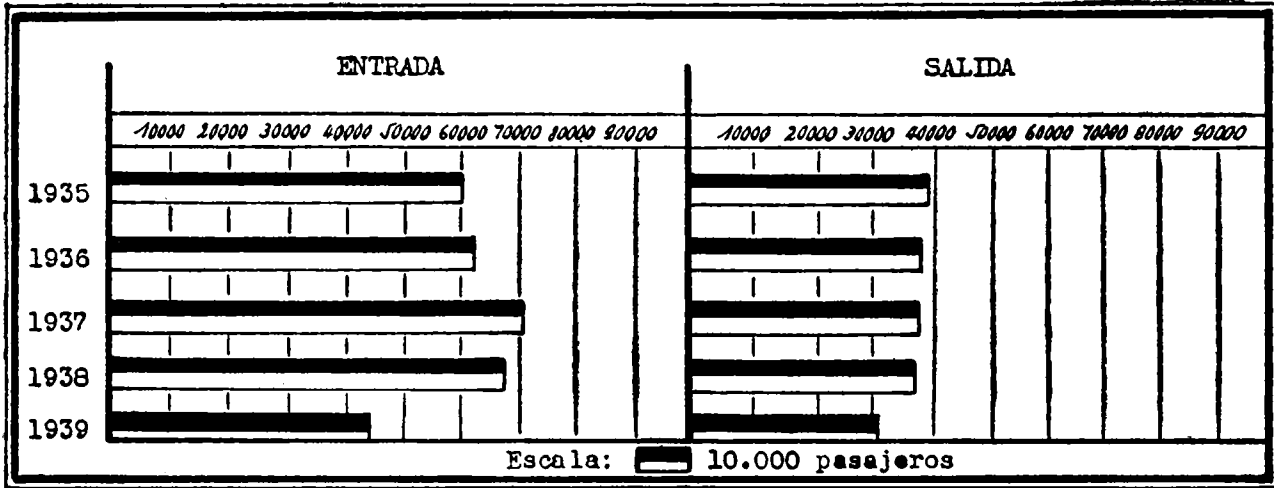
RESUMEN GENERAL DEL MOVIMIENTO DE BUQUES Y TONELADAS DE REGISTRO
HABIDO EN TODOS LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA DURANTE LOS AÑOS 1935 a 1939
Ribereños



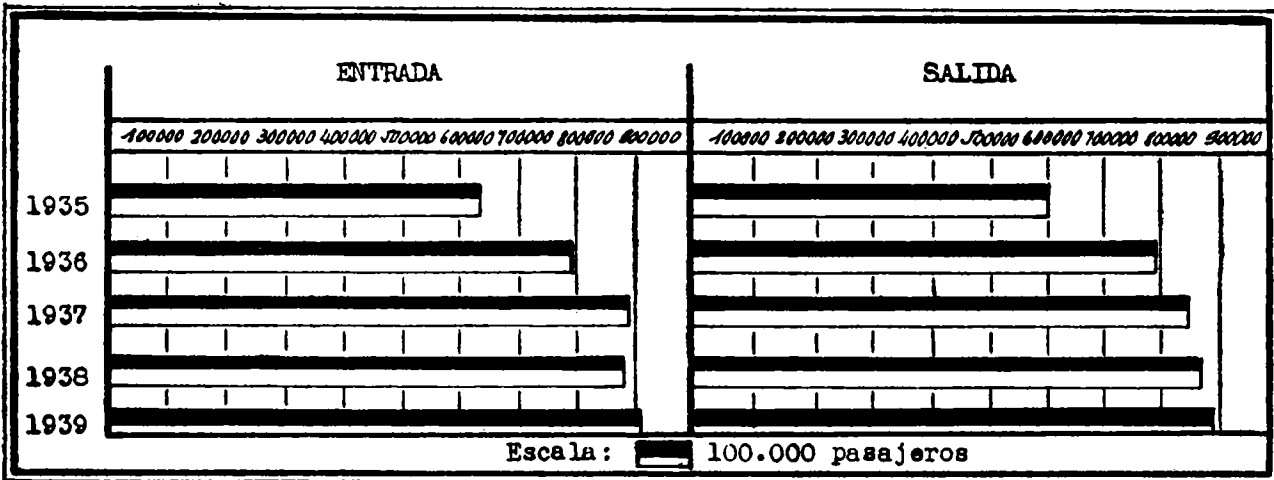
RESUMEN GENERAL DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN TODOS LOS PUERTOS

DE LA REPUBLICA DURANTE LOS AÑOS 1935 a 1939

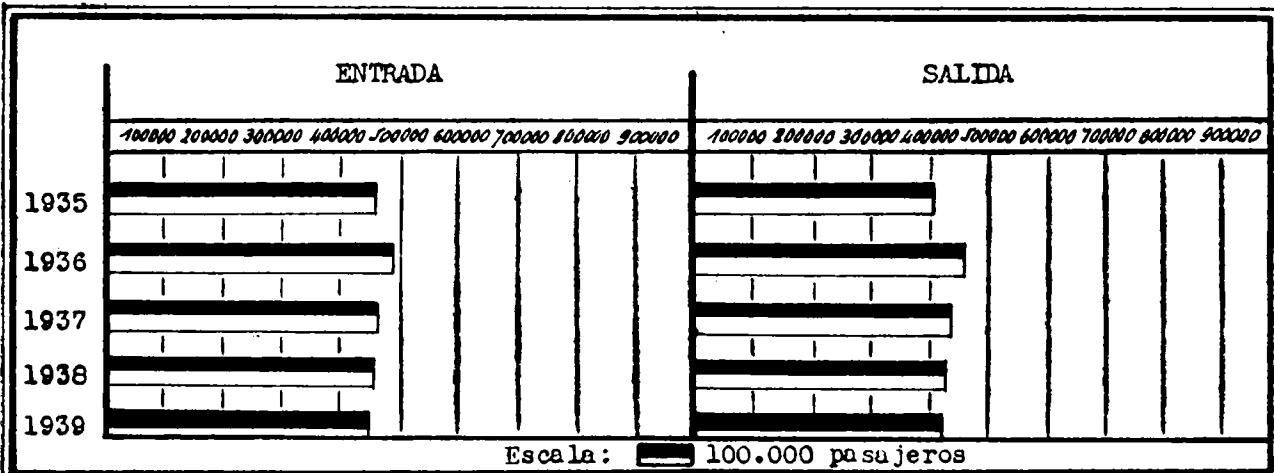
U L T R A M A R



C A B O T A J E I N T E R I O R



C A B O T A J E E X T E R I O R



Cuadro con resumen total del movimiento de buques y tonealadas de registro, habido en todos los puertos de la República, durante los años 1935 a 1939

AÑOS	ENTRADA		SALIDA		TOTALES	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
	1935	81.666	43.532.497.00	80.878	42.890.631.67	162.544
1936	88.930	41.999.533.28	87.998	41.613.876.81	176.928	83.613.410.09
1937	94.620	42.843.841.32	93.713	42.595.499.57	188.333	85.439.340.89
1938	95.827	35.777.115.11	94.939	35.507.963.70	190.766	71.285.078.81
1939	97.612	36.370.791.28	97.669	36.310.904.76	195.281	72.681.696.04

Cuadro con resumen general del movimiento de pasajeros, habido en los puertos de la República, durante los años 1935 a 1939

AÑOS	ENTRADA				SALIDA				Total general
	Ultramar	Cabotaje interior	Cabotaje exterior	Total	Ultramar	Cabotaje interior	Cabotaje exterior	Total	
1935	59.147	640.406	443.161	1.142.714	39.478	615.503	431.340	1.086.321	2.229.035
1936	63.042	814.039	492.712	1.369.793	38.790	779.349	476.569	1.294.708	2.664.501
1937	71.031	908.270	466.505	1.445.806	38.149	858.117	455.573	1.351.839	2.797.645
1938	69.127	897.608	462.096	1.428.831	36.143	869.773	447.424	1.353.340	2.782.171
1939	44.861	901.407	458.663	1.404.931	31.658	889.785	441.974	1.363.417	2.768.348

Movimiento general de buques y toneladas de registro, entrados y salidos de los puertos de la República, según sus banderas, durante el año 1939

