

**MEMORIA**

===== **DEL** =====

**MINISTERIO DE MARINA**

**CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO**

**1938**



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

**BUENOS AIRES**

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

— 1939 —

## Al Honorable Congreso de la Nación.

En las páginas que siguen doy cuenta detallada a Vuestra Honorabilidad de las actividades desplegadas por el Departamento a mi cargo, durante el tiempo que abarca la presente Memoria.

Con la incorporación de las nuevas unidades que estaban en construcción desde tres años atrás,—7 exploradores y 3 rastreadores que forman parte de la flota desde el año ppdo.,—las autoridades navales han dado cumplimiento, dentro de la suma autorizada por la misma, a la ley N.º 11.378 sancionada por el H. Congreso el año 1926, quedando a la fecha prácticamente agotados los fondos, sin que en realidad se hayan satisfecho todas las adquisiciones por ella previstas.

El aumento de precios en las construcciones navales en los diez años que comprendió el plazo de financiación de la citada ley, ha sido el factor principal que ha impedido la contratación del tercer crucero y de los tres submarinos que aun faltarían adquirir para el exacto cumplimiento de aquella ley.

Es oportuno, no obstante esta sensible demora en tales adquisiciones, expresar a V. H. la gran satisfacción del personal de la Armada, casi en su totalidad en permanente contacto con las unidades adquiridas, al contemplar el gran paso adelante que la institución ha dado con la renovación de sus viejas unidades navales, renovación que permite conservar y acrecer con un frecuente entrenamiento y con firme dedicación, los conocimientos indis-

pensables para responder debidamente a la confianza que la Nación ha depositado en él y cumplir su patriótica aspiración de contribuir en la máxima medida posible, a la elevada misión que le corresponde dentro de los organismos que tienen a su cargo la defensa nacional.

En los primeros meses del corriente año, se ha incorporado también a la flota el crucero “La Argentina”, nuevo buque escuela al que le toca la honrosa tarea de reemplazar a la gloriosa fragata “Presidente Sarmiento”. Con esta incorporación se ha dado cumplimiento a la ley número 11.925, que V. H. dictara con fecha 29 de septiem. de 1934.

“La Argentina”, inició ya su primer viaje de instrucción que realiza con todo éxito.

La instrucción y entrenamiento de las fuerzas navales ha continuado ininterrumpida y orgánicamente, con directivas precisas para obtener de ambas el máximo rendimiento efectivo. Está inculcado en el personal superior y subalterno como un principio doctrinario, que no basta tener buques y armas para tener poder naval; es necesario que esos buques convenientemente manejados permitan la utilización de sus armas con eficacia, pues sólo cuando torpedos y proyectiles dan en el blanco, el “poder” se pone de manifiesto. Este principio directivo, difícil de cumplir en la práctica sin una ejercitación permanente, justifica la continua actividad de las Escuadras, que han trabajado durante el año con intensidad creciente, finalizando sus maniobras con ejercicios de tiro y lanzamientos de torpedos demostrativos de su eficiencia.

Es indudable que esta necesaria movilidad de flota, que consume un porcentaje crecido del presupuesto de gastos del Departamento, ha impuesto

un aumento ineludible sobre los consumos (munición, combustible, enseres, etc.); pero, es grato al suscripto señalar a este respecto que pese al crecido aumento de las unidades, una mejor utilización de las mismas en sus ejercicios, unida a restricciones razonables de navegaciones improductivas y a una celosa administración y distribución de los fondos, ha permitido mantenerlas dentro de las previsiones de su presupuesto actual, sacando de ellas todo el rendimiento que han podido dar. No ha podido hacerse lo mismo con el personal, que aumentado en la medida necesaria para tripular las unidades incorporadas, ha obligado al consiguiente aumento en las partidas de sueldos, insuficientes para satisfacer los nuevos requerimientos. Por eso, se ha contemplado en el proyecto de presupuesto para 1940, el acrecimiento de dichas partidas.

País abierto al mar, por el que envía y recibe toda su riqueza, fuente a la vez de toda la actividad de la Nación, el nuestro es, esencialmente, un país marítimo, no obstante oponerse a ello una tradición mediterránea que no condice con la realidad.

La situación estratégica del país, en el extremo de un largo continente, exige comunicaciones con los centros de actividades mundiales por medio de la vía marítima y es esta ruta la que la Marina de Guerra tiene por misión conservar libre y expedita para que la Nación trabaje tranquila, acrecentando su acervo material e intelectual.

Nuestro fatalismo geográfico destaca su importancia fundamental en nuestra vida de relación interna y externa, no tan sólo al través de nuestra historia y de nuestra evolución político-económica, sino a la luz de acontecimientos mundiales que

evidencian una profunda agudización de desequilibrios económicos y políticos, agravados por perturbaciones ideológicas, latentes, en mayor o menor grado, en casi todos los pueblos de la tierra. Por mucho que debamos lamentar estas desviaciones de la ruta prudente que debiera seguir el intercambio material e intelectual (desviaciones a las que nuestro país se ha mantenido ajeno en cuanto le ha sido posible), ellas nos advierten que es previsor afrontarlas en el terreno de la realidad, aun cuando debamos imponernos para hacerlo con éxito, un sacrificio que por cierto está muy lejos de representar un pesado gravamen para la Nación.

Es previsor en este sentido, contemplar la situación que nos creará dentro de algunos años el envejecimiento de los buques capitales de nuestra flota, que se aproximan ya al límite de edad reconocido para esa clase de unidades y como se trata de buques cuya construcción requiere no menos de cuatro años, el P. E. ha creído indispensable prever desde ya su renovación, a cuyo efecto los organismos técnicos del Departamento de Marina efectúan los estudios pertinentes para proyectar un buque de ese tipo que reúna las condiciones necesarias para satisfacer nuestras necesidades estratégicas y fundamentar el proyecto de ley que oportunamente será elevado al H. Congreso.

La erogación que demandará el cumplimiento de una ley de esta naturaleza podrá parecer excesiva, pero si analizamos las cifras que expresan los créditos acordados hasta la fecha para las construcciones navales de nuestro país y los del anexo G, un sencillo y rápido estudio comparativo nos llevará a la convicción de que ello es un error.

En efecto, el monto de nuestro presupuesto de

Marina, que representa el 7,2 % del total, es bastante inferior, no sólo al de otros países que no tienen nuestro desarrollo potencial ni los requerimientos que le impone su mala situación geográfica-estratégica, sino también está muy por debajo del de aquellas naciones que en el orden de su intercambio comercial, cuentan las cifras en millares de millones de pesos nuestros. Bastaría como comprobación constatar el hecho de que calculada para nuestro país una población de 13.000.000 de habitantes, la Marina (incluidos los servicios de vigilancia, policía, iluminación y balizamiento de costas y los anexos de levantamientos y estudios hidrográficos, radiocomunicaciones, etc., que insumen el 16,8 % del total del anexo G del presupuesto general) cuesta a cada habitante la modesta suma de 5,60 \$  $\frac{m}{n}$  por año. Si agregamos a los presupuestos de los últimos 13 años las sumas destinadas a construcciones navales que se han efectuado durante ese plazo en cumplimiento de las leyes 11.378 y 11.925, con las cuales se han renovado todas las unidades de la Escuadra menos los dos acorazados, veremos también que dicho costo no ha exigido a cada ciudadano argentino sino un desembolso de 5,80 \$  $\frac{m}{n}$  por año, cifra insignificante si hemos de computarla como un “seguro” que garantice la defensa de su frontera marítima y de sus comunicaciones con el exterior, vale decir, la tranquilidad, la paz y la actividad de la Nación.

A consideración del H. Congreso se encuentra el proyecto de ley orgánica para el personal de la Armada, cuya sanción encarezco por ser la ley básica de la Institución y cuya necesidad no escapará a vuestro elevado criterio.

Con respecto a la Marina Mercante Nacional, el

Departamento a mi cargo, compenetrado de la importancia que para el país significa su organización y desarrollo, ha estudiado los problemas que le afectan y es su intención elevar a V. H. un proyecto de ley de censo general del material flotante dedicado al comercio y transporte, incluyendo capitales invertidos, gastos realizados, personal utilizado, combustibles y lubricantes empleados y movimientos de pasajeros y cargas, censo que es imprescindible realizar y que permitirá organizar la Marina Mercante Nacional mediante una legislación oportuna, que resuelva los problemas que afectan a la industria del transporte por agua.

En la exposición de la labor realizada durante el año, se han suprimido algunos detalles de las actividades de carácter general, que por su naturaleza, no aportarían a V. H. mayor elemento de juicio sobre la forma en que se emplean los recursos y otros datos de orden técnico profesional, que no deben salir del margen de reserva que impone la seguridad de la Nación.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

LEÓN L. SCASSO.  
*Miembro de Marina*

---

## SECRETARIA DEL MINISTERIO

---

*Presupuesto.*—De los \$ 73.046.186  $\frac{m}{n}$ , autorizados por el Anexo “G” del Presupuesto General de Gastos, sólo se invirtieron \$ 70.807.880  $\frac{m}{n}$ . Esta economía se descompone así:

Personal militar . . . . .	\$ $\frac{m}{n}$ 1.370.471
Personal civil . . . . .	» 760.000
Otros gastos . . . . .	» 107.795

La primera cantidad corresponde al número de retiros y bajas que se acordaron durante el año y cuyas vacantes no se cubrieron por no contarse en esas oportunidades con el necesario personal egresado de las respectivas escuelas. La economía del inciso personal civil es motivada por el retardo con que se fueron cubriendo las vacantes, respondiendo al propósito de producir el mayor número posible de economías en virtud de la situación financiera creada.

En cuanto al rubro gastos, su pequeño monto se distribuye en las 32 partidas del respectivo inciso, y es consecuencia lógica del cierre de ejercicio.

Para alcanzar este resultado ha sido imprescindible relegar para el año siguiente obras y adquisiciones muy necesarias, lo que ha traído como consecuencia un considerable recargo a las partidas del corriente año.

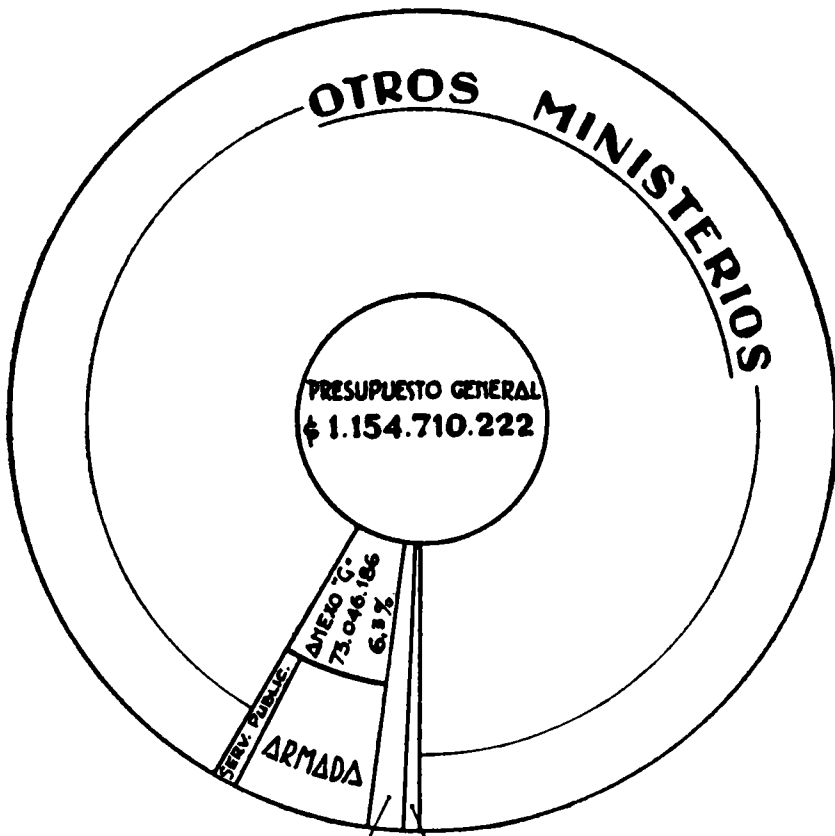
La prórroga del Presupuesto de 1938 para 1939, sumada a las economías que ha sido indispensable



realizar, hará que a las necesidades insatisfechas del primer año, se agreguen las del segundo y así llegará un momento en que, por no poderse postergar más la realización de ciertos programas de reparaciones y construcciones, habrá que afrontar de lleno el problema, resolviéndolo definitivamente.

En las hojas que siguen se indica gráficamente la distribución de los Anexos “G” y “J” y Plan de Trabajos Públicos, y también lo realmente invertido en esos tres rubros al cierre del ejercicio. La claridad de ellos, exime de entrar en mayores detalles y demuestra en forma evidente que los Servicios Públicos a cargo del Departamento de Marina, insumen por sí solos un 16 % del Anexo “G” y 2,4 del Plan de Trabajos Públicos y que los gastos exclusivos de la Marina de Guerra representan nada más que el 6 % del Presupuesto General de Gastos de la Nación.