BANDERAS	ENTRADA		SALIDA		TOTALES	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Argentina	92,178	19,766,696.53	92,170	19,605,943.90	184,348	39,372,640.43
Inglesa	1,496	5,704,124.39	1,515	5,800,985.16	3,011	11,505,109.55
Griega	610	1,724,176.64	616	1,741,245.44	1,226	3,465,422.08
Alemana	276	1,158,347.63	276	1,160,225.30	552	2,318,572.93
Noruega	330	1,061,877.10	328	1,062,147.57	658	2,124,024.67
Holandesa	324	1,044,219.01	326	1,041,295.71	650	2,085,514.72
Italiana	172	863,495.53	174	855,672.47	346	1,719,168.—
Norteamericana	149	696,161.—	146	701,796.—	295	1,397,957.—
Francesa	135	539,217.49	141	564,329.54	276	1,103,547.03
Belga	154	519,136.16	153	519,132.94	307	1,038,269.10
Uruguaya	599	454,374.84	647	453,201.73	1,246	907,576.57
Panamena	123	448,825.02	112	416,726.35	235	865,551.37
Brasileña	146	353,594.55	146	351,845.41	292	705,439.96
Dinamarquesa	153	330,862.60	155	345,605.89	308	676,468.49
Yugoslava	96	286,210.47	92	274,084.05	188	560,294.52
Sueca	159	277,236.27	163	282,726.95	322	559,963.22
Finlandesa	110	275,252.47	106	270,880.80	216	546,133.27
Japonesa	40	204,357.95	38	189,111.82	78	393,469.77
Española	51	181,870.10	50	176,278.14	101	358,148.24
Portuguesa	43	165,898.71	42	164,210.89	85	330,109.60
Chilena	107	103,604.47	109	112,545.56	216	216,150.03
Húngara	24	58,194.10	25	60,297.10	49	118,491.20
Rumana	15	35,565.—	16	38,149.—	31	73,714.—
Estoniana	14	32,346.—	14	35,101.—	28	67,447.—
Latviana	13	31,649.—	14	33,880.—	27	65,529.—
Polaca	8	25,249.36	8	25,247.36	16	50,496.72
Paraguaya	83	17,039.89	83	17,029.68	166	34,069.57
Egipcia	2	4,974.—	2	4,974.—	4	9,948.—
Canadiense	1	4,430.—	1	4,430.—	2	8,860.—
Mexicana	1	1,805.—	1	1,805.—	2	3,610.—
Suma total	97,612	36,370,791.28	97,669	36,310,904.76	195,281	72,681,696.04

Movimiento de buques y toneladas de registro, entre puertos argentinos, según sus banderas
Año 1939

BANDERAS	ENTRADA		SALIDA		TOTALES	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
	Argentina	84.975	17.707.484,45	84.950	17.545.374,96	169.925
Inglesa	812	2.781.443,70	789	2.709.386,81	1.601	5.490.830,51
Griega	346	972.559,76	333	935.804,96	679	1.908.364,72
Holandesa	162	501.280,15	155	474.344,85	317	975.625,—
Alemana	132	458.873,01	132	461.509,24	264	920.382,25
Noruega	130	375.161,43	134	396.590,73	264	771.752,16
Belga	92	302.248,66	87	286.036,62	179	588.285,28
Italiana	51	173.228,06	52	170.483,74	103	343.706,80
Panameña	56	167.156,17	55	174.353,49	111	341.509,66
Francesa	46	163.528,08	45	156.950,18	91	320.478,26
Yugoeslava	52	158.405,82	49	147.331,72	101	305.737,54
Brasileña	50	142.618,95	55	158.592,—	105	301.210,95
Dinamarquesa	47	129.016,56	48	129.495,68	95	258.512,24
Portuguesa	27	104.726,71	28	110.475,71	55	215.202,42
Finlandesa	34	88.469,—	32	84.140,49	66	172.609,49
Norteamericana	23	77.309,—	25	89.512,—	48	166.821,—
Española	22	18.302,—	19	61.372,14	41	139.674,14
Sueca	29	40.283,62	33	47.685,84	62	87.969,46
Chilena	14	35.789,—	13	30.395,60	27	66.184,60
Húngara	13	30.874,26	13	30.873,26	26	61.747,52
Rumana	8	19.459,—	9	21.589,—	17	41.048,—
Latviana	8	19.814,—	8	20.055,—	16	39.869,—
Estoniana	6	14.002,—	9	22.876,—	15	36.878,—
Uruguayana	13	18.195,80	17	16.040,70	30	34.236,50
Japonesa	1	4.075,—	1	4.074,—	2	8.149,—
Polaca	2	3.623,—	1	1.811,—	3	5.434,—
Suma total	87.151	24.567.922,19	87.092	24.287.155,72	174.243	48.855.077,91

**Movimiento de buques y toneladas de registro, entre puertos argentinos y extranjeros,
según sus banderas — Año 1939**

BANDERAS	ENTRADA		SALIDA		TOTALES	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
	Inglesa	684	2.922.680,69	726	3.091.598,35	1.410
Argentina	7.203	2.059.212,08	7.220	2.060.568,94	14.423	4.119.781,02
Griega	264	751.616,88	283	805.440,48	547	1.157.057,36
Alemana	144	699.474,62	144	698.716,06	288	1.398.190,68
Italiana	121	690.272,47	122	685.188,73	243	1.375.461,20
Noruega	200	686.715,67	194	665.556,84	394	1.352.272,51
Norteamericana	126	618.852,—	121	612.284,—	247	1.231.136,—
Holandesa	162	542.938,86	171	566.950,86	333	1.109.889,72
Uruguaya	586	436.179,04	630	437.161,03	1.216	873.340,07
Francesa	89	375.689,41	96	407.379,36	185	783.068,77
Panaména	67	281.668,85	57	242.372,86	124	524.041,71
Sueca	130	236.952,65	130	235.041,11	260	471.993,76
Belga	62	216.887,50	66	233.096,32	128	449.983,82
Dinamarquesa	106	201.846,04	107	216.110,21	213	417.956,25
Brasileña	96	210.975,60	91	193.253,41	187	404.229,01
Japonesa	39	200.282,95	37	185.037,82	76	385.320,77
Finlandesa	76	186.783,47	74	186.740,31	150	373.523,78
Yugoeslava	44	127.804,65	43	126.752,33	87	254.556,98
Española	29	103.568,10	31	114.906,—	60	218.474,10
Chilena	93	67.815,47	96	82.149,96	189	149.965,43
Portuguesa	16	61.172,—	14	53.735,18	30	114.907,18
Húngara	11	27.319,84	12	29.423,84	23	56.743,68
Polaca	6	21.626,36	7	23.436,36	13	45.062,72
Paraguaya	83	17.039,89	83	17.029,68	166	34.069,57
Rumana	7	16.106,—	7	16.550,—	14	32.666,—
Estoniana	8	18.344,—	5	12.225,—	13	30.569,—
Latviana	5	11.835,—	6	13.825,—	11	25.660,—
Egipeña	2	4.974,—	2	4.974,—	4	9.948,—
Canadiense	1	4.430,—	1	4.430,—	2	8.860,—
Mexicana	1	1.805,—	1	1.805,—	2	3.610,—
Suma total	10.461	11.802.869,09	10.577	12.023.749,04	21.038	23.826.618,13

Cuadro comparativo del resumen de toneladas de registro de los buques entrados y salidos, durante los años 1939 y 1938

Puertos	Año 1939	Año 1938	Aumento	Disminución
Puerto de la Capital . . .	28.817.398.11	28.381.479.34	435.918.77	—
Alvear	2.304.11	5.588.17	—	3.284.06
Bella Vista	660.722.04	738.645.12	—	77.923.08
Baradero	73.855.67	51.068.70	22.786.97	—
Barranqueras	628.549.03	687.729.52	—	59.180.49
Bajada Grande	35.544.34	28.140.83	7.403.51	—
Bouvier	51.370.29	41.816.53	9.553.76	—
Bermejo	637.932.85	542.895.33	95.037.52	—
Campana	1.082.117.24	1.004.921.24	77.196.—	—
Corrientes	1.525.604.38	1.395.806.67	129.797.71	—
Colón	1.168.231.03	1.128.802.25	39.428.78	—
Concordia	350.338.85	359.105.19	—	8.766.34
Curtiembre	9.4968.72	8.003.62	1.495.10	—
C. del Uruguay	1.069.228.73	977.180.18	92.048.55	—
Coronda	60.—	—	60.—	—
Colonia Clorinda	4.599.52	530.02	4.069.50	—
Diamante	1.046.195.—	982.044.36	64.150.64	—
Esquina	632.062.29	807.954.89	—	175.892.60
Eldorado	232.976.22	233.986.58	—	1.010.36
Empedrado	238.114.12	356.291.58	—	118.177.46
Formosa	830.778.07	741.063.90	89.714.17	—
Goya	682.260.80	731.417.41	—	49.156.61
Gualedguay	58.948.84	82.027.39	—	23.078.55
Gualedguaychú	782.618.35	783.960.56	—	1.342.21
Gral. J. F. Uriburu	752.497.01	682.630.71	69.866.30	—
Hernandarias	172.936.24	178.313.30	—	5.377.06
Helvecia	43.989.71	35.533.71	8.456.—	—
Ibicuy	206.530.85	179.345.24	27.185.61	—
Itatí	83.617.11	127.279.40	—	43.662.29
Ituzaingó	103.605.53	152.608.48	—	49.002.95
Ita-Ibaté	110.093.22	148.202.15	—	38.108.93
La Paz	785.023.90	764.238.45	20.785.45	—
Lavalle	627.421.22	627.698.06	—	276.84
La Plata	3.747.492.77	4.034.634.38	—	287.141.61
La Cruz	278.—	408.—	—	130.—
Las Palmas	631.446.06	536.344.80	95.101.26	—
Liegig's	63.937.40	36.351.05	27.586.35	—
Mal Abrigo	1.788.10	4.230.56	—	2.442.46
Monte Caseros	—	83.66	—	83.66
Nueva Escocia	5.304.28	1.015.68	4.288.60	—
Nancay	7.816.86	4.817.43	2.999.38	—
Olivos	111.068.78	101.510.21	9.558.57	—
Paraná	889.996.03	880.648.89	9.347.15	—
Pto. Aguirre	132.936.74	123.226.94	9.709.80	—
Pueblo Brugo	122.679.63	155.940.02	—	33.260.39