**ANEXO G (MARINA) y J (RETIRO, y PENSIONES) y**  
**TRABAJOS PUBLICOS (MARINA), COMPARADOS**  
**CON EL PRESUPUESTO GENERAL DE LA NACION.**



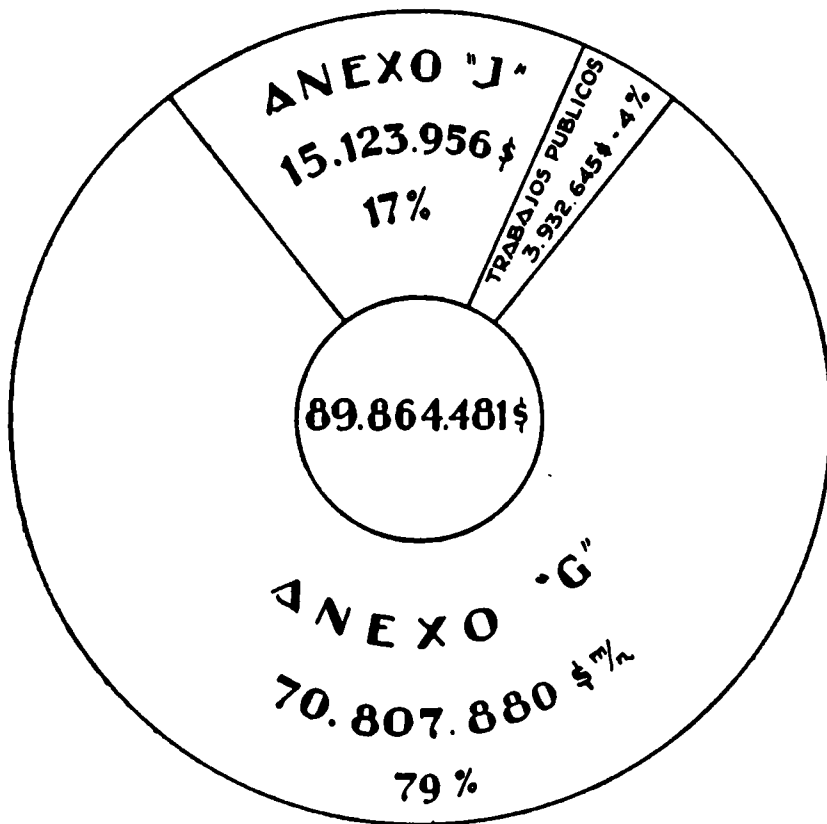
ANEXO J 1.3%  
15.875.000 ¢

TRABAJOS PUBLICOS  
5.750.000 ¢ - 0.5%

**PRESUPUESTO GENERAL**

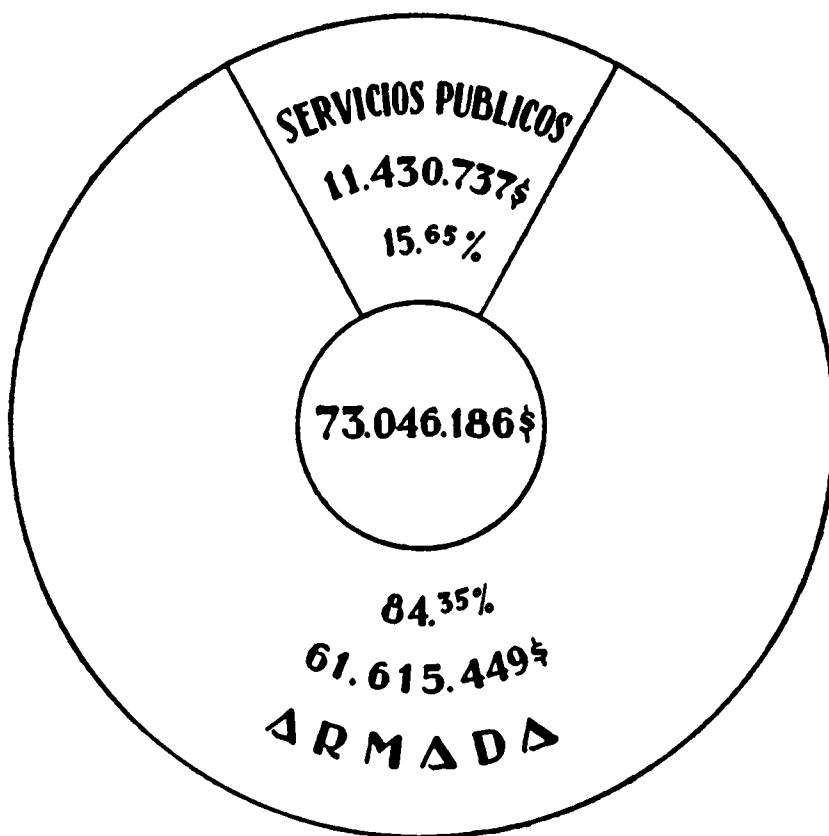
RENTAS GENERALES .....	995.684.539 ¢
TRABAJOS PUBLICOS (TITULOS) .....	159.025.683 ¢
<b>TOTAL .....</b>	<b>1.154.710.222 ¢</b>

**INVERSIONES TOTALES EFECTUADAS CON**  
**IMPUTACION A LOS ANEXOS "G" y "J"**  
**- y TRABAJOS PUBLICOS.**



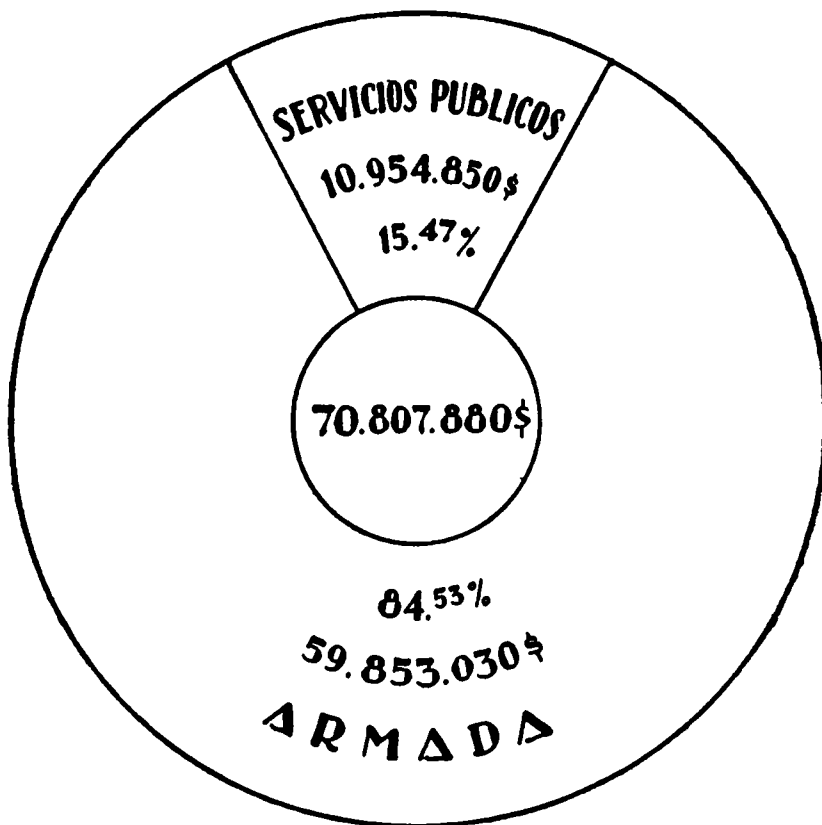
ANEXO "G" 1938

CREDITO AUTORIZADO



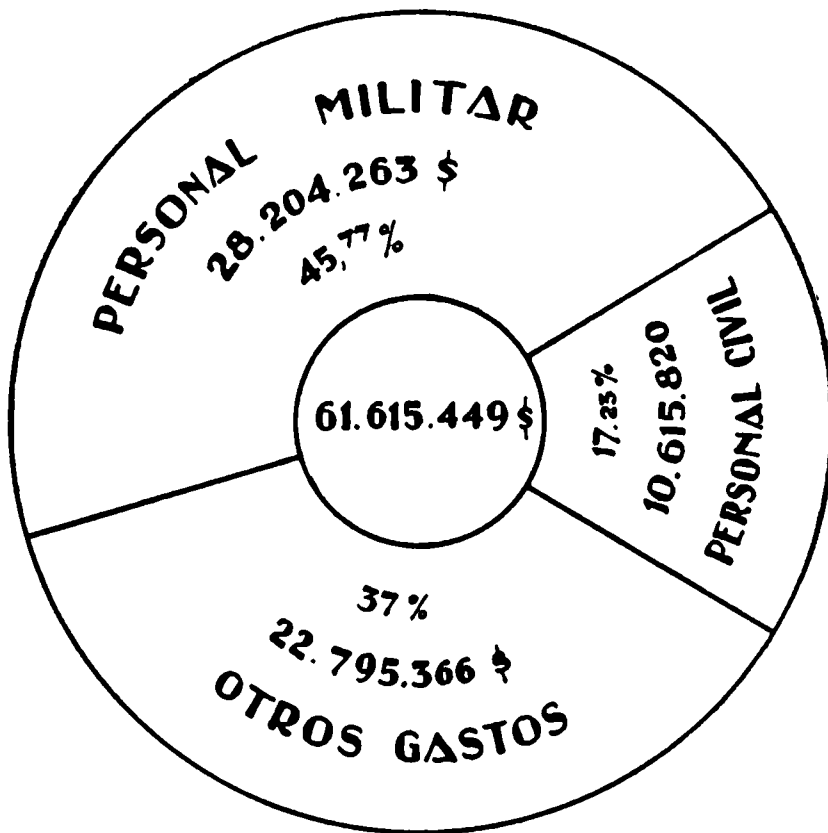
# ANEXO "G" 1938

## INVERSIONES

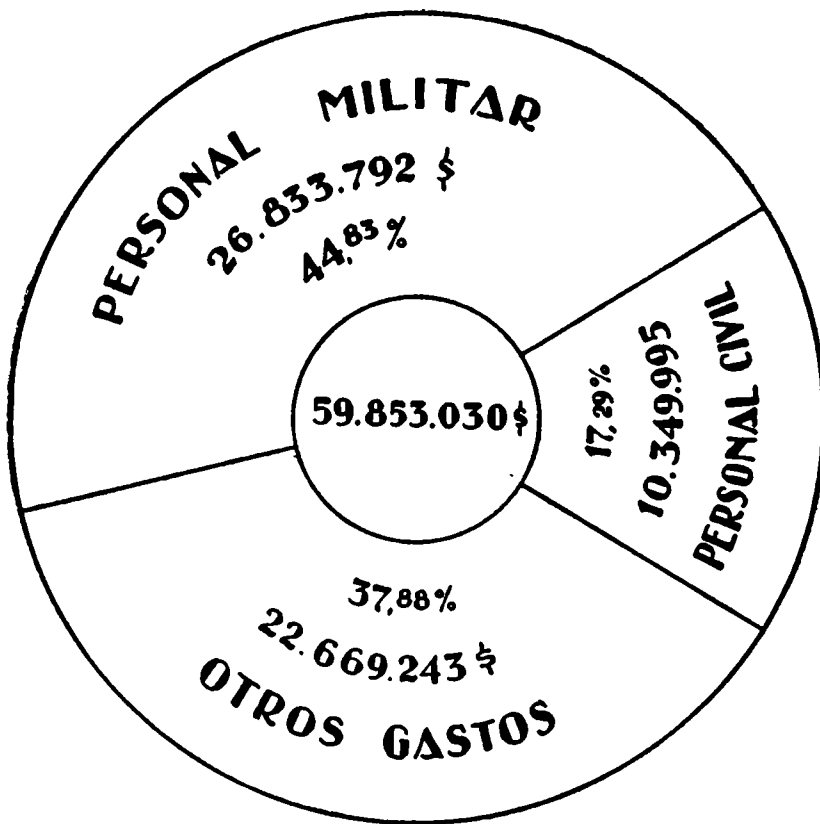


# ARMADA

## CREDITO AUTORIZADO

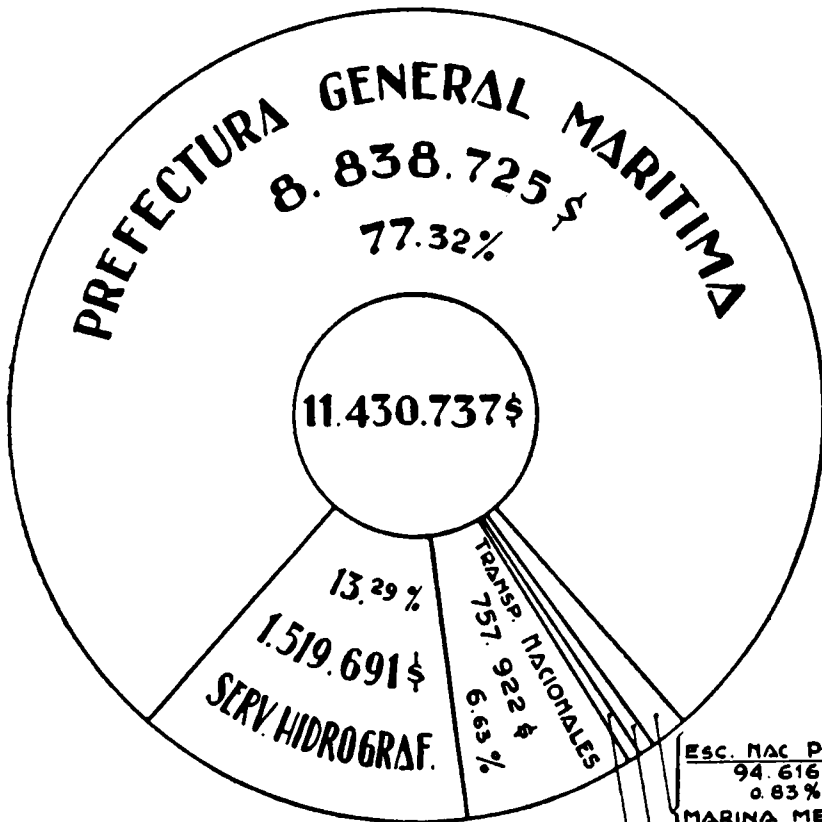


ARMADA  
INVERSIONES



SERVICIOS PUBLICOS

CREDITO AUTORIZADO

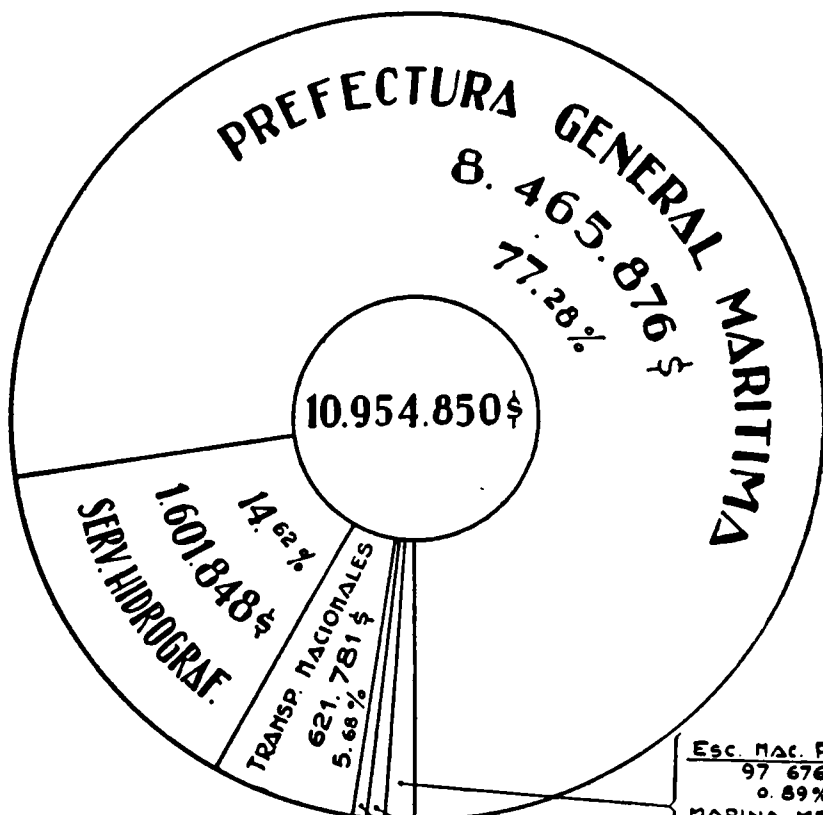


ESC. MAC PILOTOS	94.616 \$	0.83 %
MARINA MERCANTE	79.783 \$	0.70 %
ASILO NAVAL	50.000 \$	0.44 %
LIGA NAVAL	25.000 \$	0.22 %
OBRAS SANITARIAS PUERTO MADRYN Y RAWSON	65.000 \$	0.57 %



# SERVICIOS PUBLICOS

## INVERSIONES



Esc. Nac. Pilotos	97,676 \$	0.89%
MARINA MERCANTE	30,660 \$	0.28%
ASILO NAVAL	50,000 \$	0.46%
LIGA NAVAL	22,000 \$	0.20%
OBRAS SANITARIAS PUERTO MADRYN Y RAWSON	65,000 \$	0.59%

# ESTADO MAYOR GENERAL

---

## A—RESUMEN GENERAL DE LAS ACTIVIDADES DE LA MARINA

### 1—*Escuadras de Mar y de Ríos*—

Durante el año, ambas Escuadras han continuado su adiestramiento general, realizando numerosos ejercicios y cumpliendo el plan establecido para mantenerlas en un alto grado de eficiencia.