Puertos	Año 1939	Año 1938	Aumento	Disminución
Pilcomayo	485.090.72	378.536.05	106.554.67	—
Posadas	344.904.29	328.022.35	16.881.94	—
Paso de la Patria	19.374.34	31.888.86	—	12.514.52
Paso de los Libres	19.041.09	15.848.42	3.192.67	—
Piracuacito	91.793.86	78.897.70	12.896.16	—
Rosario	7.192.842.62	5.750.527.01	1.442.315.61	—
Reconquista	238.054.60	262.890.52	—	24.835.92
Ramallo	104.187.03	104.239.84	—	52.81
San Fernando	155.758.75	164.012.55	—	8.253.80
San Nicolás	1.305.018.63	1.407.805.05	—	102.786.42
Santo Tomé	3.434.18	5.852.78	—	2.418.60
San Pedro	253.430.53	255.310.81	—	1.880.28
San Lorenzo	1.089.737.78	875.095.—	214.642.78	—
Santa Elena	535.380.16	510.894.93	24.485.23	—
Santa Fe	4.200.374.51	4.290.363.10	—	89.988.59
Tigre	554.318.39	812.033.54	—	257.715.15
Victoria	194.348.32	177.454.59	16.893.73	—
Villa Constitución	1.028.701.16	942.596.47	86.104.69	—
Villa Urquiza	22.285.80	12.736.90	9.548.90	—
Yerúa	89.138.22	271.433.66	—	182.295.44
Bahía Blanca	1.325.106.29	1.508.604.70	—	183.498.41
C. Rivadavia	1.418.651.62	1.432.781.22	—	14.129.60
Deseado	313.728.—	318.134.—	—	4.406.—
Madryn	276.940.20	311.936.20	—	34.996.—
Mar del Plata	448.768.19	461.571.48	—	12.803.29
Patagones	14.204.80	18.685.20	—	4.480.40
Quequén	511.272.93	637.092.98	—	125.820.05
Río Grande	101.856.58	86.603.22	15.253.36	—
Río Gallegos	291.955.26	282.975.11	8.980.15	—
San Julián	293.914.08	318.758.16	—	24.844.08
Santa Cruz	246.774.98	261.894.36	—	15.119.38
San Antonio O.	18.896.—	20.203.—	—	1.307.—
San Blas	—	442.—	—	442.—
Ushuaia	58.607.57	50.045.41	8.562.16	—
Zona de los Lagos de Nahuel Huapí (San Carlos de Bariloche)	212.036.52	53.391.10	158.645.42	—

ESCUELA NACIONAL DE PILOTOS Y MAQUINISTAS NAVALES

Las actividades de la Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales se han desarrollado, durante 1939, con toda normalidad, cumpliéndose en cada curso, los programas establecidos.

El número de candidatos inscriptos para dar examen de ingreso (256 para ambos cuerpos), pone en evidencia el interés que por el ingreso a esta escuela, va tomando la juventud estudiosa. Los exámenes de ingreso, efectuados en febrero, tuvieron el siguiente resultado:

	Pilotines	Maquinistas
Inscriptos	156	50
Ineptos y no presentados . . .	62	24
Reprobados	61	10
Aprobados	34	16
Ingresados	25	24

Como el número de los aprobados en el cuerpo de pilotines era superior a la capacidad máxima del mismo, sólo ingresaron los 25 mejores clasificados, y en el cuerpo de maquinistas, a los 16 que aprobaron, se les sumaron 8 elegidos entre los más aptos de los candidatos a ambos cuerpos.

El embarco reglamentario de fin de año fué cumplido por los alumnos correspondientes; los de 2.º

año se embarcaron en el transporte nacional “Chaco” y efectuaron un viaje hasta las Islas Orcadas, los de 1er. año efectuaron su embarco en los buques de la flota de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, cuya colaboración fué cedida gentilmente a esos efectos.

Fueron eliminados por diversas causas, durante el año escolar algunos alumnos: 7 del curso preparatorio y 1 de 1er. año del cuerpo de pilotos; 2 del curso preparatorio y 1 de 1er. año del cuerpo de maquinistas navales.

Egresaron como Pilotines 12 alumnos y como Maquinistas Navales 10.

Desde hace varios años que se manifiesta el deficiente estado de conservación del edificio que ocupa esta Escuela, sin que hasta la fecha se haya logrado una solución de acuerdo a la importancia que va adquiriendo este Instituto, por no contarse con los fondos indispensables a ese objeto. Esta construcción rudimentaria, dados sus muchos años no ofrece las más elementales condiciones para el fin a que se destina; por ello, es de urgencia contar con los medios indispensables para trasladar la escuela a un edificio apropiado.

Durante el año y en las fechas determinadas por la Prefectura General Marítima y el Reglamento Orgánico de esta Escuela, se tomó examen al personal de la Marina Mercante y Cabotaje nacional que se menciona a continuación:

Pilotos	18
Capitanes de cabotaje	14
Patrones	4
Maquinistas	49

Este gran número de exámenes tomados, pone en evidencia el trabajo y la importancia de este Instituto dentro de la incipiente Marina Mercante Nacional.



BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO

Subsisten aun los inconvenientes señalados en la Memoria anterior; son insuficientes los medios con que cuenta la Base Naval de Puerto Belgrano para satisfacer el mayor número de servicios que trajo como consecuencia la incorporación de las unidades terminadas en 1938 y 1939.

Se ha dado comienzo a la ejecución del plan de construcciones de remolcadores. La terminación de este plan llenará una sentida necesidad.

Queda aun pendiente la construcción de una embarcación apropiada para atender el balizamiento de la ría de Bahía Blanca, lo que obliga a distraer en este servicio embarcaciones auxiliares que tienen otro destino, aumentándose con este motivo los inconvenientes apuntados.

Es imprescindible proceder a la construcción de chatas para proveer agua y efectuar aprovisionamientos generales a los buques en puerto y en la rada, como así también para recolección de basuras de las unidades y barro proveniente de dragados, a fin de aumentar el número de los que están en servicio, que resultan insuficientes.

Es necesario disponer de una grúa flotante de 50 toneladas aproximadamente, problema cuya solución está a estudio.

Si bien se han iniciado por intermedio del Ministerio de Obras Públicas algunas obras de repa-

raciones de muelles, el aumento de buques de la Escuadra obliga a efectuar ampliaciones para los cuales ya se han efectuado estudios que tratarán de llevarse a la práctica a la brevedad.

Continúa la construcción por el Ministerio de Obras Públicas de la Dársena de Hidroaviones, la que podrá ser habilitada en el corriente año.

Los elementos terrestres de movilidad requieren ser renovados en gran parte y aumentados apreciablemente para poder cumplir con eficacia su cometido.

Talleres—

El principal adelanto efectuado por los Talleres Generales durante el año, lo constituye la nueva organización, estudiada para subsanar los inconvenientes de suspensiones por falta de trabajo en el personal obrero, inconvenientes que se hicieron notar en la Memoria de 1938.

El proyecto de reorganización fué iniciado desde fines de junio en forma paulatina. Ya la Jefatura de la Base había tomado las medidas a su alcance para remediar la situación, tales como prohibir más altas de personal de obreros en talleres y llenar las vacantes que se producían en la Base con personal proveniente de los mismos, eliminación de aquel de antecedentes o rendimiento dudoso, etc., reduciéndose el sueldo, a la altura del mínimo legal de la zona, a unos 320 obreros. Con esto su número que a principio de año era de 1050, se redujo a 700, cantidad necesaria para asegurar la asistencia de 650 efectivos que requiere el plan y las necesidades del taller, rebajándose también el número de apren-

lices de 215 a 152. Se pasó un cierto número de obreros a la “reserva” en la que no quedan ya sino unos 60 hombres, tomándose al mismo tiempo medidas para asegurar regularidad en la distribución de los fondos y del trabajo entre el personal, garantizando su estabilidad.

Las previsiones se cumplieron totalmente. Los gráficos agregados muestran que mientras en el primer semestre de un promedio de 822 obreros inscriptos sólo trabajó un promedio de 422—casi la mitad,—en el segundo, ya en función las nuevas medidas se ocuparon a 620 obreros, es decir, más del 80 %, lo que demuestra que a pesar de la reducción de salario efectuada, cada obrero ha ganado más dinero en el mes de lo que percibía anteriormente con salario más elevado, dado que ha trabajado más.

El personal de obreros y aprendices ha respondido con entusiasmo a las medidas tomadas.

Obras—

Han proseguido las obras del Aeródromo “Comandante Espora”, las que seguirán en 1940.

En la Base de Aviación se ha terminado con los arreglos proyectados en el pabellón de Oficiales.

Por la División Técnica Civil se efectuaron una gran cantidad de trabajos de reparación y conservación, construyéndose también numerosas obras que eran indispensables en esta Base Naval.

Agua potable—

Aun no ha sido posible encontrar una solución definitiva al problema de la provisión de agua a la

Base, aunque la situación ha ido mejorando año tras año. Este Ministerio se ha dirigido a la Dirección de Minas y Geología para iniciar la excavación de un pozo de 1500 m. de profundidad, el que de tener éxito, aseguraría agua a la Base sin necesidad de invertir sumas elevadas.

Hospital—

Las mismas circunstancias mencionadas en la Memoria de 1938 han subsistido en lo que al Hospital de la Base se refiere.

El incremento experimentado en la Marina de Guerra y el aumento de los pobladores de la zona militar de la Base, ha demostrado la insuficiencia de los servicios de este Hospital, siendo de urgencia obtener los fondos indispensables para solventar las ampliaciones imprescindibles, tanto en el orden material como en el del personal.

Durante 1939 el estado sanitario de la Base Naval ha sido bueno.

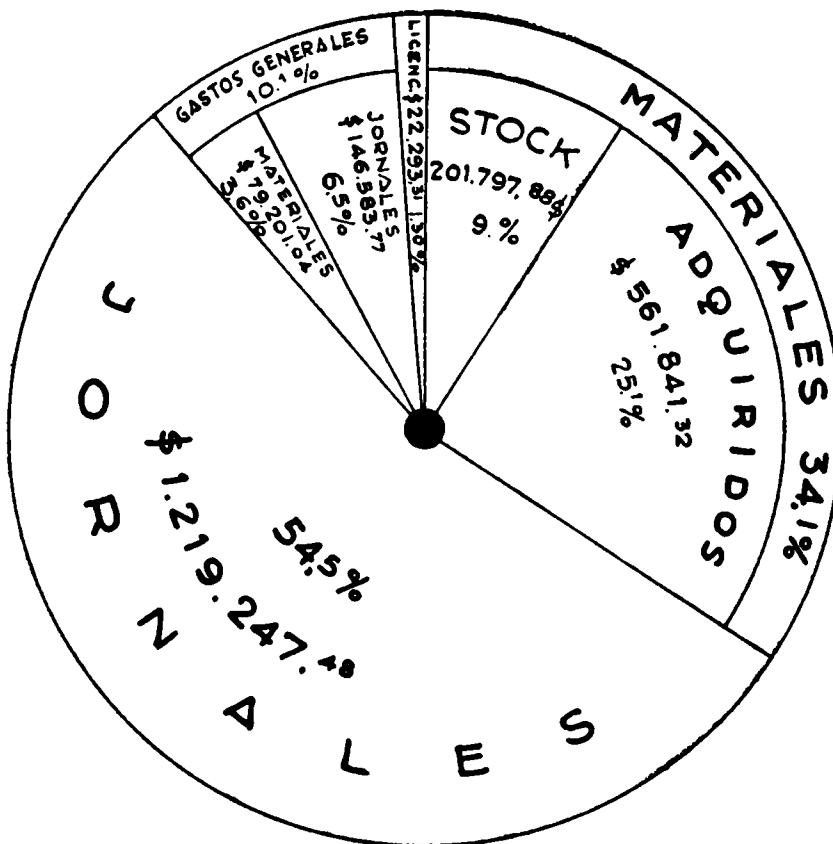
Fué grande el número de personas atendidas en el Hospital, pues a parte de los miembros de la Armada, tal atención, como está establecido, se extendió a sus familiares.

El servicio de ginecología se ha desarrollado con gran eficiencia.

En lo que se refiere a enfermedades venéreas, es grato comprobar que en los últimos años se ha experimentado una sensible disminución, lo que se atribuye a la campaña que se realiza dentro de la Armada y a las leyes de profilaxis social en vigor.

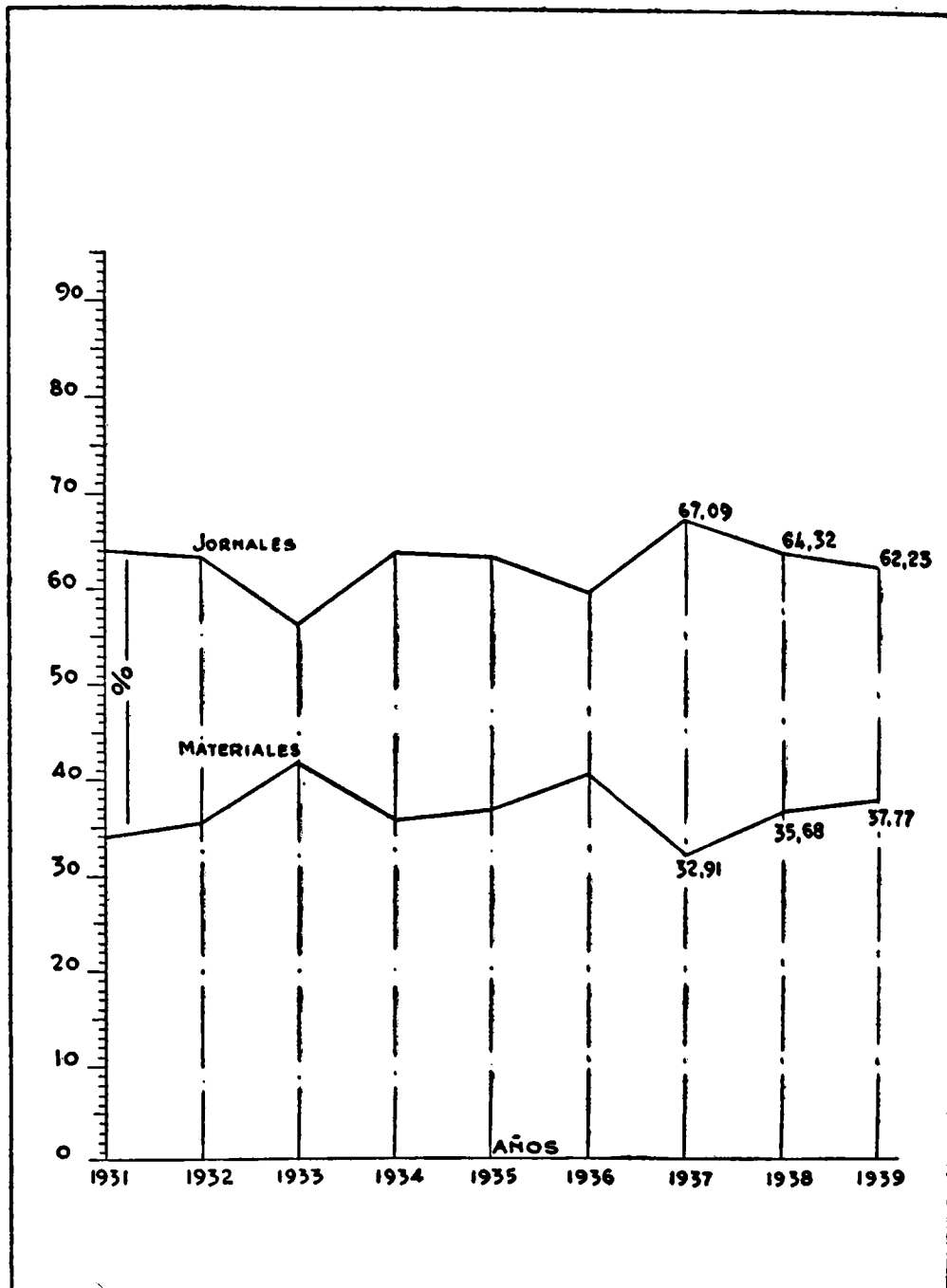
BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO
Inversiones de Talleres Generales, año 1939