En los ejercicios realizados han tomado parte todas las unidades de superficie, submarinas y aéreas, así como las fuerzas asignadas a las bases navales.

Navegaciones realizadas a lo largo del litoral marítimo y fluvial por ambas escuadras y la frecuente permanencia en el mar y en los ríos, así como la realización de ejercicios parciales y de conjunto, han permitido obtener resultados halagüeños en la formación del espíritu marinero-militar y en el adiestramiento de las tripulaciones.

La Escuadra de Ríos tuvo oportunidad de cooperar además, con fuerzas del Ejército en operaciones combinadas.

Se han realizado los ejercicios de tiro reglamentarios para mantener la eficiencia de las diversas unidades y se han ejecutado lanzamientos de torpedos y ejercitaciones en las diversas armas, siguiendo el ritmo de adiestramiento normal.

La aviación naval ha cumplido su plan anual de ejercitaciones de armas y de bombardeo, así como realizado frecuentes ejercicios de exploración y navegación de vuelo a ciegas.

Las fuerzas de Defensa de Costas se ejercitaron en el empleo de las armas, intensificando muy especialmente la instrucción correspondiente a la defensa antiaérea.

## B—VIAJES Y COMISIONES REALIZADOS POR BUQUES DESTACADOS DE LAS ESCUADRAS

### 1—*Destacados al extranjero*—

El buque escuela “Presidente Sarmiento”, previa recorrida general, fué puesto en buenas condiciones de navegabilidad para realizar, como en años anteriores, el viaje anual destinado a la instrucción de los cadetes del último curso de la Escuela Naval Militar. Zarpó de Buenos Aires, en su XXXIX viaje, el día 18 de abril, visitando los puertos de Santos, San Juan de Puerto Rico, Cartagena, Colón, New Orleans, La Habana, Charleston, Bermudas, Azores, Burdeos, Lisboa, Casa Blanca, Santa Cruz de Tenerife y Dakar, llegando a la rada de La Plata el 5 de noviembre, dando por finalizado su viaje al extranjero. El 10 del mismo mes amarró en Dock Central, La Plata, habiendo navegado 19.289 millas.

El 15 de noviembre inició la segunda parte de su viaje por los ríos interiores, visitando los puertos de Santa Fe, Diamante, Rosario, San Nicolás, San Pedro y Concepción del Uruguay, amarrando en Dársena Norte el 7 de diciembre, con lo cual dió por finalizado su último viaje de instrucción.

Es de hacer notar la cordial acogida tributada a la tripulación del buque escuela en todos los puertos visitados, tanto nacionales como extranjeros, así como la buena impresión que en todos ellos dejaron sus tripulantes.

El crucero “Almirante Brown” realizó un viaje al puerto del Callao (Perú) llevando a su bordo a S. E. el señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, D. José M. Cantilo, quien se dirigió a Lima para tomar parte en la VIII Conferencia Panamericana a realizarse en dicha ciudad. Zarpó de Puerto Belgrano el 21 de noviembre, dirigiéndose a Valparaíso (Chile) donde embarcó al señor Ministro, saliendo luego con destino al Callao. Permaneció en dicho puerto hasta que finalizada la intervención del señor Cantilo en la Conferencia, éste volvió a embarcar emprendiendo viaje de regreso a Valparaíso. Inmediatamente después el buque siguió viaje a Puerto Belgrano donde llegó el 23 de diciembre, incorporándose a la Escuadra de Mar luego de haber navegado 7848 millas.

*Viajes a Europa.*—La necesidad de enviar a Europa las tripulaciones para los buques que finalizaban su construcción, presentó el problema del transporte del personal hasta Inglaterra, lo que por vapores de la carrera representaba una inversión extraordinariamente elevada. Además y coincidente con lo anterior, se presentaba el problema de traer al país materiales de guerra adquiridos en el extranjero, muchos de ellos explosivos, y por los cuales las empresas de transporte particular exigían grandes primas de seguro y fletes de mucho costo.

Para evitar tales gastos, se decidió enviar en su-

cesión los transportes “Pampa” y “Chaco”, llevando las tripulaciones y elementos necesarios para aprovisionar los buques y regresando luego con los materiales de guerra y repuestos de los buques recién construídos. La operación si bien entorpeció los servicios de la costa sud, permitió efectuar una gran economía y aseguró un oportuno, rápido y eficiente servicio de transporte de personal y material.

El transporte “Pampa” fué enviado a Liverpool (Inglaterra) con las tripulaciones para los nuevos torpederos “San Juan”, “San Luis”, “Misiones”, “Buenos Aires” y “Entre Ríos”. Zarpó de Puerto Belgrano el 12 de junio haciendo escalas en Pernambuco (Brasil) y Funchal (Madeira) para completar víveres, combustible y agua, llegando a Liverpool el 16 de julio. En este puerto desembarcó las tripulaciones, dirigiéndose luego a Barrow in Furness, Hamburgo y Gottemburgo donde embarcó los materiales de guerra destinados a la Armada, saliendo de este último puerto el 9 de octubre. Al país llegó el 16 de noviembre atracando en el Arsenal de Zárate.

El transporte “Chaco” fué enviado también a Liverpool conduciendo las tripulaciones de los torpederos “Corrientes” y “Santa Cruz” y para el crucero “La Argentina”. Zarpó de Puerto Belgrano el 6 de octubre y previa escala en Bahía (Brasil), San Vicente (Cabo Verde) y Lisboa (Portugal), llegó a Liverpool donde desembarcó las tripulaciones.

En el último puerto embarcó los materiales de guerra para la Armada y emprendió viaje de regreso, tocando los puertos de Las Palmas (Canarias)

y Pernambuco (Brasil) llegando a Puerto Belgrano el 5 de enero de 1939.

2—*Destacados en el país*—

El guardacostas “Pueyrredón” fué destacado de la Escuadra de Mar para efectuar un viaje de instrucción con los cadetes de la Escuela Naval de los cursos inferiores. Zarpó de Puerto Belgrano el 12 de febrero, entrando al puerto de Buenos Aires el 15 del mismo mes, volvió a zarpar el 22 con destino a Puerto Madryn y luego de efectuar diversos ejercicios en Golfo Nuevo, regresó a Puerto Belgrano donde entró el día 3 de mayo, dando por finalizado el viaje de instrucción, después de navegar 1784 millas.

El aviso “Golondrina”, perteneciente a la Escuadra de Ríos, el 6 de febrero desempeñó una comisión conduciendo a su bordo al Exmo. señor Presidente de la Nación y a los señores Ministros de Marina y Obras Públicas hasta la isla Martín García, regresando en el día al puerto de la Capital. El mismo buque, el 9 de febrero, zarpó para Mar del Plata, donde embarcó al señor Ministro de Agricultura, al señor Gobernador de la Provincia de Buenos Aires y otras autoridades, para presenciar el desfile de lanchas pescadoras con motivo de los festejos en celebración del “día del pescador”, realizados el 13 de febrero. Desembarcada la comitiva, el buque regresó a Buenos Aires donde llegó el día 16 de febrero.

Los rastreadores “Granville”, “Drummond” y aviso “Golondrina” realizaron un viaje a la Colonia (R. O. del Uruguay), conduciendo una delegación de la Comisión de Homenaje al General Bar-

tolomé Mitre, que colocó una placa en la residencia del prócer en dicha ciudad. El acto se realizó el día 27 de abril.

Los cañoneros “Independencia”, “Libertad” y rastreador “Drummond”, fueron destacados de la Escuadra de Ríos en el mes de noviembre y se trasladaron a Puerto Belgrano, tomando parte en diversos ejercicios de conjunto con la Escuadra de Mar. Dichos buques regresaron a Buenos Aires el 9 de diciembre y se incorporaron a la Escuadra de Ríos.

El rastreador “Drummond” desempeñó una comisión hasta Concepción del Uruguay, llevando los alumnos de la Escuela Superior de Guerra del Ejército. Zarpó de Puerto Nuevo el 19 de septiembre y regresó el 23 del mismo mes.

### *3—Participación de las Escuadras de Mar y de Ríos en ceremonias realizadas en la Capital Federal—*

Con motivo de la transmisión del mando presidencial el día 20 de febrero, los buques de ambas Escuadras entraron al puerto de la Capital, tomando parte sus tripulaciones en el desfile militar y ceremonias que se realizaron con tal motivo. El 2 de marzo la Escuadra de Mar regresó a Puerto Belgrano.

El 28 de junio, a fin de tomar parte en los festejos patrios del 9 de julio y realizar la ceremonia de la Jura de la Bandera, la Escuadra de Mar entró al puerto de la Capital. Durante su permanencia, los buques fueron visitados por numeroso público y en especial por alumnos de las escuelas.

La Jura de la Bandera se realizó el día 3 de julio

en los terrenos adyacentes a Puerto Nuevo, ceremonia a la que asistieron el Exmo. señor Presidente de la Nación y altas autoridades.

En el desfile del día 9 de julio, tomaron parte los alumnos de la Escuela Naval, Escuela de Mecánica, tropas de desembarco de ambas Escuadras y fuerzas de Infantería de Marina, así como las Escuadras Aéreas N.º 2 y 3 y la aviación de la Escuadra de Mar, con un total de 37 aviones.

#### 4—*Participación de la Armada en los festejos del 25 de mayo*—

Con objeto de asociarse a los festejos conmemorando el 25 de mayo, se dispuso que las unidades de las Escuadras de Mar y de Ríos se destacaran a diversos puertos del litoral marítimo y fluvial, llevando la participación de la Marina, para dar realce a las ceremonias que se realizaban en los núcleos de población que se indican seguidamente:

##### *Escuadra de Mar.*—Acorazados:

“Rivadavia” y “Moreno” . . Com. Rivadavia

##### Cruceros:

“25 de Mayo” y “Alte. Brown” Puerto Madryn

##### Torpederos:

“Tucumán” . . . . .	Río Gallegos
“La Plata” . . . . .	San Julián
“Catamarca” . . . . .	Necochea
“Córdoba” . . . . .	Bahía Blanca
Submarinos . . . . .	Mar del Plata



*Escuadra de Ríos.*—Cañoneros:

“Independencia” . . . . .	C. del Uruguay
“Libertad” . . . . .	San Nicolás
“Paraná” . . . . .	Paraná
“Rosario” . . . . .	Santa Fe

Rastreadores:

“Drummond” . . . . .	Corrientes
“Granville” . . . . .	Formosa

Aviso:

“Golondrina” . . . . .	Barranqueras
------------------------	--------------

5—*Cooperación de la Armada en diversos estudios*

El oceanográfico “Comodoro Rivadavia”, buque apto para trabajos de hidrografía y oceanografía, el 12 de septiembre inició un viaje llevando a su bordo miembros del Museo Argentino de Ciencias Naturales, que efectúan diversos estudios biológicos y geológicos de nuestros mares y costas marítimas. Se efectuaron numerosas observaciones de oceanografía física, temperaturas y corrientes marinas.

También se ha colaborado con la Comisión creada para medir un arco de meridiano, haciéndose experiencias con proyectores para materialización de punto en observaciones nocturnas.

Con motivo de la desaparición del buque escuela alemán “Admiral Karpfanger” se destacó el buque oceanográfico “Bahía Blanca” para que visitara toda la costa de las islas y canales fueguinos de jurisdicción argentina, en busca de los restos del mencionado buque.

## 6—*Vigilancia de costas*—

En momentos oportunos y sin previo aviso, han sido destacados buques de la Escuadra de Ríos a diversos puntos del litoral fluvial, para observar y ejercer vigilancia en zonas de presuntos contrabandos, cooperando con las autoridades encargadas de reprimirlos.

La Escuadra de Mar ha mantenido unidades destacadas en Tierra del Fuego, destinadas a la vigilancia de las costas e islas adyacentes, buques que han contribuido también al intercambio de comunicaciones entre las apartadas localidades de la región.

## C—COMISIONES NAVALES EN EL EXTRANJERO—AGREGADOS NAVALES

Durante el año 1938 funcionaron dos comisiones navales en el extranjero, una en Europa y otra en Estados Unidos de América.

La primera con sede en Londres y la segunda en Wáshington, ambas a cargo de Oficiales superiores de la Armada e integradas por jefes, oficiales y personal subalterno. Son organismos permanentes dotados de personal técnico capacitado en muchas materias que afectan el desarrollo industrial y comercial del país. Es grato constatar que los servicios de estas comisiones navales son utilizados frecuentemente por otros departamentos del Estado y reparticiones autónomas, no solo para obtener informaciones atinentes con sus actividades, sino también para efectuar operaciones de orden comercial que requieren acopio de datos y estadísticas para mayor ilustración en caso de adquisiciones, licitaciones, etc.

La Comisión Naval en Europa, continuó la fiscalización de la construcción de los buques últimamente incorporados así como el contralor de los materiales adquiridos para la Armada.

La Comisión Naval en Wáshington fiscalizó la adquisición de elementos adquiridos para la Armada y los estudios de un grupo de oficiales que se especializan en los EE. UU.

Ambos Jefes de las Comisiones Navales, son al mismo tiempo Agregados Navales en los países en que prestan servicios.

Se han mantenido Agregados Navales en Brasil y en Chile y Perú, este último desde el mes de octubre, con sede en Santiago de Chile.

#### *Escuela de Guerra Naval—*

Este instituto de estudios superiores, desarrolló el programa establecido sin dificultades.

#### D—NECESIDADES GENERALES DE LA ARMADA — PROGRAMA DE CONSTRUCCIONES — MATERIAL ADQUIRIDO

Varias son las necesidades urgentes de la Armada; todas ellas de importancia para mantener el estado actual de eficiencia del material flotante. La principal, es sin duda alguna, prever el reemplazo de los acorazados “Rivadavia” y “Moreno” que van llegando a su límite de vida. Ellos forman el núcleo principal de la Escuadra, son la vida y esencia del poder naval y es indispensable pensar en su reemplazo por unidades modernas que mantengan ese poder en el mayor estado de eficiencia. Como la renovación simultánea de ambos buques implicaría una carga demasiado pesada para las fi-

nanzas del país, se ha pensado en la conveniencia de reemplazar en primer término una de las unidades para encarar posteriormente la de la segunda. Mientras tanto, unas reparaciones generales a los dos acorazados actuales, permitirá mantenerlos en servicio hasta completar la renovación.

Con la incorporación de los últimos torpederos, han quedado agotados los fondos acordados por la ley 11.378, de renovación de material. El aumento del costo de construcción, no permitió adquirir el tercer crucero, el segundo grupo de tres submarinos ni renovar la totalidad del material previsto; quedan aun varias unidades, entre ellas los cañoneros “Libertad” e “Independencia” y los guardacostas “Belgrano” y “Pueyrredón”, que llevan más de cuarenta años de servicios en la Armada.

Otra necesidad, de urgente solución, es la provisión de un equipo de salvataje para submarinos, estudio ya efectuado por los técnicos de este Departamento. Los recientes acaecimientos en las marinas estadounidense e inglesa, ocurridos con intervalo de pocos días, muestran la urgencia y necesidad de proveer a la Armada de un equipo moderno de salvataje, por cuanto hasta la fecha sólo se cuenta con el aparato individual, llamado pulmón, para rescatar personal de submarinos hundidos. La campana neumática parece haber dado excelentes resultados en la marina de los Estados Unidos y es intención del Departamento de Marina construir una campana similar, con los elementos necesarios para su maniobra.

No hay duda que un equipo de salvataje próximo a la zona de maniobra de los submarinos, provee al personal una seguridad adicional que influye

grandemente sobre su moral, además de permitir el rescate de valiosas vidas en caso de accidente.

Otro de los problemas a resolver es el llamado “tren de escuadra”, que comprende los buques auxiliares que prestan servicios en las escuadras y que son factores de gran importancia para su movilidad. Forman el “tren de escuadra”, los remolcadores, buques tanques de combustible y agua, barre-minas, buques de aprovisionamiento, buques madres, etc.

La necesidad que más se hace sentir es la falta de remolcadores, de buques tanques y de barre-minas (rastreadores). Los cuatro remolcadores grandes adscritos a la Escuadra de Mar, no son suficientes para sus servicios; es necesario reemplazar a los viejos y pequeños remolcadores “Corvina”, “Delfín”, “Penguín”, “Tehuelche”, “Mero” y “R-51” que se encuentran en muy mal estado de conservación debido a su edad avanzada.

Se considera indispensable llevar a la práctica el proyecto, ya estudiado, de construir cuatro remolcadores de 180 toneladas y 300 H. P. y dos de 90 toneladas y 150 H. P.

Con respecto al problema de rastreadores cuya construcción se efectúa en el país con halagüeños resultados, se considera necesario aumentar el número de construcciones por cuanto falta mucho todavía para tener el mínimo indispensable de unidades para asegurar el libre pasaje de la Escuadra por los canales de acceso.

Los siete buques de este tipo, construidos en el país, que reemplazaron a los antiguos tipo “M”, adquiridos en Alemania en los años de la post-guerra, no alcanzan para formar una modesta escuadrilla que asegure la limpieza de un canal y me-

nos de canales como los nuestros de escasa profundidad, que se extienden a grandes distancias de la costa.

Se estima indispensable la construcción de una embarcación de 300 a 400 toneladas de desplazamiento, para atender el balizamiento de la ría de Bahía Blanca.

#### *Incorporación de buques—*

Durante el año 1938 han sido terminados e incorporados al servicio, los siguientes buques:

##### a) Construidos en el extranjero:

Torpedero “Buenos Aires”.

Torpedero “Corrientes”.

Torpedero “Entre Ríos”.

Torpedero “Misiones”.

Torpedero “San Juan”.

Torpedero “San Luis”.

Torpedero “Santa Cruz”.

La incorporación de estos siete torpederos a la Escuadra de Mar ha permitido con las unidades de este tipo ya existentes, tener una fuerza que asegure a la Escuadra la mínima protección indispensable, al mismo tiempo que le permite desarrollar sus ejercicios y prácticas en condiciones reales.

##### b) Construidos en el país:

Rastreador “Spiro”.

Rastreador “Py”.

Rastreador “Parker”.

Construidos en astilleros nacionales; los dos primeros en la Base Naval de Río Santiago y el tercero en el Astillero Sánchez de San Fernando, reem-

plazan a tres unidades del mismo tipo que fueron oportunamente radiadas del servicio. Han sido incorporados a la Escuadra de Mar. El rastreador "Py" se incorporará a principios del año 1939.

*Buques en construcción—*

*En astilleros de la Armada.*—El 15 de junio y de acuerdo con la autorización conferida por la ley 12.353, se colocó en los Astilleros de la Base Naval de Río Santiago, la quilla del rastreador "Mura-ture". Este buque tendrá un desplazamiento de 1000 toneladas.

En el mismo astillero se colocó el 31 de agosto, la quilla del transporte de mar "Ushuaia" que tendrá 1300 toneladas y será destinado al servicio de la costa sud.

El 1.º de agosto se colocó la quilla de un remolca-dor de mar de 280 toneladas y 450 H. P., que será construido en los talleres de la Base Naval de Puer-to Belgrano.

*En astilleros particulares.*—En los astilleros de la firma Hansen y Puccini, de San Fernando, se están terminando los rastreadores "Robinson" y "Seaver" que entrarán en servicio en 1939.

En la misma localidad, la firma Sánchez inició la construcción del rastreador "Fournier" de 600 toneladas, habiéndose colocado la quilla el 23 de febrero.

**E—BUQUES EXTRANJEROS QUE HAN VISITADO EL PAIS**

Es grato constatar el número de buques de guerra extranjeros que han visitado el país durante el año transcurrido. En la planilla adjunta se muestra la relación de los buques, nacionalidad, puertos visitados y fechas en que lo han hecho.

BUQUES DE GUERRA EXTRANJEROS QUE VISITARON PUERTOS ARGENTINOS EN 1938

Nombre	Nacionalidad	Clase	Puerto	Fecha de llegada	Fecha de salida	Carácter de la visita
"Uruguay" . . . . .	Uruguayo	Crucero	Buenos Aires	Feb. 15	Feb. 22	No oficial
"Ajax" . . . . .	Inglés	"	{ La Plata { Buenos Aires	Oct. 27 Oct. 21	Oct. 21 { Nov. 4 }	"
"Exeter" . . . . .	Inglés	"	Buenos Aires	Oct. 21	Nov. 4	"
"Uruguay" . . . . .	Uruguayo	"	Mar del Plata	Dic. 6	Dic. 8	"
"Phoenix" . . . . .	Estadounidense	"	Buenos Aires	Dic. 26	Enero 5   39	"
"E. di Savoia" . . . . .	Italiano	"	{ Buenos Aires { Puerto Belgrano	Dic. 26 Enero 6   39	Enero 3   39 { Enero 8   39 }	Oficial
"Duca D'Aosta" . . . . .	Italiano	"	{ Buenos Aires { Puerto Belgrano	Dic. 26 Enero 6   39	Enero 3   39 { Enero 8   39 }	"



## F—GENERALIDADES

### *Publicaciones oficiales—*

Trimestralmente se ha editado la “Revista de Publicaciones Navales” que lleva a conocimiento del personal superior de la Armada, las últimas novedades sobre actividad militar-profesional en el extranjero, así como estudios realizados por técnicos nacionales y extranjeros en los diversos tópicos que atañen a la Marina.

Se ha publicado, traducido del inglés al español, el interesante libro “La vida de Lord Fisher”, del Almirante sir R. H. Bacon y se está terminando la impresión de la obra traducida del alemán titulada “El Submarino” del Almirante Bauer.

También se han difundido en folletos y libros, elementos de enseñanza ilustrativos para el personal subalterno.

Las bibliotecas de los buques y reparticiones, fueron aumentadas en gran número de ejemplares con obras de interés general y profesional.

Se ha efectuado canje de libros y revistas con publicaciones similares extranjeras.

### *Biblioteca Nacional de Marina—*

Ingresaron a la Biblioteca Nacional de Marina 481 obras con un total de 607 volúmenes, 78 folletos y 6 cartas náuticas, con lo que se aumentó el acervo de la misma a 7.130 obras con 10.828 volúmenes, 1348 folletos y 586 mapas, cartas y planos.

Han concurrido a la Biblioteca 1.273 lectores y han retirado obras para su consulta 776 personas. Las obras consultadas dan un total de 3.583.

En mayo se editó un folleto de 62 páginas conteniendo una “Noticia biográfica del Almirante Guillermo Brown”.

El local de la Biblioteca es muy reducido para contener la gran cantidad de volúmenes existentes. Se hace necesario habilitar un local más amplio y más cómodo que el actual.

### *Museo Naval—*

El Museo Naval fué visitado por 3.259 personas; lo reducido del espacio destinado a Museo, no permite exponer gran cantidad de materiales que lo harían más interesante y en consecuencia más visitado.

La acumulación y superposición de los modelos de buques, quita toda perspectiva y el Museo resulta deslucido. Se necesita un local más amplio, de mejor luz y que permita exponer diversos materiales usados por la Marina en sus comienzos.

Los modelos de buques del Museo Naval fueron expuestos fuera de su local en dos oportunidades: en mayo la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales gentilmente ofreció los salones que posee en su edificio de Diagonal Norte y en ellos se expusieron, junto con otros materiales usados por la Marina; y en diciembre fueron llevados a Bahía Blanca durante la exposición auspiciada por la Liga Naval Argentina, celebrando el “Día del Mar”.

Se han confeccionado los planos de la histórica fragata “25 de Mayo”, con los cuales se construirá un modelo de la misma.

Ingresaron al Museo Naval, durante el año 1938, 207 documentos de carácter histórico, manuscritos

e impresos, correspondientes a la época de la independencia, a la de la guerra contra el Imperio y a la del período de la Confederación; 17 de ellos fueron donados y 190 adquiridos.

#### SERVICIO HIDROGRAFICO—

Esta repartición ha desenvuelto sus funciones relacionadas con la hidrografía y navegación en el país, cumpliendo normalmente su programa de trabajo.

Como en años anteriores, ha satisfecho sin mayores inconvenientes la provisión y reparación del instrumental de navegación a las unidades de la Armada, proveyendo también de cartas náuticas, libros y derroteros a los buques de guerra y mercantes; ha efectuado el canje de publicaciones con las oficinas hidrográficas de otros países; ha dispuesto la ejecución de levantamientos y estudios hidrográficos, la construcción e instalación de faros, balizas y boyas y demás elementos indispensables para la navegación. Ha atendido regularmente los servicios radiotelegráficos de la hora oficial y del reloj parlante, mereciendo destacar, además, la colaboración que la repartición continuó prestando a la labor científica del Museo Nacional de Historia Natural “Bernardino Rivadavia” y al Instituto Oceanográfico Argentino.

Una expresión de esa colaboración la constituyen los cruceros de estudios oceanográficos que efectúa con los buques hidrógrafos. El “Comodoro Rivadavia” realizó en octubre de 1938, una exploración de la meseta del océano Atlántico, efectuando observaciones de oceanografía física, tomando gran número de anotaciones de temperaturas y corrien-

tes marítimas y datos de carácter biológico y geológico.

También ha colaborado con la comisión creada por decreto de fecha 8 de mayo de 1937, para la medición de un arco de meridiano, de la que forma parte un jefe retirado de la Armada, en representación del Ministerio de Marina.

El rendimiento de los talleres dependientes del Servicio Hidrográfico (mecánico para instrumental, faros y relojería y de impresión de cartas) es muy satisfactorio. Sus servicios son a menudo requeridos por otras reparticiones públicas, como acaba de ocurrir recientemente con la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, que le ha confiado la impresión de los planos catastrales, por un valor de \$ 52.500.

La repartición ha realizado diversos trabajos de importancia y se ocupa en la preparación de otros, entre los que se encuentra una nueva edición de las Tablas de Navegación, muy necesaria por ser ya anticuada la actualmente en uso. Al Almanaque Náutico para 1939 se le han introducido un regular número de mejoras con respecto a los de años anteriores.

Se continúa en constante contacto con la Oficina Hidrográfica Internacional de Mónaco, de la cual el Servicio Hidrográfico es miembro representante del Gobierno Nacional.

Además, concurrió con los elementos de que dispone a la Exposición de Yacimientos Petrolíferos Fiscales realizada en mayo y a la Exposición Naval de Bahía Blanca, llevada a cabo por iniciativa de la Liga Naval, en diciembre último.

### *Comisiones hidrográficas—*

Durante el año 1938, la comisión embarcada en el buque “Comodoro Rivadavia”, ha continuado los trabajos de relevamiento y los estudios de mareas y corrientes en la zona de El Rincón de Bahía Blanca, los que darán lugar a la actualización total de los datos conocidos y a la publicación de nuevas ediciones de cartas de la región. Se espera dar término a los trabajos de esta comisión a mediados de 1939.

Se realizaron diversos trabajos hidrográficos en Bahía Sloggett, Bahía Thetis, Monte Cook y Golfo Nuevo.

### *Comisiones oceanográficas—*

Durante el año se han realizado diferentes estudios oceanográficos, habiéndose destacado al efecto al buque oceanográfico “Comodoro Rivadavia”, desde el 12 al 27 de septiembre, para realizar un crucero desde Puerto Belgrano hasta Río Chuy. En dicho crucero tomó parte personal del Museo Nacional de Historia Natural.

El buque oceanográfico “Bahía Blanca”, durante los dos viajes realizados en el año para recorrido y recambio de botellones del balizamiento luminoso, ha efectuado también una serie de observaciones de carácter oceanográfico.

### *Comisiones geológicas—*

En el mes de mayo de 1938, se destacó una comisión geológica para que realizara estudios en la zona costera y en los bancos de Bahía Blanca, la que cumplió su cometido en 15 días de trabajo, habien-

do extraído muestras de fondo y determinado en primera aproximación, la constitución geológica general de la zona.

### *Subsección Cálculos y Mareas—*

Se efectuaron diversos trabajos y cálculos de mareas en la zona de El Rincón de Bahía Blanca y en Cuatrerros, Faro San Antonio e Islas Orcadas.

### *Publicaciones, instrumentos y cartas—*

Esta sección, durante el ejercicio correspondiente al año 1938, y dentro de los recursos de que ha dispuesto, se ha desempeñado con eficiencia, atendiendo las exigencias y demandas habidas, tanto de los buques y reparticiones de la Armada, como de las instituciones públicas del país y del extranjero, con las cuales mantiene canje de las publicaciones que se editan.

Se preparó la publicación de un folleto, conteniendo la predicción de la marea de Fondeadero San Clemente.

Se calculó la pendiente del nivel medio del río Paraná, basándose en los datos del Ministerio de Obras Públicas, para un estudio del Río de la Plata y se realizó el estudio comparativo de los planos de reducción de Colonia, Montevideo y El Sauce, para poder utilizar los sondeos registrados en las cartas uruguayas. También se preparó el cálculo para la predicción de la marea para el año 1940.

Se dieron a publicidad:

a) La 3.<sup>a</sup> edición del Derrotero Argentino, II Parte, 1938.

b) Suplemento N.º 2, 1938, al Derrotero Argen-

tino, II parte, 1928 (Islas Malvinas, Tierra del Fuego, Estrecho de Magallanes y Tierras Australes).

c) Catálogo de cartas y libros para navegación, 5.<sup>a</sup> edición, 1939.