INVERSIONES



BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO

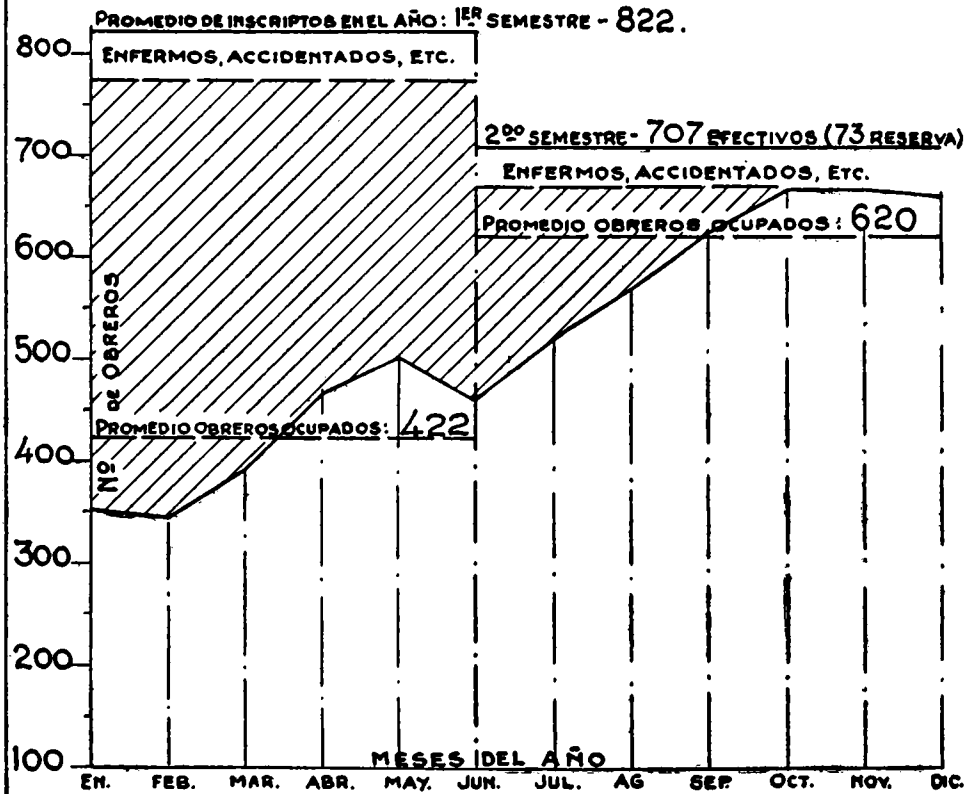
Porcentaje de materiales y jornales con respecto al total empleado en las obras, comprendido entre los años 1931-1939



BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO TALLERES GENERALES

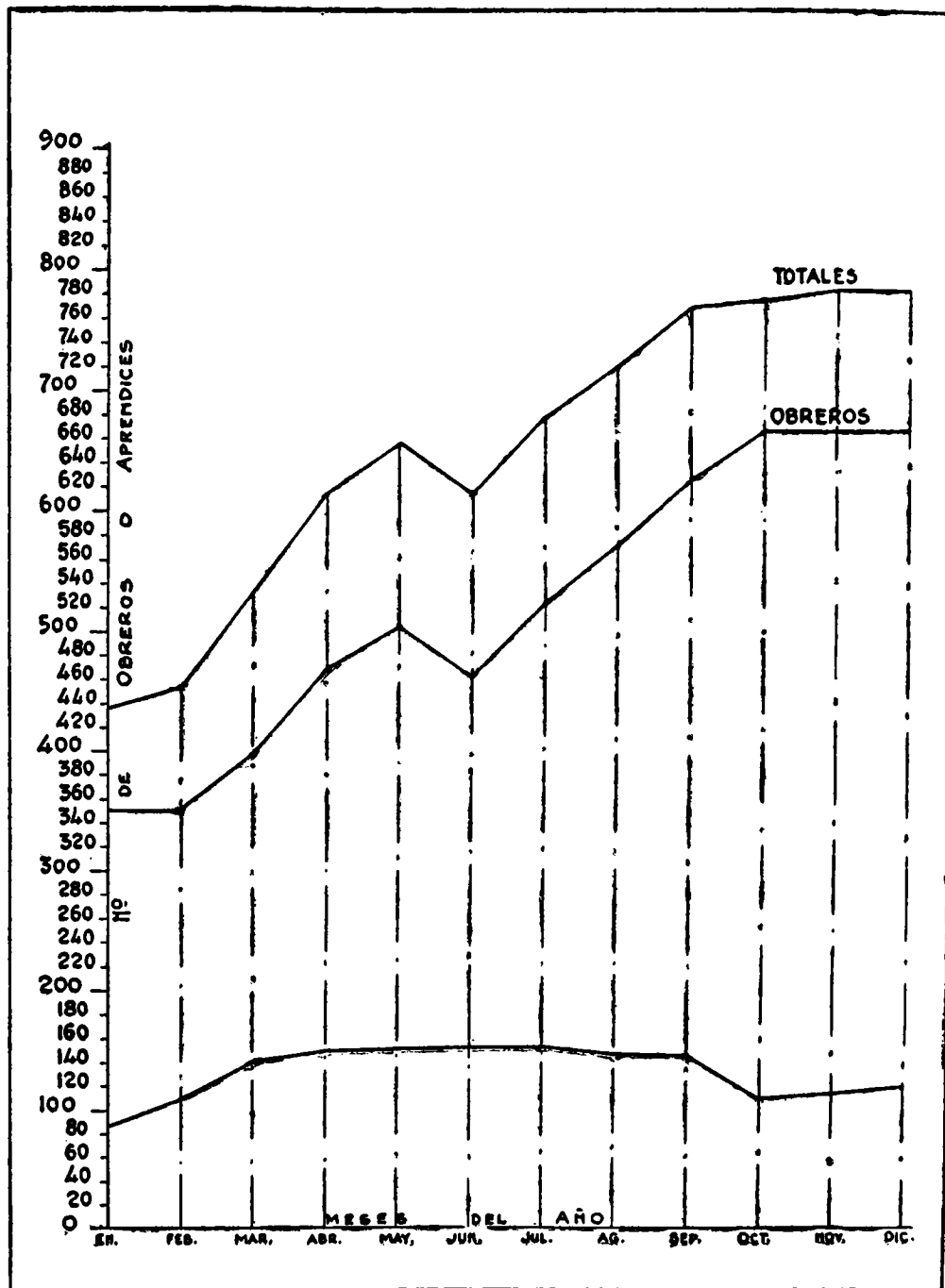
Personal ocupado, suspendido e inscripto

EL RAYADO OBLICUO DEMUESTRA GRA-
FICAMENTE EL PERSONAL OBRERO SIN OCUPACION



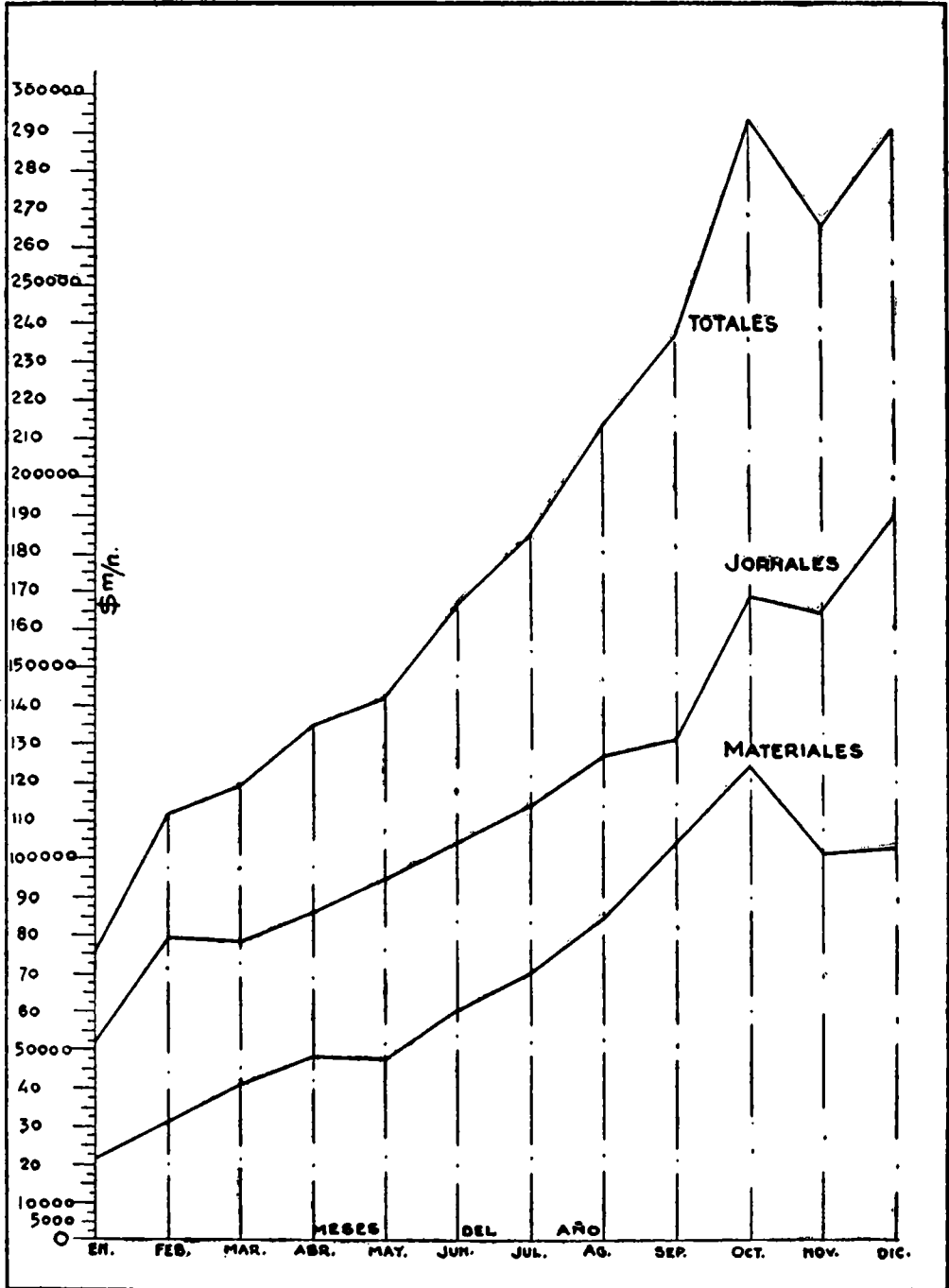
BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO TALLERES GENERALES

Media del número de obreros y aprendices que han trabajado en cada mes del año 1939



BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO TALLERES GENERALES

Trabajo mensual — Jornales, materiales y totales — Año 1939



BASE NAVAL DE RIO SANTIAGO

Durante el año 1939 la Base Naval de Río Santiago desarrolló sus actividades normales eficientemente. Es necesario significar una vez más, la escasez de los recursos con que cuenta, ya que de no existir tal situación podrían ampliarse muchos de sus servicios y mejorarse en particular los mismos.