Se terminaron los dibujos de las siguientes cartas: Faja de Carta N.º 63 (provisional) Tierra del Fuego; Carta Provisional N.º 85 de Cabo Buen Suceso a Cabo San Pío y Carta N.º 63 de Tierra del Fuego.

Se están dibujando las siguientes cartas: Carta N.º 90 Cabo San Diego; Carta N.º 242 Cuarterones de puertos uruguayos, Montevideo, Colonia y Sauce; Carta N.º 10 Puerto Belgrano a Cuatreros; Carta N.º 74 Arroyo Pareja a Puerto Belgrano; Carta N.º 76 Puerto White a Puerto Galván; Carta N.º 51 de Río de la Plata a Golfo Nuevo; Carta N.º 64 Tierra del Fuego a Islas Australes; Carta N.º 7 de Buenos Aires al Tigre; Carta N.º 11 entrada a Bahía Blanca.

El total de ejemplares de cartas impresos durante el año es 4987.

### *Archivo técnico—*

Durante 1938, habiéndose terminado la confección de los índices de las distintas zonas en que se ha dividido la costa para la mejor organización del Archivo Hidrográfico, esta oficina continuó sus actividades de rutina, que consisten en la clasificación y archivo de todos los documentos de interés para la sección.

Estos documentos son los enviados por los buques que realizan viajes al sur y que contienen observaciones a cartas, sondajes efectuados, etc., así como los planos remitidos periódicamente por el Minis-

terio de Obras Públicas o el Instituto Geográfico Militar y los recibidos de la Dirección General de Catastro y Mapa de la Provincia de Buenos Aires y otras reparticiones nacionales.

Esta oficina se ocupó también durante el año que ha terminado, de completar el fichero Toponímico Histórico, habiéndose establecido el origen de unos 200 nombres de accidentes costeros, mediante el estudio de los documentos que obran en la Biblioteca del Servicio Hidrográfico y en este archivo, para las designaciones antiguas y modernas.

### *Sección faros—*

La Sección faros desarrolló sus actividades para mantener con el máximo de eficiencia los diversos servicios de balizamiento en la costa del litoral marítimo, mediante la acción combinada de sus elementos de tierra y del buque balizador en actividad.

Esta sección ha continuado prestando su cooperación en la realización de obras con destino a diversas dependencias públicas.

El grado de eficiencia alcanzado por el servicio de iluminación está expresado por el porcentaje de costa marítima iluminada, que actualmente es de 85 %.

A pesar de que las asignaciones de Presupuesto no permiten proseguir la obra constructiva y de ampliación que contempla el programa del servicio de faros, se está estudiando la forma de obtener diversos elementos para erigir otros dos faros de primer orden que iluminarán durante el año 1939 dos zonas de la costa aun oscuras.

En cuanto al buque-balizador “Alférez Mackinlay”, que soportó una campaña continuada de lar-



gos años, en 1938 ha debido permanecer en desarme a la espera del cambio de sus calderas y de las reparaciones generales que lo habiliten para reanudar los servicios a que estuvo anteriormente destinado. Fué reemplazado durante ese tiempo por el oceanográfico “Bahía Blanca”, que no reúne todas las condiciones que debe poseer un buque para afrontar las exigencias de un trabajo prolongado de balizamiento.

Para atender el balizamiento general de la Ría de Bahía Blanca, se tropezó con el inconveniente de la falta de un buque balizador.

Los faros funcionaron con toda normalidad, ejecutándose trabajos de conservación de regular importancia en los siguientes: San Antonio, Punta Médanos, Querandí, Mogotes, Quequén, Claromecó, Recalada a Bahía Blanca, El Rincón y Segunda Barranca.

#### *Secretaría técnica—*

Durante el año 1938, la Secretaría Técnica ha mantenido al día su correspondencia con organismos nacionales y extranjeros. Ha evacuado sin inconvenientes las consultas efectuadas y ha ido acrecentando su material informativo, mediante la compra de interesantes textos y suscripciones a revistas técnicas nacionales y extranjeras.

Confecionó un nuevo catálogo de las publicaciones de la Oficina Hidrográfica Internacional, lo cual facilita enormemente la tarea de encontrar datos, habiéndose llenado algunas fichas sobre toponimia de nuestro litoral.

## *Observatorio Naval—*

El Observatorio Naval continuó su labor en forma satisfactoria.

Ha propalado las señales horarias radiotelegráficas, de acuerdo con el Derrotero Argentino, por intermedio de la Estación R. T. Dársena Norte. Se han producido, durante el período que abarca esta Memoria, cuatro interrupciones sobre un total de 657 señales horarias, lo que representa sólo un 0,6 %. A pesar de que este porcentaje es muy pequeño, se procedió al cambio de los contactos del emisor automático, a fin de evitar se repitan las fallas.

En cuanto a los trabajos astronómicos se han realizado satisfactoriamente. Para el contralor de la hora se efectuaron 120 observaciones de estrellas con el anteojo de paso, lo que representa una verificación del estado de los péndulos cada tres días. En esta forma el servicio de la hora se ha cumplido normalmente con una precisión de  $\pm 0s05$  (cinco centésimos de segundo).

El servicio de la hora que realiza el observatorio, ha continuado en forma eficiente. De acuerdo con gestiones realizadas por la Compañía Unión Telefónica y a fin de satisfacer las demandas del público, ha sido necesario extender el horario del reloj parlante en tal forma que este servicio se cumple todos los días, incluso domingos y feriados, desde las 7 hasta las 24 horas.

En correspondencia con éste, las señales del carrillón se propalan por intermedio de las estaciones de radiotelefonía desde las 8 hasta las 24 horas.

## SERVICIO DE COMUNICACIONES NAVALES—

Durante el año 1938, el Servicio de Comunicaciones Navales continuó con las tareas que le son propias, las que se han efectuado en forma normal.

Los radiofaros Mogotes y Recalada a Bahía Blanca han efectuado su servicio con regularidad.

En el mes de julio se inició un servicio provisional de radiofaros para facilitar la navegación del Río de la Plata con tiempo cerrado, con las estaciones R. T. Punta Indio y Pontón Intersección. Este servicio será inaugurado con carácter definitivo durante el año 1939.

En las planillas y gráficos agregados, se indican las actividades de servicio y tráfico de las estaciones radiotelegráficas, tanto terrestres como de buques y costeras.

**TRAFICO DE LAS ESTACIONES R. T. TERRESTRES — AÑO 1938**

Estaciones	Expedidos	Recibidos	Retransmitidos	Totales	RECAUDACION \$	
					Interna	Internacional
C. Comunicaciones . . . . .	6.786	8.647	6.973	22.406	—	140.32
Trelew . . . . .	834	1.141	2.440	4.415	—	—
Puerto Belgrano . . . . .	5.124	4.654	742	10.520	306.32	—
Posadas . . . . .	63	1.210	—	1.273	—	—
Zárate . . . . .	76	441	—	517	—	—
Intersección . . . . .	544	96	—	640	142.08	9.10
Recalada . . . . .	662	211	—	873	180.72	6.37
Punta Indio . . . . .	3.929	2.346	—	6.275	603.82	—
Río Santiago . . . . .	1.920	2.600	24	4.544	1.84	—
Punta Mogotes . . . . .	1.140	966	2.587	4.693	98.80	—
<b>Totales . . . . .</b>	<b>21.078</b>	<b>22.312</b>	<b>11.766</b>	<b>55.156</b>	<b>1.333.58</b>	<b>158.32</b>

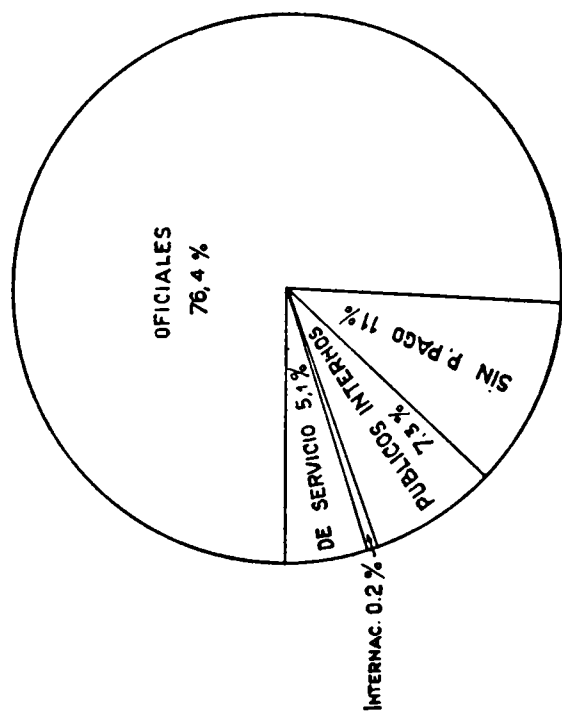
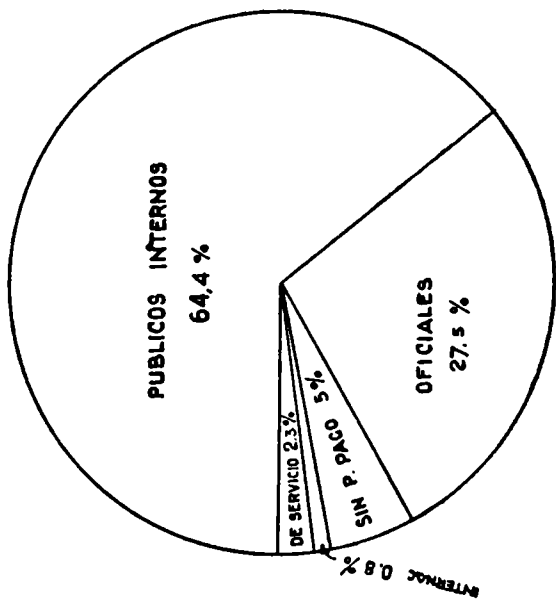
TRAFICO R. T. DE ESTACIONES DE BUQUES — AÑO 1938

Categoría	Expedidos	Recibidos	Retransmitidos	Totales	RECAUDACION \$	
					Interna	Internacional
Radios públicos internos.	13.560	10.457	4.715	28.642	16.968.58	—
Id. íd. internacionales .	172	170	34	376	—	3.876.14
Id. oficiales . . . . .	4.720	6.789	648	12.257	—	—
Id. s. p. pago . . . . .	1.516	64	658	2.238	—	—
Id. de servicio . . . . .	432	475	156	1.063	—	—
<b>Totales . . . . .</b>	<b>20.300</b>	<b>17.955</b>	<b>6.311</b>	<b>44.566</b>	<b>16.968.58</b>	<b>3.876.14</b>

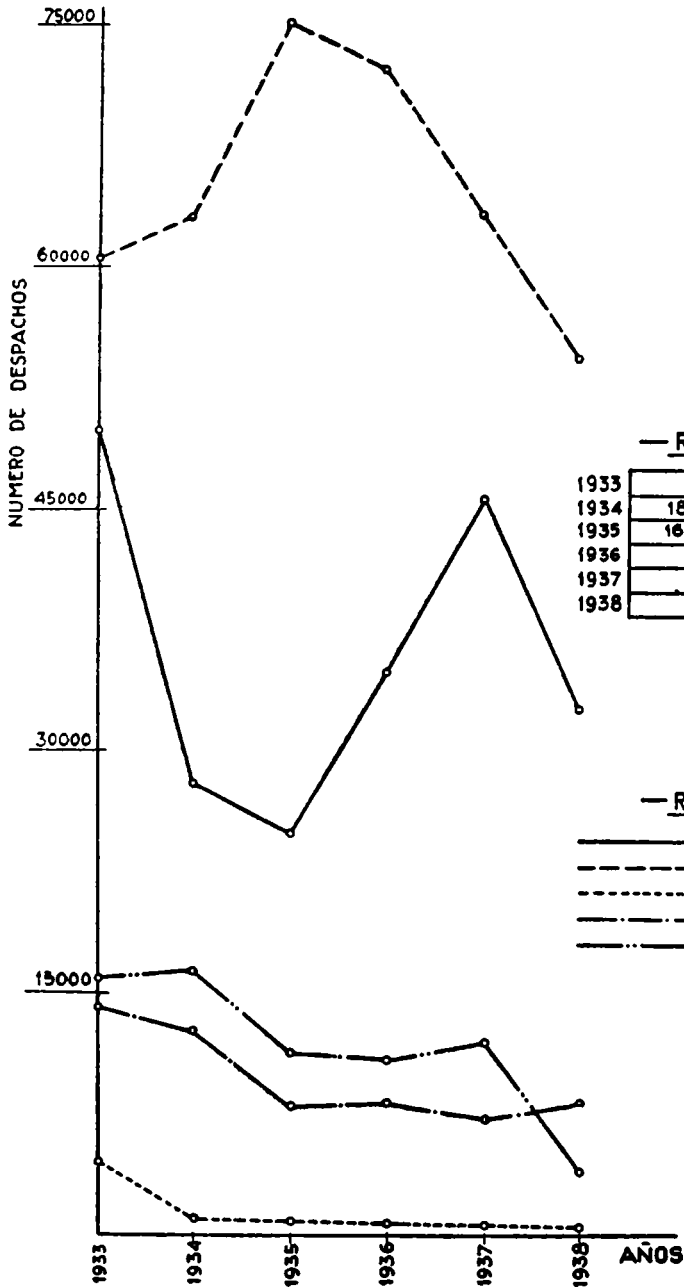
**TRAFICO DE LAS ESTACIONES R. T. COSTERAS — AÑO 1938**

Categoría	Expedidos	Recibidos	Retransmitidos	Totales	RECAUDACION \$	
					Interna	Internacional
Radios públicos internos.	1.296	965	1.728	3.989	1.333.58	—
Id. íd. internacionales .	9	57	61	127	—	158.32
Id. oficiales . . . . .	14.693	19.745	7.668	42.106	—	—
Id. s. p. pago . . . . .	3.878	802	1.396	6.076	—	—
Id. de servicio . . . . .	1.202	743	913	2.858	—	—
<b>Totales . . . . .</b>	<b>21.078</b>	<b>22.312</b>	<b>11.766</b>	<b>55.156</b>	<b>1.333.58</b>	<b>158.32</b>

— PORCENTAJE DE TRAFICO —  
ESTACIONES DE BUQUES                      ESTACIONES COSTERAS



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



— RECAUDACIONES —

1933	30319.88 ₡
1934	18475.90 ₡
1935	16495.96 ₡
1936	23444.38 ₡
1937	30745.58 ₡
1938	22336.62 ₡

— REFERENCIAS —

- Públicos Nacionales
- Oficiales
- Públicos Internacionales
- Sin p. pago
- De servicio



## DIRECCION GENERAL DE AVIACION NAVAL

---

La Aviación Naval en el transcurso del año 1938 y como consecuencia del cumplimiento de la Ley N.º 12.255 sancionada por el H. Congreso el 8 de octubre de 1935, ha desarrollado sus actividades en forma armónica y con un marcado ritmo creciente con relación a los años anteriores.

Dadas las complejas características del nuevo y moderno material adquirido, la Dirección General ha dedicado especial atención a la preparación técnica de su personal, con miras a alcanzar la máxima seguridad en el vuelo.

El hecho de que ni uno solo de los accidentes sufridos en el transcurso del año, se haya podido imputar a fallas en el material, su cuidado y conservación, demuestra que éste es inspeccionado y mantenido en forma altamente satisfactoria.

Se instruyó especialmente a un regular número de aviadores en vuelo a ciegas y navegación radio-goniométrica.

Los cursos de ingenieros y cuerpo de aeronáutica, han sido ampliados, en concordancia con la incorporación de los nuevos materiales.

El personal subalterno recibió permanente instrucción dentro de las agrupaciones aéreas a las cuales estuvo asignado, cumpliéndose así disposiciones del Reglamento Orgánico para el Personal de la Armada.

## *Operaciones—*

Puede afirmarse que las actividades cumplidas por la Aviación Naval en el transcurso del año 1938, tanto en tierra como en el mar, aisladamente o en cooperación con unidades navales, ha sido muy eficiente.

Estas actividades se resumen en las siguientes cifras:

Se efectuaron durante el año 12.303 vuelos con un total de 14.531 horas.

El promedio de vuelo de cada uno de los pilotos ha sido de 280 horas es decir, un poco menos que en el año anterior que alcanzó a 290 horas, si bien se mantuvo más alto que en 1935 y 1936 a los que correspondieron 140 y 213 horas, respectivamente.

La aviación naval ha venido realizando una intensa labor de colaboración con diversas reparticiones nacionales y provinciales, a solicitud de los respectivos ministerios y gobiernos.

Al prestar su más amplia cooperación a la solución de grandes e importantes problemas, ha debido considerar conjuntamente con los intereses de la nación aquellos del arma, obteniendo en todos los casos el mayor provecho en experiencia y entrenamiento para el personal. Es así como puede decirse que ha sido posible llevar a la práctica, en forma efectiva y dentro de un amplio margen de posibilidades, los más diversos aspectos de la observación aérea militar, tanto en el aire como en el gabinete, realizando al mismo tiempo muy importantes estudios que benefician positivamente a la institución. Tales prácticas y caudal de experiencia no hubiera sido posible lograrlos en esa proporción, sin distraer para ello importantes sumas de dinero del presupuesto de la marina.

Hasta el presente, la superficie estudiada con los métodos aerofotogramétricos, alcanza a 6.000.000 de hectáreas.

Ha debido organizarse un gabinete central de aerofotogrametría, cuya capacidad de trabajo ha de permitir a la marina encarar la realización de otras tareas de tanta trascendencia como sería la de completar la cartografía de las costas, mediante investigaciones aéreas del relieve submarino (foto-hidrografía), topografía costera en una profundidad mayor que la existente hasta el presente y estudios de detalles para la Defensa de Costas, etc.

Durante el año se efectuaron los siguientes trabajos aerofotográficos de importancia:

Se comenzó el trabajo fotográfico del catastro de la ciudad de Buenos Aires.

Levantamiento a escala 1:5000 de la ciudad de La Plata.

Levantamiento de las zonas adyacentes a General Viamonte (zona Coliqueo).

Levantamiento del río Luján desde su desembocadura hasta el establecimiento La Porteña.

Levantamiento fotográfico de Río Santiago; este trabajo se encuentra todavía en ejecución.

Levantamiento de los establecimientos Y. P. F. en La Plata.

Toma de aproximadamente 150 fotografías oblicuas del Iguazú, aeródromos civiles próximos a Buenos Aires, General Belgrano, edificios públicos, etcétera.

*Vuelos y comisiones de importancia—*

De Puerto Belgrano a:  
Punta Indio y regreso.

Buenos Aires y regreso.

Carmen de Patagones y regreso.

Trelew y regreso.

Córdoba y regreso.

Santa Cruz-Palomar-Puerto Belgrano, con escalas (traslado de un enfermo).

Punta Indio-Morón-Puerto Nuevo (aterrizaje en una calle).

Punta Indio y regreso.

Rosario-Venado Tuerto y regreso.

De Punta Indio a:

Morón-Monte Caseros y regreso.

Morón-Paso de los Libres y regreso, llevando al señor Presidente.

Monte Caseros y regreso (búsqueda del avión militar accidentado en Itacumbú).

Tucumán y regreso.

Búsqueda del avión militar desaparecido en Paraná y regreso.

Vuelos en formación sobre Buenos Aires y regreso (ceremonia Jura de la Bandera).

Palomar y regreso (participación en el desfile militar).

Rosario y regreso.

Concepción del Uruguay y regreso.

### *Accidentes—*

En el año se han producido 6 accidentes de aviación, con averías parciales para el material y sin consecuencias para el personal.

También hubo que lamentar 3 accidentes fatales, en los cuales perdieron la vida 2 oficiales pilotos aviadores navales y 2 hombres del personal subalterno.

## DIRECCION GENERAL DE DEFENSA DE COSTAS

---

La incorporación de elementos de artillería anti-aérea, ha dado lugar a una nueva organización de las unidades del Cuerpo de Artillería de Costas, habiéndose iniciado el estudio de las reglamentaciones apropiadas.

Continúa siendo aun insuficiente el número de Jefes y Oficiales con que se cuenta, pero esta situación irá mejorando con el futuro egreso, de la Escuela Naval, de Oficiales de este Cuerpo.

Se ha iniciado la construcción de algunos alojamientos para el personal que presta servicios en las Baterías de Puerto Belgrano, habiéndose también comenzado el estudio de los proyectos para edificación de cuarteles en esa Base Naval.

---

## DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL

---

Esta Dirección General ha desarrollado sus funciones salvando algunas dificultades, motivadas por la falta de personal superior y subalterno para cubrir las necesidades de la Armada. Ello se debe al crecimiento natural de la misma y, en especial, a la incorporación de las nuevas unidades recientemente adquiridas. Las dificultades son lógicas; el personal superior y subalterno no puede formarse en poco tiempo; es necesario prepararlo teóricamente y permitirle que adquiriera luego la práctica indispensable para su buen desempeño a bordo. La estabilidad de los escalafones, balanceados de acuerdo con las necesidades, se produce recién después de varios años, cuando se normalizan los cuadros por ascensos sucesivos de personal capacitado y adiestrado.

Se espera poder equilibrar los cuadros en relativo corto plazo, por cuanto desde que se decidió la adquisición de nuevas unidades, se previó la necesidad de personal y se procedió a aumentar los ingresos en los escalafones inferiores, tanto del personal superior como del subalterno.

### *Escuela de Aplicación para Oficiales—*

Como medida preventiva por la falta de personal superior antes anotada, se procedió a anticipar en seis meses la iniciación de los cursos regulares del Instituto, con el fin de disponer de un cierto nú-

mero de oficiales especializados, cuando se incorporaran las nuevas unidades. Esta previsión permitió tripular los buques cuando fueron entregados por las casas constructoras y mantenerlos en servicio cuando se incorporaron a la Escuadra.

Los cursos de la Escuela se cumplieron ajustándose a los programas vigentes y sin ningún inconveniente.

### *Escuela Naval Militar—*

Este Instituto ha desarrollado sus actividades, con los inconvenientes ya conocidos de falta de amplitud en los locales y espacios destinados a la enseñanza.

La cooperación y buena voluntad del personal militar, profesorado y alumnos, ha permitido desarrollar los cursos normales dentro de los programas establecidos pese a los inconvenientes anotados.

En el mes de enero se procedió a tomar examen de ingreso para los nuevos cursos del año escolar, con resultados satisfactorios, habiéndose obtenido una preparación media de los candidatos superior a la de años anteriores, motivada por la exigencia de certificados de estudios secundarios como condición de ingreso.

Durante el año se impartió a los cadetes la instrucción técnico profesional así como la instrucción marinera-militar, cumpliéndose en su totalidad los programas establecidos.

El embarco de cadetes, como práctica profesional, se efectuó quincenalmente a bordo de los rastreadores “Bathurst”, “Thorne” y “Jorge”, adscritos a la Escuela, donde los cadetes ocuparon los puestos del personal subalterno para familiarizarse

con la vida a bordo y valorar por su propia experiencia, las necesidades y dificultades que en el futuro tendrán que aquilatar.

El embarco de fin de año escolar, fué realizado a bordo del guardacostas “Pueyrredón” que efectuó un viaje a lo largo del litoral marítimo, con todos los cadetes de los cursos inferiores.

El 8 de febrero de 1938 se colocó la piedra fundamental de la nueva Escuela Naval Militar, cuya construcción autoriza la ley 12.353 y que resolverá los inconvenientes mencionados anteriormente.

### *Escuela de Mecánica—*

Este establecimiento de enseñanza, destinado al personal subalterno, cumplió los programas establecidos en forma satisfactoria. La necesidad de proveer personal especializado en las distintas ramas, con carácter imperioso debido a la incorporación de nuevas unidades y a la adquisición de material, obligó a recargar los cursos con marineros alumnos para poder satisfacer en parte la demanda de personal técnico. El egreso de la Escuela de una gran cantidad de cabos segundos, permitió cubrir inmediatamente las necesidades de la Escuadra.

En cuanto al ingreso a la Armada, de aprendices de reclutamiento, se efectúa normalmente y sin inconvenientes.

### *Sanidad—*

En el año 1938 los servicios sanitarios de la Marina de Guerra y sus dependencias, se han desarrollado dentro de un marco de normalidad en todos los órdenes; estos servicios han contado con los elementos y locales indispensables.



Durante el año el estado sanitario de la Armada, arroja en lo que a morbilidad se refiere un total de 13.953 casos de afecciones de diversa naturaleza, incluso los accidentes, cantidad que aumenta en 858 casos con relación a 1937. Las estadísticas de años anteriores demuestran que la morbilidad general de la Armada presenta modalidades propias de nuestra Marina y este aspecto de la memoria adquiere también este año los mismos caracteres, representados por distintos grupos de afecciones.

Las enfermedades infecciosas marcan el mayor número de casos, ascediendo a 4.288, distribuidos entre gripe, parotiditis, rubeola, sarampión, varicela y otras eruptivas que en menor proporción aparecieron. Este grupo de enfermedades acusa un 30,73 % sobre el total general de enfermos, lo que comparado con el año 1937, arroja un saldo a favor de un 4,73 %.

El personal de marineros y conseriptos, sobre todo el que procede del interior, es el que con mayor facilidad se contamina y ello debe explicarse fundándose en el hecho de que casi todo ese personal se inicia en un nuevo medio ambiente de vida y actividades y que en su mayor parte no ha sido vacunado nunca.

Estas enfermedades no deben tomarse como un índice que indique un mal estado sanitario, pues ellas son comunes en lugares de hacinamiento. Para evitarlas, en lo posible, se toman medidas de profilaxis e higiene corporales, individuales y colectivas y merced a ellas se obtiene una proporción más o menos constante en el número de casos, pero con tendencia a disminución. Teniendo en cuenta lo expuesto y aun considerando las otras afecciones

de distinta naturaleza que lógicamente también atacan al personal de la Armada, el estado sanitario de éste es muy bueno.

Las lesiones traumáticas como consecuencia de accidentes alcanzaron a 2784 o sea un 19,95 % sobre el total de enfermos, lo que representa, con respecto al año anterior, un aumento de 1,53 %. Estas lesiones son inevitables en la Armada, por la índole de las tareas de su personal, pero en su gran mayoría son de carácter leve, curando en general sin dejar secuelas ni determinar, sino en muy contados casos, la ineptitud para continuar en servicio.

Las enfermedades venéreas evidencian en 1938 un menor porcentaje que en todos los años anteriores y sus 580 casos con un 4,15 % sobre el total general de enfermos, demuestra que estas afecciones decrecen, siendo esto altamente satisfactorio, por cuanto indica que el personal asimila las enseñanzas que para precaverse de esos males se les inculca, mediante conferencias y procedimientos profilácticos.

Los otros grupos nosográficos están representados por distintas manifestaciones de la patología, propia de toda organización numerosa y de la vida natural que dentro de la Marina se impone como consecuencia lógica de su carácter.

En 1938 se han producido 48 casos de tuberculosis (pulmonar 35, ganglionar 8 y 5 de otras formas). Se evidencia una sensible disminución con respecto a los enfermos de 1937 (20 casos menos). El personal que se tuberculiza en la Armada está amparado por disposiciones que le permiten internarse en sanatorios especializados, durante lapsos de tiempo relativamente largos a fin de realizar tratamientos que generalmente dan por resultado me-

gorías acentuadas o curaciones clínicas que capacitan al hombre para ser reintegrado a la vida civil, en condiciones próximas a las normales, permitiéndoles ocupar el lugar que les está reservado dentro de la sociedad. En el Sanatorio Nacional de Tuberculosos Santa María (pabellones militares) y en el Sanatorio “Laennec” de Cosquín, el personal de la Armada afectado por este mal, encuentra medio propicio para intentar su cura, evolucionando los internados en su gran mayoría, en forma satisfactoria. Proximamente se iniciará en el Sanatorio Santa María la construcción del pabellón para personal de la Armada, con los fondos autorizados por la ley 12.576.

Con la habilitación del nuevo pabellón de cirugía y consultorios externos en Puerto Belgrano, se ha llenado una necesidad sentida desde hace muchos años. Se han instalado la mayoría de los consultorios externos, dotándolos de los elementos más modernos, asegurando de este modo una correcta atención a los enfermos.

En la Escuela de Mecánica ha sido construído, con igual fin, un pabellón donde se han instalado los distintos servicios de especialidades, farmacia, laboratorios, etc.

El Hospital Naval La Plata llenó sus funciones normales con eficiencia.