Como a la Base Naval de Puerto Belgrano, es de imprescindible necesidad proveerla de elementos auxiliares para el mejor servicio de los buques que atiende y en razón de su ubicación, dotarla de embarcaciones para el transporte diario de personal y aprovisionamientos.

Nuevamente se ha tenido que recurrir, en el año 1939, al empleo de remolcadores de compañías privadas, dado que los que existen son insuficientes para atender el servicio. La erogación que tal situación representa, añadido a que la Base tiene que estar supeditada a particulares para atender sus servicios en ese sentido, indican claramente la necesidad de proceder a la construcción de buques auxiliares, en general, para lo cual es imprescindible contar con los fondos indispensables.

Como todos los años y a pesar de las circunstancias anotadas, los escolares inscriptos en las escuelas 36 y 51 de las Islas, fueron transportados diariamente en embarcaciones de la Base.

Durante el año, los Talleres Generales han procedido a reparar y carenar a numerosos buques de la Armada y algunos particulares. En cuanto a las construcciones navales que se realizan en Río Santiago, sufrieron algunos inconvenientes derivados de la situación internacional, pues existieron dificultades en lo que se refiere a provisión de materiales que estaban adjudicados a firmas europeas. Pese a ello, los dos primeros avisos para la Escuela Naval Militar que en cumplimiento de la Ley 12.353 se comenzaron en 1938 y que llevarán los nombres de “Murature” y “King”, siguieron adelantando su construcción esperándose para 1940 pueda acelerarse la misma. El transporte “Ushuaia” que estará destinado al servicio de la Costa Sud, también siguió construyéndose aunque con ritmo lento por las razones anotadas. Se terminaron los avisos “Zurubí” y “Dorado” mandados construir por el Servicio de Practicaje. Una chata taller para el servicio de reparaciones de los buques y una bomba eléctrica de 6 toneladas por hora, fueron las otras construcciones de esta clase efectuadas por los Talleres Generales de la Base durante el año 1939.

Numerosas otras obras, de distinta índole fueron llevadas a términos para cumplir con las necesidades de buques y dependencias de esta Base Naval.

El utilaje y los implementos de los Talleres Generales han sido mejorados en los límites permitidos por los recursos con que se ha contado; no obstante ello, es mucho lo que falta hacer en ese sentido. Asimismo se construyeron algunos locales y ampliaron otros para dar mayor desarrollo a las

distintas secciones de los talleres, ampliaciones que han sido impuestas por necesidades ineludibles del servicio. Todas estas reformas han sido efectuadas en la forma más económica posible.

La producción de energía eléctrica en la Base ha aumentado con relación a 1938; los servicios eléctricos funcionaron normalmente, existiendo planes de modificación y renovación de los equipos generadores.

Con la construcción del Astillero en Río Santiago, obra que es ya una necesidad nacional a fin de que en el país se puedan efectuar construcciones navales que hasta la fecha tienen que ser ordenadas en el extranjero, tendrá naturalmente una gran influencia en lo que a los Talleres Generales de esta Base se refiere. Por este motivo, todas las modificaciones y adelantos que se efectúan, se relacionan con la obra futura a fin de evitar nuevos gastos llegada la oportunidad. Dado que la edificación donde funcionan estos talleres en la actualidad es sumamente precaria, se impone su renovación total. Si se contara con los fondos indispensables para ir efectuando estas construcciones paulatinamente, se conseguiría evitar que llegado un momento haya que proceder a efectuar estas obras en forma conjunta, lo que acarrearía una fuerte erogación. Por otra parte, la capacidad de los talleres es cada vez más reducida a medida que aumenta el tonelaje de las nuevas construcciones, situación que hará crisis al ponerse en servicio el Astillero, por lo que se considera prudente ir buscando soluciones apropiadas a este respecto.

Durante el año funcionaron normalmente los cursos de la Escuela de Aprendices Operarios.

Dado el impulso que está tomando la construcción naval en el país y a fin de obtener personal capacitado, se considera que es necesario crear, en algunas escuelas industriales, un curso de especialización, análogamente a los que ya existen para otras ramas de la industria. La creación de este curso llenaría una necesidad no solo en la Marina de Guerra, sinó en el país y constituiría la iniciativa más importante en el camino hacia la independencia del extranjero en el campo de la construcción naval.

El funcionamiento del tren de dragado de la Base, sigue siendo malo y su rendimiento pobre por las continuas y costosas reparaciones a que debe ser sometido. Esta situación, que ya se ha hecho notar en memorias anteriores, se debe a los muchos años de servicio que tienen los elementos que se emplean. Durante el año se han extraído 15.845 metros cúbicos de material, el que ha sido utilizado para diversos rellenamientos de la Base y quintas ubicadas en la Isla Monte Santiago.

Hospital Naval La Plata—

El Hospital Naval ha llenado, durante 1939, debidamente sus funciones. Sus distintos servicios médicos y auxiliares de desarrollaron con toda eficiencia.

A grandes rasgos, las actividades de este Hospital durante el año, fueron las que a continuación se mencionan:

Servicio de Clínica Médica: Internados . . .	398
Servicio de Cirujía: Internados	524
Servicio de Urología	158
Servicio de Dermatosifilografía	411

Rayos X

Radiografías	2.409
Radioscopías	84
Electrocardiogramas	11
Rayos ultra-violetas (aplicaciones) . . .	320

Consultorio Odontológico:

Atendidos	1.351
---------------------	-------

Junta de Reconocimientos Médicos:

Informes evacuados	582
------------------------------	-----

Laboratorio de Análisis Químicos:

Análisis efectuados	3.282
-------------------------------	-------

Laboratorio para examen de aptitud:

Exámenes efectuados	364
-------------------------------	-----

Farmacia:

Recetas despachadas	19.983
-------------------------------	--------

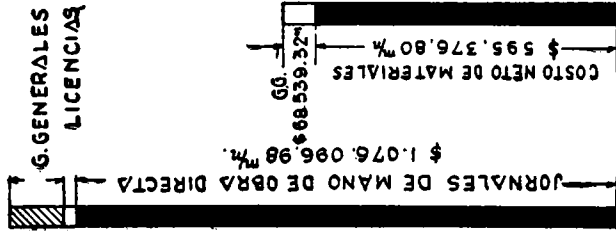
Fallecidos en 1939	16
------------------------------	----

BASE NAVAL DE RIO SANTIAGO TALLERES GENERALES

Montos invertidos — Año 1939

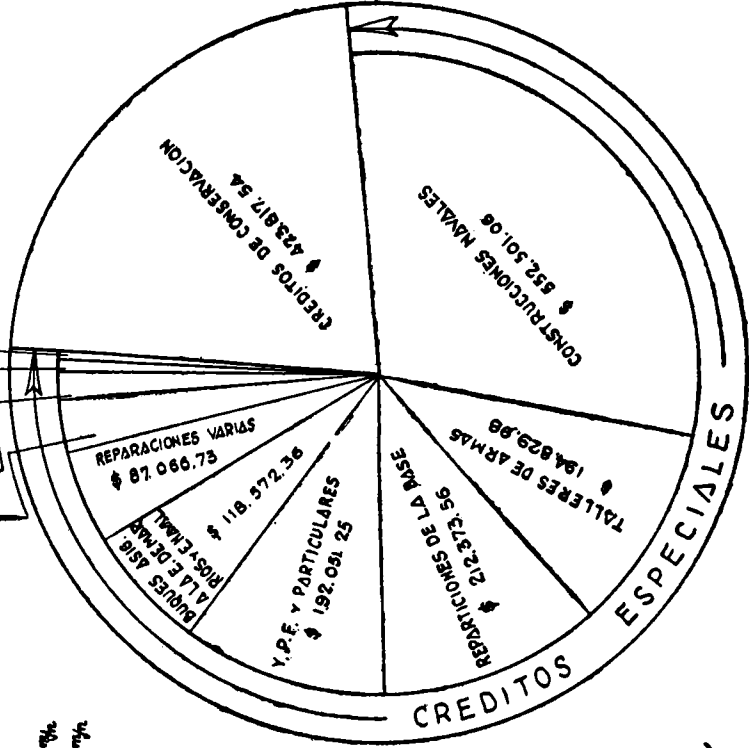
CONSTRUCCION NUEVO ASTILLERO \$ 49.739.44
 LICENCIA ANUAL OBREROS PERMANENTES \$ 27.005.81
 ESCUELA DE APRENDICES OPERARIOS \$ 13.800.00
 ESC. NAVAL Y EMBARC. DE LA ESC. \$ 3.082.39

G. GENERALES \$ 107.821.21 %
 LICENCIAS \$ 27.005.81 %



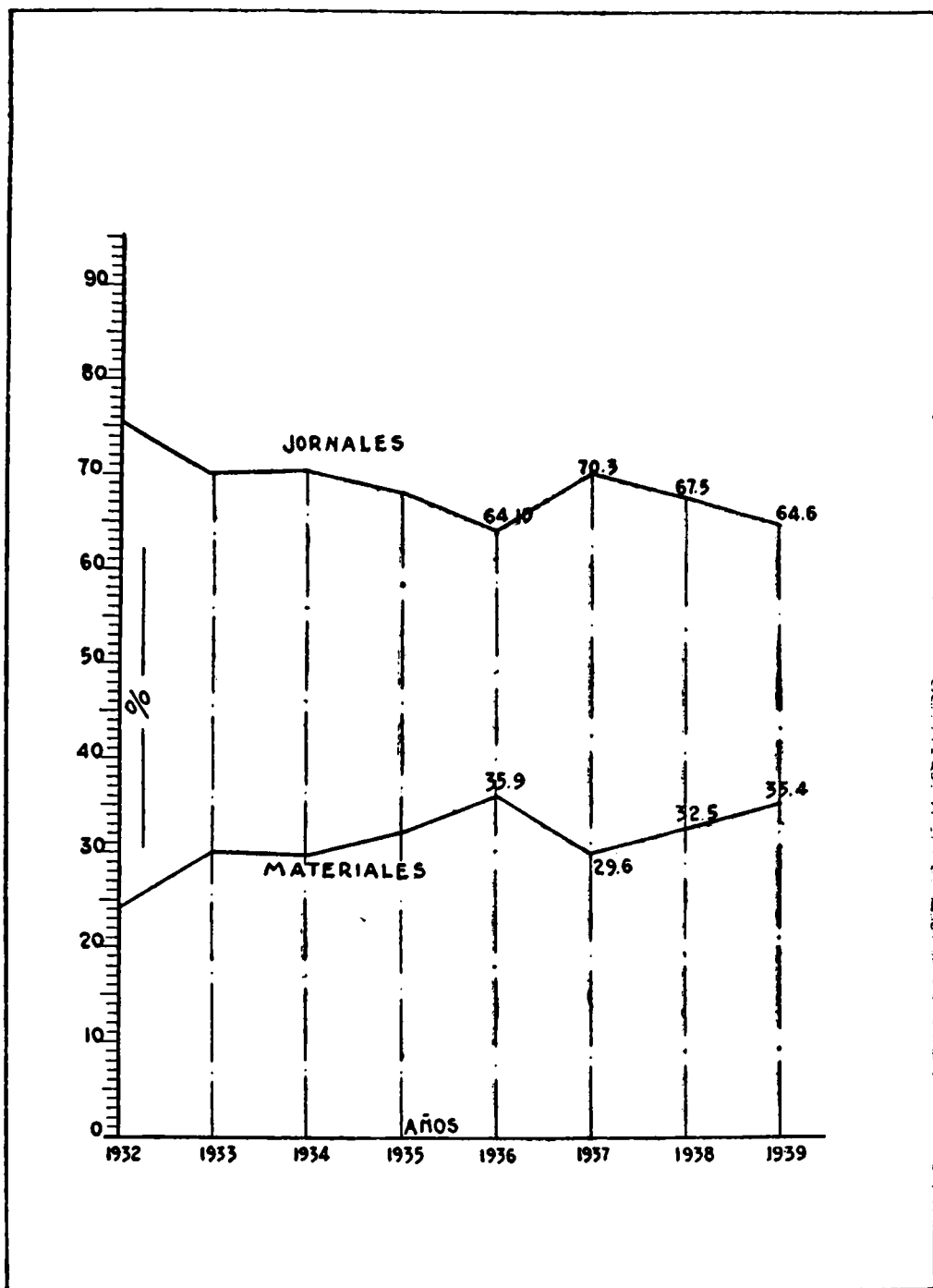
JORNAL DE MANO DE OBRERA DIRECTA \$ 1.210.924.00 %
 MATERIALES \$ 663.916.12 %

TOTAL GENERAL \$ 1.874.840.12 %



BASE NAVAL DE RIO SANTIAGO

Porcentaje de jornales y materiales con respecto al total empleado en las obras, comprendido entre los años 1932-1939



ANEXO "G"
DEL PRESUPUESTO GENERAL DE GASTOS
PARA EL AÑO 1939
LEY N.º 12.599

RESUMEN DE SUELDOS, JORNALES Y OTROS GASTOS

Inciso	Concepto	\$ ₡
	SUELDOS	48.288.370.—
		<hr/>
1	Personal militar	25.237.920.—
	Superior	7.412.280.—
	Subalterno	17.825.640.—
2	Personal civil	18.731.862.—
	Docente	419.200.—
	Administrativo y técnico profesional	3.647.770.—
	Obrero y de maestranza	7.813.492.—
	De servicio	1.091.220.—
	Policía Marítima	5.760.180.—
3	Asignaciones diversas	4.318.588.—
	Personal superior	2.314.020.—
	Personal subalterno	2.004.568.—
4	Otros gastos	24.819.703.66
		<hr/>
	Mantenimiento y equipo del personal	8.993.850.—
	Gastos de operaciones	8.077.684.90
	Reparación y renovación del material	5.378.383.50
	Gastos generales, eventuales y varios	2.369.785.26
		<hr/>
	Total Anexo "G"	73.108.073.66

INCISO 1º

PERSONAL MILITAR

Jerarquías	N.º por Jerarquía	Remuneración mensual	Importe mensual \$ $\frac{m}{n}$	Importe anual \$ $\frac{m}{n}$
<i>Item Personal militar superior</i>				
Almirante	1	2.200	2.200	26.400
Vicealmirante	2	1.900	3.800	45.600
Contraalmirante	9	1.600	14.400	172.800
Capitán de navío; ingeniero, cirujano, contador y auditor inspectores y vicario general	34	1.300	44.200	530.400
Capitán de fragata; teniente coronel; ingeniero, cirujano, contador y auditor subinspectores	108	1.000	108.000	1.296.000
Teniente de navío; mayor; ingeniero, cirujano, contador y auditor principales y farmacéutico inspector	149	800	119.200	1.430.400
Teniente de fragata; capitán; ingeniero, cirujano y contador de 1ª, farmacéutico subinspector y capellán	294	600	176.400	2.116.800
Alférez de navío; teniente 1º, ingeniero, y contador de 2ª y farmacéutico de 1ª	176	450	79.200	950.400
Alférez de fragata; teniente; ingeniero, y contador de 3ª y farmacéutico de 2ª	118	400	47.200	566.400
Guardiamarina; subteniente y auxiliar contador	68	310	21.080	252.960
Cadete naval embarcado	67	30	2.010	24.120
Total ítem personal militar superior . .	1026		617.690	7.412.280

Item personal militar superior

Discriminación del personal por cuerpos

Jerarquías y equivalencia	Cuerpo General	Cuerpo de artillería de costas	Cuerpos de Ingenieros				Cuerpo de Sanidad			Cuerpo de administración	Cuerpo jurídico	Clero castrense	TOTAL
			Nav.	Maq.	Elec.	Esp.	Ciruj.	Dent.	Farm.				
Almirante	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
Vicealmirante	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
Contraalmirante	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	
Capitán de navío	25	—	2	1	—	2	—	—	—	—	1	34	
Capitán de fragata	74	4	11	2	—	7	—	—	6	1	—	108	
Teniente de navío	68	6	29	6	2	16	—	—	17	2	—	149	
Teniente de fragata	128	18	50	15	1	25	3	15	27	—	10	294	
Alferez de navío	79	14	49	15	2	—	—	—	14	—	—	176	
Alferez de fragata	70	14	23	4	—	—	—	—	5	—	—	118	
Guardiamarina	52	1	—	—	—	—	—	—	15	—	—	68	
Cadete naval embarcado	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67	
TOTALES	575	57	164	41	5	50	4	15	86	4	11	1.026	

Item Personal militar subalterno

Jerarquía	N.º por Jerarquía	Remunera- ción mensual	Importe mensual	Importe anual
Suboficial mayor	29	500	14.500	174.000
Suboficial principal	150	400	60.000	720.000
Suboficial primero	290	350	101.500	1.218.000
Suboficial segundo	430	300	129.000	1.548.000
Cabo principal	660	240	158.400	1.900.800
Cabo primero	1230	200	246.000	2.952.000
Cabo segundo	1358	160	217.280	2.607.360
Cadete naval	400	6	2.400	28.800
Marinero y soldado 1º	2510	110	276.100	3.313.200
Marinero y soldado 2º	3030	70	212.100	2.545.200
Aprendiz	418	15	6.270	75.240
Conscripto	4128	15	61.920	743.040
Total ítem personal militar subalterno .	14.633		1.485.470	17.825.640
Total inciso 1º	15.659		2.103.160	25.237.920