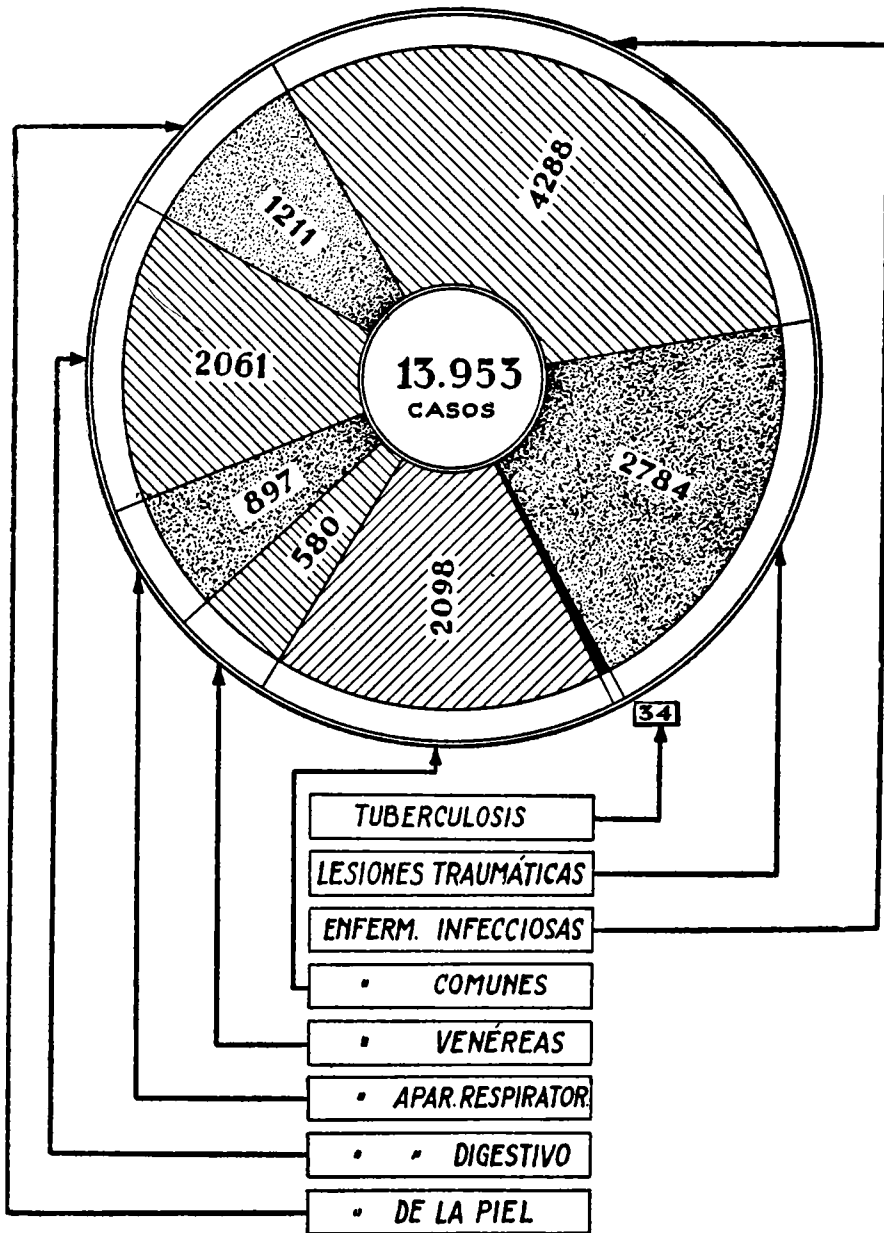
Se han provisto durante el año elementos diversos de sanidad a distintas dependencias, habiéndose renovado otros que ya no estaban en condiciones de seguir en uso.

Durante el año se han producido 57 decesos en los buques y reparticiones de la Armada (3 del personal superior; 1 suboficial; 13 cabos; 20 marineros y 20 conscriptos), cantidad que excede en 8 a la del

año 1937. La tuberculosis pulmonar, la asfixia por sumersión, la septicemia y los accidentes de aviación, fueron las causas que determinaron mayor número de muertos (14, 6, 5, y 4, respectivamente).

# MORBILIDAD OCURRIDA EN LA ARMADA DURANTE EL AÑO 1938

Clasificación en grandes grupos—Número de casos



**CUADRO DEMOSTRATIVO DE LA MORBILIDAD  
GENERAL DE LA ARMADA DURANTE EL AÑO 1938**

GRUPO N.º	GRUPOS DE CLASIFICACION NOSOGRAFICA	N.º DE CASOS	% con relación al total general de enfermos
I	Enfermedades infecciosas . . .	4.288	30.73
II	Enfermedades venéreas . . . .	580	4.15
III	Endocrinopatías, hemopatías y enfermedades del metabolismo	8	0.05
IV	Enfermedades del sistema ner- vioso y mentales . . . . .	91	0.65
V	Enfermedades de los ojos . .	352	2.52
VI	Enfermedades del oído . . . .	233	1.67
VII	Enfermedades del aparato res- piratorio . . . . .	897	6.42
VIII	Enfermedades del aparato cir- culatorio . . . . .	124	0.88
IX	Enfermedades del aparato di- gestivo y anexos . . . . .	2.045	14.65
X	Enfermedades del aparato gé- nito-urinario . . . . .	234	1.67
XI	Tumores, hernias, flemones, abscesos, úlceras, fistulas y gangrenas . . . . .	440	3.15
XII	Enfermedades de los huesos, articulac., músculos y anexos	610	4.38
XIII	Enfermed. de la piel y anexos	1.211	8.67
XIV	Lesiones traumáticas . . . .	2.784	19.95
XV	Intoxicaciones y envenena- mientos, mordeduras y picadu- ras ponzoñosas . . . . .	6	0.04
—	Tuberculosis pulmonar . . .	21	0.15
—	Tuberculosis ganglionar . . .	8	0.05
—	Tuberculosis otras formas . .	5	0.03
Total de casos . .		<u>13.953</u>	

*Vicaría General de la Armada—*

La Vicaría General de la Armada y el clero castrense, han desarrollado en 1938, una labor de creciente eficacia. La finalidad primordial de satisfacer las necesidades espirituales del personal en el orden religioso, ha sido llenada cumpliéndose asimismo la misión de colaborar en la tarea de su formación y elevación moral.

Con ese fin los Capellanes, además del ejercicio de su ministerio, de carácter específicamente profesional, instruyen al personal en lo concerniente a la disciplina y a la cultura cívica, histórica y patriótica, induciendo su conducta y el comportamiento individual, en orden a sentimientos y costumbres. A ese efecto se dieron numerosas conferencias, las que en el año han llegado a la cantidad de 1399. (Dadas por el Vicario General 169; por los Capellanes 1230).

Dada la frecuentación individual con el personal en buques y reparticiones, los Capellanes encuentran la manera de apreciar la modalidad de los hombres, conocer su íntimo pensar y merecer su confianza poniéndose en condiciones de ilustrarlos y alentarlos, sugiriéndoles soluciones adecuadas a sus problemas de conciencia.



## DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL

---

El estado general de conservación del material flotante y terrestre puede calificarse de satisfactorio, sobre todo si se tiene en cuenta la antigüedad de algunas de las unidades de la Escuadra, cuyo mantenimiento en actividad se hace cada día más oneroso por esa misma circunstancia.

La incorporación en el año 1938 de los siete nuevos torpederos y dos avisos, al aumentar el número de unidades de la flota en forma apreciable, ha creado a esta Dirección General algunos problemas que sólo pueden resolverse contando con los recursos anuales necesarios. El mantenimiento en buen estado de conservación de los distintos mecanismos y la necesidad de proveer munición, torpedos, bombas, etc. en mayor cantidad que hasta el presente para responder a una apropiada ejercitación del personal que constituye las tripulaciones de estos nuevos buques, exige un gasto que supera en mucho al monto que asignan con esa finalidad las distintas partidas del presupuesto en vigor para 1939.

Si las embarcaciones con que en 1937 se contaba para el servicio de remolque y otros auxiliares, resultaban insuficientes por su número y antigüedad para atender eficientemente las necesidades de las naves de guerra de entonces, es natural suponer las enormes dificultades con que se ha comenzado a tropezar en 1938 una vez incorporadas a las Escuadras las nuevas unidades.



*Talleres generales—*

Los Talleres de las Bases Navales de Puerto Belgrano y Río Santiago y de Dársena Norte, si bien han satisfecho las principales necesidades de los buques y servicios de la Armada, han dado lugar, por la falta de obras de construcción que permitan mantener la continuidad del trabajo de las distintas ramas cuando las unidades de las escuadras cumpliendo sus programas de maniobras deben abandonar sus apostaderos, a que un regular número de operarios quedase periódicamente sin ocupación. Este problema social que también afecta a la preparación del país para la guerra, es necesario solucionarlo en forma definitiva lo antes posible y a ese respecto se han realizado ya estudios que llevan siempre a la conclusión de que es indispensable contar anualmente con recursos apropiados para asegurar trabajo en forma permanente en los talleres a un plantel determinado de obreros de distintas especialidades y el único modo de alcanzar este propósito es efectuando construcciones de buques que puedan interrumpirse cada vez que las unidades en servicio requieran la intervención de esos operarios para sus reparaciones y reanudarse una vez terminadas éstas. No puede considerarse inapropiada u onerosa esta forma de solucionar el problema de los obreros, porque con ello se satisfacen necesidades evidentes de la Armada y se contribuye a la preparación de un personal apto para una industria que, de haber sido fomentada hace ya muchos años, habría evitado la salida del país de mucho dinero que pudo haberse invertido en él, con las consabidas ventajas.

### *Talleres de armas—*

Los Talleres de Armas han respondido satisfactoriamente a las necesidades del servicio, habiéndose procedido a dar una nueva organización al personal del de Puerto Belgrano. Como los demás talleres generales, estos experimentaron también los inconvenientes de la insuficiencia de fondos para encarar el problema de construcción de ciertos elementos, que podría realizarse en ellos, independizándose a ese respecto de la industria extranjera.

El Arsenal de Artillería de Marina, Zárate, ha iniciado un regular número de obras tendientes a aumentar su capacidad de trabajo y mejorar su organización. Ellas han de continuar en 1939 con la misma finalidad. Desgraciadamente los recursos disponibles no permiten apresurar la realización de estos trabajos, a los que ha sido necesario imprimir un ritmo concordante con aquéllos.

### *Astillero—*

Respondiendo a la finalidad de fomentar la industria naval en el país y mejorar, dentro de las posibilidades, la situación creada al personal obrero de los talleres generales por la falta de trabajo, se ha resuelto impulsar la construcción del astillero en Río Santiago, para cuya realización se requiere, entre otras cosas, contar con una ley de expropiación de tierras, que ha de ser solicitada al H. Congreso al iniciar éste sus sesiones del año 1939. Esta obra básica para facilitar el mayor progreso de nuestra Marina de Guerra, tendrá que ser complementada con la construcción de un varadero en Puerto Belgrano que permita colocar las quillas de

las embarcaciones menores necesarias para el servicio auxiliar de las escuadras y que conviene realizar en aquella Base para solucionar el ya citado problema de la falta de continuidad de tareas del personal operario de sus talleres. En el proyecto de obras públicas a proponerse al H. Congreso para 1940, se incluirá, entre otras, la construcción de este varadero.

También se solicitará en esa oportunidad, un refuerzo apropiado para la partida otorgada con destino a la construcción de cuatro avisos para la Escuela Naval, por ser muy reducida la asignada por la Ley N.º 12.353 y confirmada por la N.º 12.576. De estos avisos ya se ha iniciado en Río Santiago la construcción del primero, que se ha de llamar "Murature". En los mismos talleres se puso la quilla del transporte "Ushuaia" y en el astillero Sánchez y Cía. de San Fernando, se dió comienzo a la construcción del rastreador "Fournier".

### *Obras en tierra—*

Durante el año se dió término a un regular número de construcciones en tierra que habían sido iniciadas en años anteriores; entre ellas pueden mencionarse:

4 casas para Jefes y 46 casas para cabos en la Base Naval de Puerto Belgrano.

Una cisterna de agua potable para el Hospital Naval de La Plata.

Ampliación de la Enfermería de la Escuela de Mecánica.

Ampliaciones en los edificios del Destacamento de Policía Marítima de Dársena Norte, Ayudantía

de Yerúa (Entre Ríos) y Subprefectura de Quequén.

Se iniciaron en 1938 entre otras obras:

Varios grupos de casas en Puerto Belgrano para alojamiento de personal Superior y Subalterno y sus familias.

Un depósito para la División Alistamiento y algunos garages en la Base Naval de Puerto Belgrano.

Un pabellón para Jefes y Oficiales en el Aeródromo de Puerto Belgrano y pabellón de cocinas, duchas, lavatorios. w. c., etc., en el de Punta Indio.

Obras complementarias en las escuelas de Mecánica y de Guerra y en la Subprefectura de Rosario e isla Demarchi.

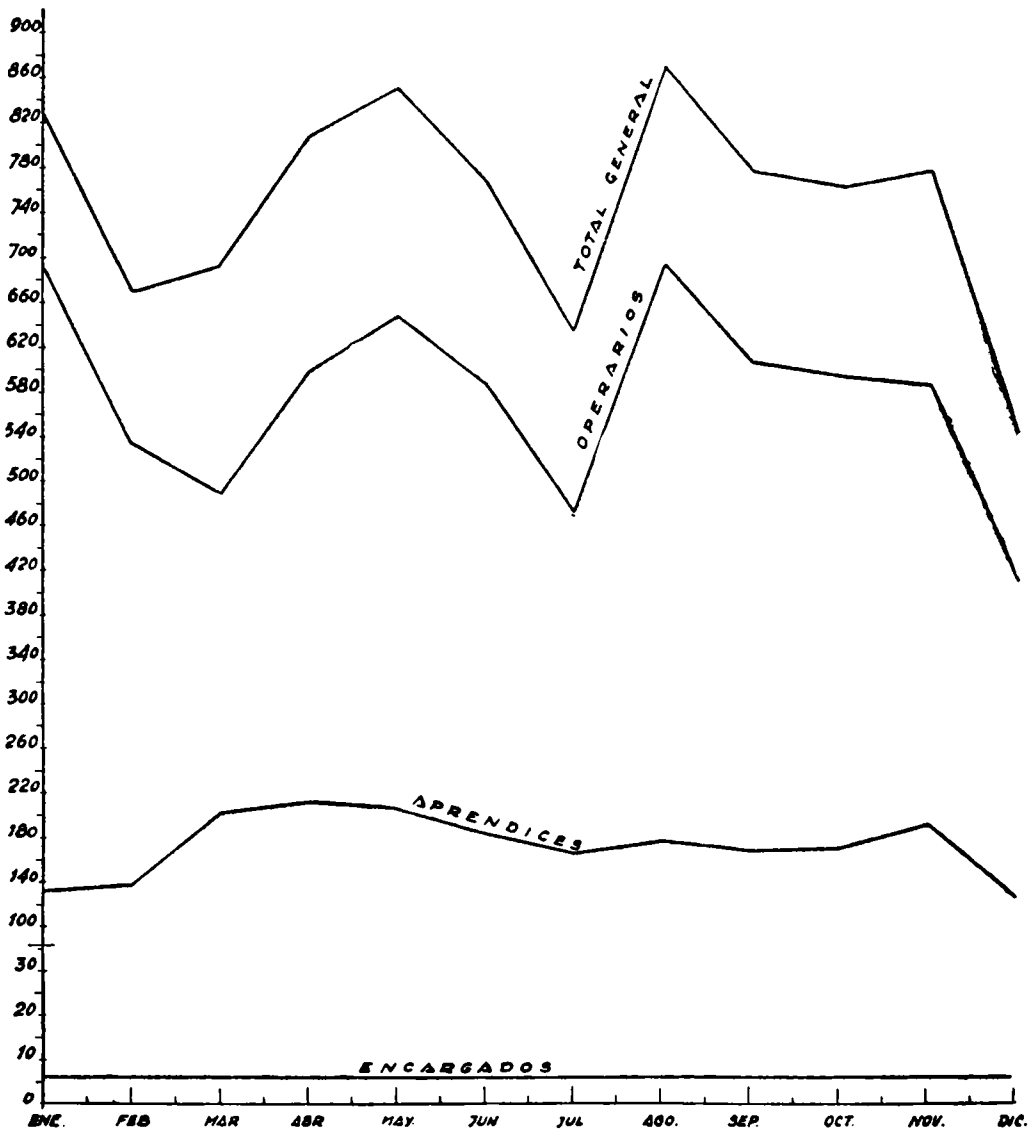
Ampliaciones y reparaciones en la Ayudantía de Ituzaingó.