INCISO 2º
PERSONAL CIVIL

Categoría	N.º por Categoría	Remuneración mensual	Importe mensual	Importe anual
<i>Item Personal docente</i>				
Profesor de taller de radiotelegrafía (Escuela de Mecánica)	1	550	550	6.600
Profesor de cultura física (Escuela Naval Militar)	6	350	2.100	25.200
Profesor de matemáticas y de física (Escuela de Mecánica)	8	275	2.200	26.400
Profesor de dibujo, educación física y mecanografía (Escuela de Mecánica)	9	250	2.250	27.000
Profesor (Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales)	21	250	5.250	63.000
<hr/>				
Total ítem personal docente, partidas individuales	45		12.350	148.200
1 Profesor de materias matemáticas, profesionales, fisico-química y complementarias, a razón de \$ $\frac{m}{n}$ 87,50 mensuales por cada hora de clase semanal (Escuela Naval Militar)				243.600
2 Pago de horas de clase y remuneración de profesores suplentes y cátedras extraordinarias				27.400
<hr/>				
Total ítem personal docente				419.200

Item 1—Personal administrativo y técnico profesional

Ministro	1	2.400	2.400	28.800
1 Oficial mayor	2	1.000	2.000	24.000
5 Oficial 3º	4	800	3.200	38.400
7 Oficial 5º	9	700	6.300	75.600
8 Oficial 6º	1	650	650	7.800
9 Oficial 7º	13	600	7.800	93.600
10 Oficial 8º	7	550	3.850	46.200
11 Oficial 9º	44	500	22.000	264.000
12 Auxiliar mayor	35	450	15.750	189.000
13 Auxiliar principal	32	400	12.800	153.600
14 Auxiliar 1º	34	375	12.750	153.000
15 Auxiliar 2º	50	350	17.500	210.000
16 Auxiliar 3º	106	325	34.450	413.400
17 Auxiliar 4º	50	300	15.000	180.000

Item—Policía Marítima

Categoría	N.º por Categoría	Remunera- ción mensual	Importe mensual	Importe anual
Personal superior				
9 Oficial 7º	2	600	1.200	14.400
11 Oficial 9º	7	500	3.500	42.000
12 Auxiliar mayor	10	450	4.500	54.000
13 Auxiliar principal	14	400	5.600	67.200
15 Auxiliar 2º	36	350	12.600	151.200
17 Auxiliar 4º	73	300	21.900	262.800
19 Auxiliar 6º	120	250	30.000	360.000
20 Auxiliar 7º	55	225	12.375	148.500
21 Auxiliar 8º	44	200	8.800	105.600
23 Ayudante principal	55	180	9.900	118.800
Total personal superior	416		110.375	1.324.500
Personal subalterno				
15 Auxiliar 2º	1	350	350	4.200
16 Auxiliar 3º	3	325	975	11.700
17 Auxiliar 4º	9	300	2.700	32.400
19 Auxiliar 6º	20	250	5.000	60.000
20 Auxiliar 7º	41	225	9.225	110.700
21 Auxiliar 8º	105	200	21.000	252.000
Cabo	175	180	31.500	378.000
Marinero de 1ª	759	160	121.440	1.457.280
Marinero de 2ª	1255	140	175.700	2.108.400
Marinero de 3ª	20	70	1.400	16.800
Total personal subalterno	2388		369.290	4.431.480
Total ítem policía marítima, partidas in- dividuales	2804			5.755.980
1 Retribución a oficiales con cargo de clase en la Escuela de Policía Ma- rítima				4.200
Total ítem policía marítima				5.760.180
Total inciso 2º				18.731.862

INCISO 3º

ASIGNACIONES DIVERSAS

Partida	Concepto	Al año \$ %.
<i>Item asignaciones diversas al personal superior</i>		
1	Asignaciones, diferencias de sueldos y asistentes, cuya liquidación se efectuará de acuerdo con las leyes y reglamentos en vigor	2.314.020.—
El suplemento de servicio activo se liquidará con arreglo al cuadro siguiente:		
Cuerpos: General, de Artillería de Costas, de Ingenieros, de Sanidad, de Administración, Jurídico y Clero Castrense:		
	Almirante	\$ 350
	Vicealmirante	" 350
	Contraalmirante	" 350
	Capitán de navío y equivalente	" 300
	Capitán de fragata y equivalente	" 200
	Teniente de navío y equivalente	" 130
	Teniente de fragata y equivalente	" 90
	Alférez de navío y equivalente	" 70
	Alférez de fragata y equivalente	" 65
	Guardiamarina y equivalente	" 60
	Cirujano principal (ascendido antes del 30 12 de 1937)	" 200
	Cirujano de 1ª (incorporado antes del 30 12 de 1937)	" 200
	Dentista de 1ª (incorporado antes de 30 12 de 1937)	" 140
	Total ítem asignaciones diversas al personal superior	2.314.020.—
<i>Item asignaciones diversas al personal subalterno</i>		
1	Asignaciones, diferencias de sueldos, premios y subsidios, cuya liquidación se efectuará de acuerdo con las leyes y reglamentos en vigor	2.004.568.—
	Total ítem asignaciones diversas al personal subalterno	2.004.568.—
	Total inciso 3º	4.318.588.—

INCISO 4º
OTROS GASTOS

Partida	Concepto	Al año \$ %.
<i>Item 1. Mantenimiento y equipo del personal</i>		
1	Recionamiento y equipo para el personal militar y civil de la Armada y sus servicios anexos (policía marítima, personal subalterno de transportes, hidrógrafos, torreros y guardianes de faros). Ayuda de costas para el personal militar y civil destacado en comisiones hidrográficas. Racionamiento de detenidos y clandestinos	8.993.850.—
	Total ítem 1	8.993.850.—
<i>Item 2. Gastos de operaciones</i>		
1	Aquisición, reparación y construcción de artículos de dotación fija y consumo. Repuestos de todas clases. Medicamentos y farmacia. Fomento de bibliotecas y traducciones. Impresiones y publicaciones	2.958.334.90
2	Combustible	4.827.800.—
3	Energía eléctrica, gas y agua	291.550.—
	Total ítem 2	8.077.684.90
<i>Item 3—Reparación y renovación del material</i>		
1	Construcción, reparación, renovación, adquisición y gastos de conservación de todo el material de guerra (marítimo, aéreo y terrestre), edificios, obras y elementos necesarios para los talleres, las reparticiones terrestres, las comunicaciones, la navegación y demás necesidades de la Armada. Seguro de obreros accidentados	3.525.383.50
2	Adquisición, renovación y mantenimiento del material aeronáutico. Su inversión se clasificará en jornales y materiales, llevándose por separado las respectivas cuentas	1.853.000.—
	Total ítem 3	5.378.383.50
<i>Item 4. Gastos generales, eventuales y varios</i>		
1	Gastos de etiqueta del Ministro	10.800.—
2	Gastos generales y eventuales, cuya inversión se clasificará en:	484.143.—

Partida	Concepto	Al año \$ $\frac{\%}{100}$.
	a) Eventuales varios;	
	b) Recepción de conscriptos y alumnos para escuelas;	
	c) Confección de cédulas de identidad y pasaportes;	
	d) Estudios hidrográficos y señalación;	
	e) Contribución de la Marina argentina al sostenimiento de la Oficina Hidrográfica Internacional. Ejecución y publicación de cartas y derroteros;	
	f) Concursos deportivos.	
3	Servicio de comunicaciones, sostenimiento de estaciones fijas y reparación de instalaciones	77.435.—
4	Pasajes; exceso de equipajes; viáticos; licenciamiento de conscriptos; pasajes a los conscriptos con uso de licencia para visitar a sus hogares y que no utilicen los FF. CC. del Estado, en los que se les concederá pasaje gratuito. Hospitalización del personal. Asistencia y reconocimientos médicos por facultativos que no sean de la Armada. Comisiones del servicio . . .	699.125.—
5	Fletes, pilotajes, remolques, lanchajes, acarreos, seguro de transportes y otros gastos originados por el transporte de mercadería o efectos; gastos de removido y conservación de los mismos. Auxilio y salvamento . . .	469.612.20
6	Gastos de entierro y luto; traslado e incineración de restos del personal, de acuerdo con las reglamentaciones en vigor	113.900.—
7	Alquileres, servicios sanitarios y de agua	239.320.—
8	Representación y agasajos en el país y en el extranjero	160.000.—
9	Sostenimiento del Asilo Naval (Art. 13, Item 11, Ley 3727)	42.500.—
10	Sostenimiento de la Liga Naval	21.250.—
11	Deuda de los pueblos de Puerto Madryn y Rawson por servicios atrasados de obras sanitarias	51.700.06
	Total ítem 4	<u>2.369.785.26</u>
	Total Inciso 4º	<u>24.819.703.66</u>