Construcción de un edificio para la Subprefectura de Monte Caseros.

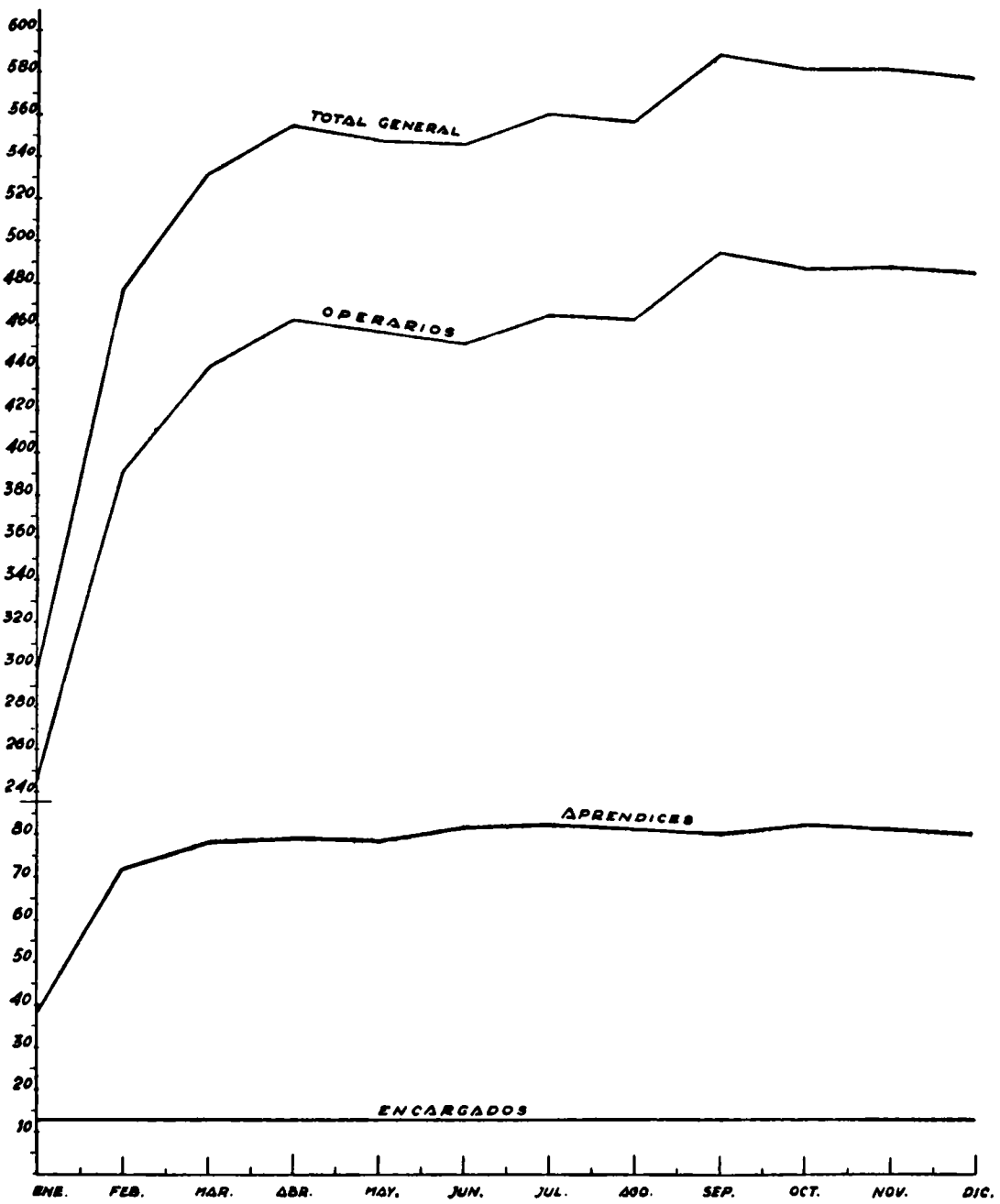
Se adjudicó la construcción del nuevo edificio para la Escuela Naval Militar.

A continuación se agregan gráficos del movimiento habido durante el año 1938 en el personal obrero correspondiente a cada uno de los cuatro Talleres Generales dependientes de la Dirección General del Material y uno de inversiones del Arsenal de Artillería de Marina, Zárate.

**· BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO ·**  
**MOVIMIENTO OBRERO EN 1938**  
**TALLERES GENERALES**



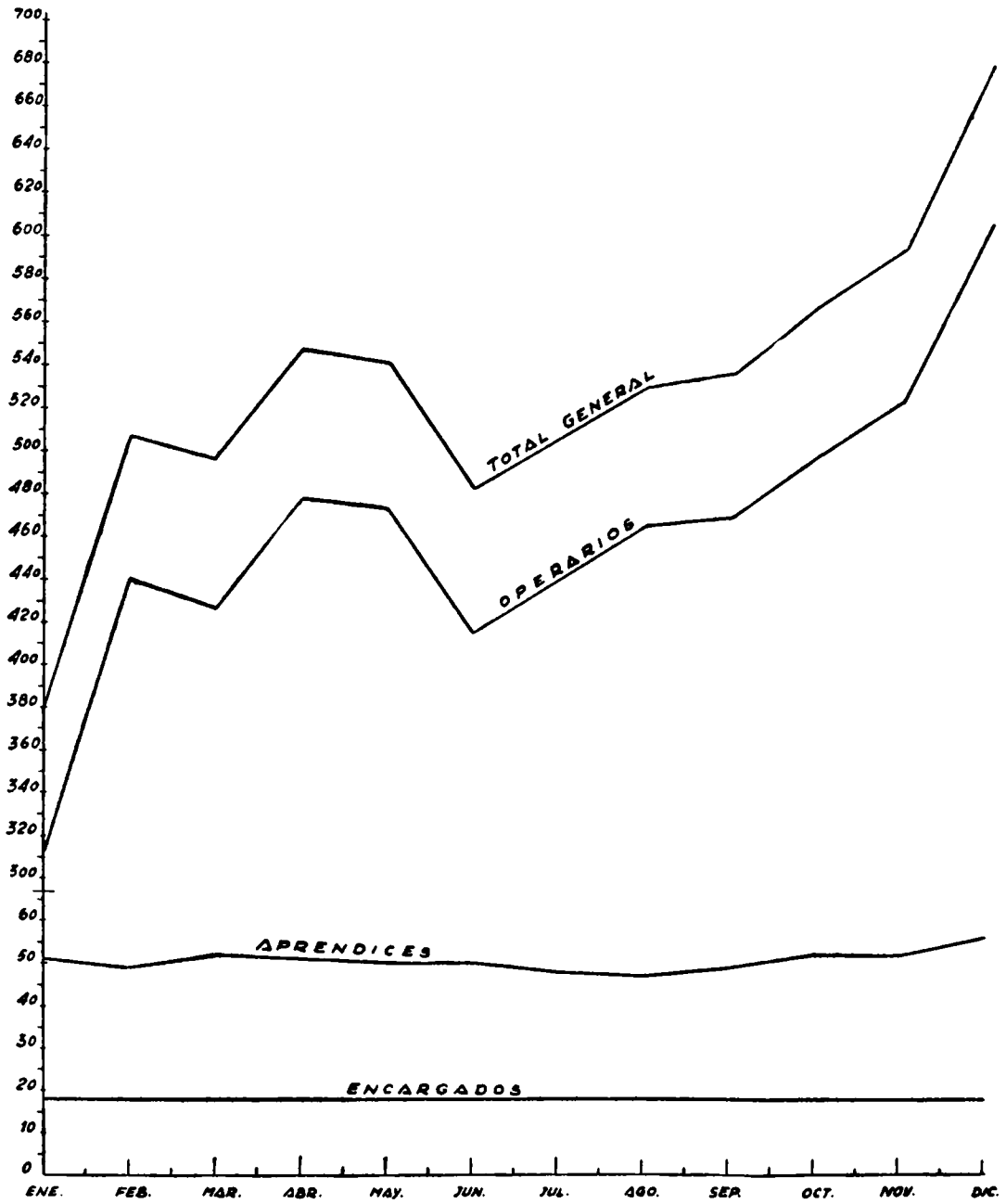
**· BASE NAVAL DE RIO SANTIAGO ·**  
**MOVIMIENTO OBRERO EN 1938**  
**TALLERES GENERALES**



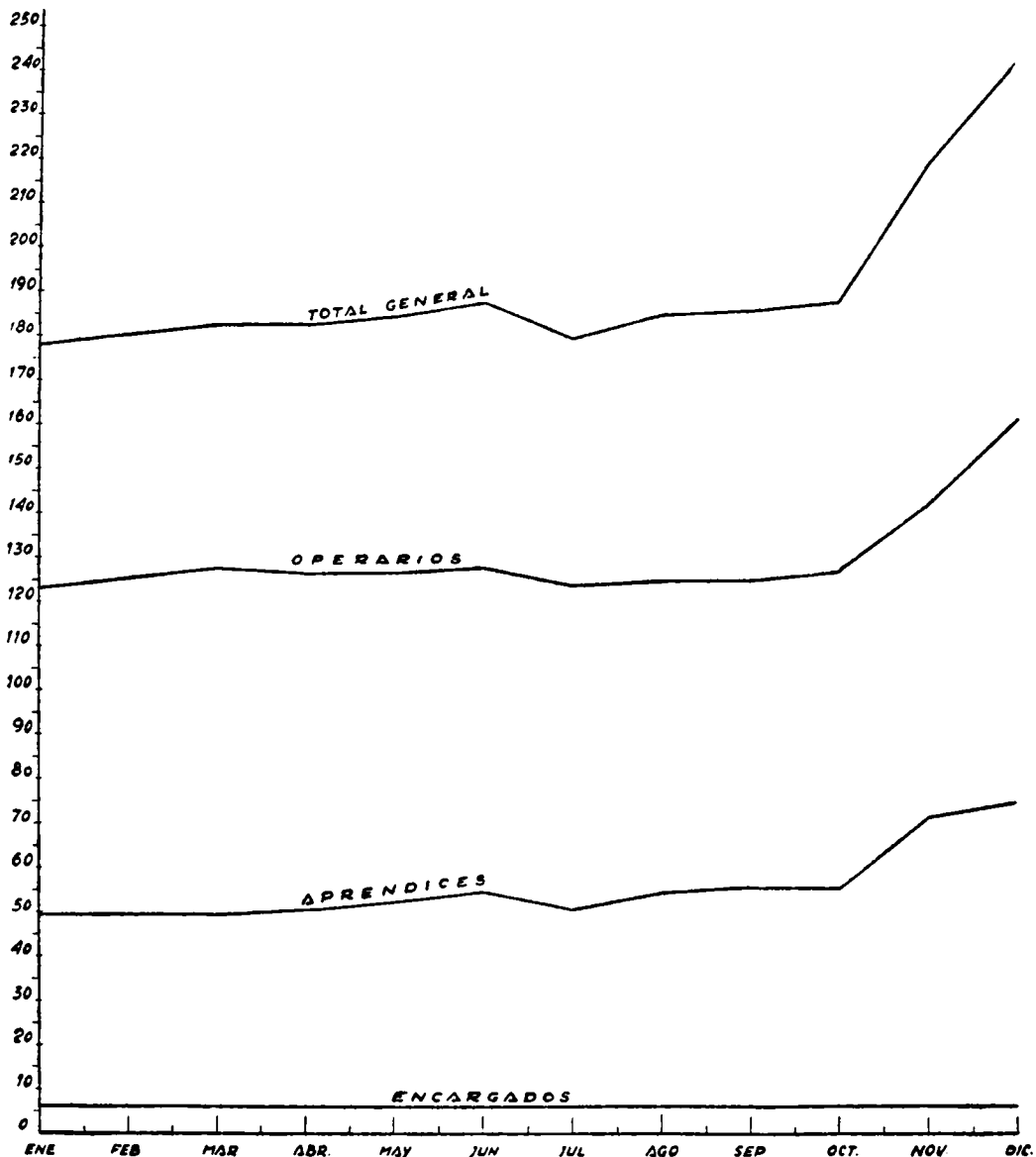
# TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE

## MOVIMIENTO OBRERO EN 1938

### TALLERES GENERALES

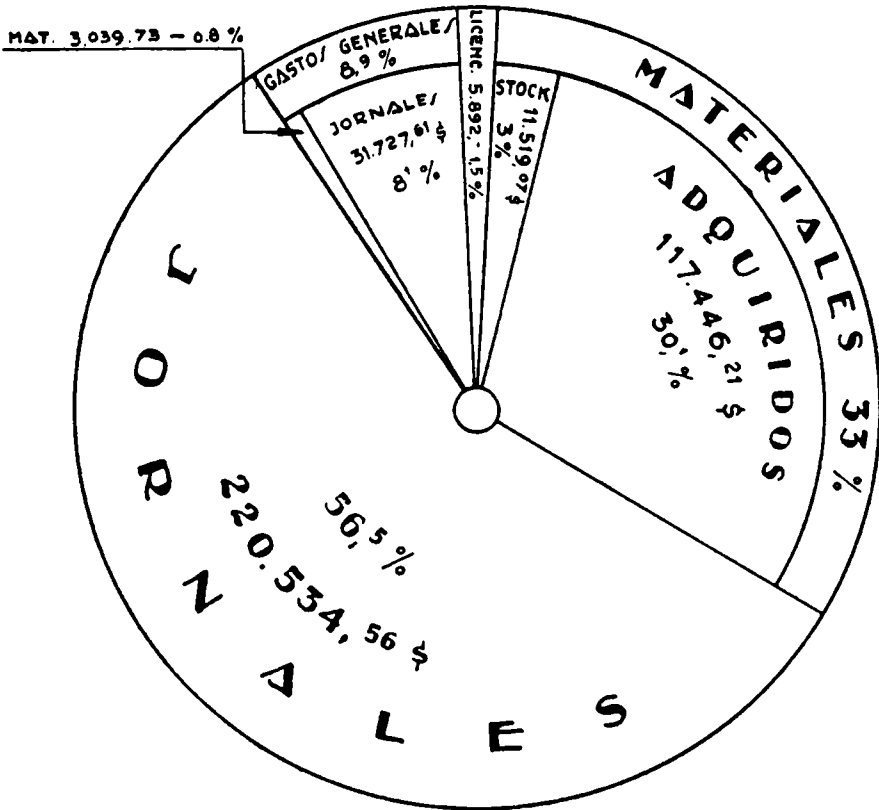


ARSENAL DE ARTILLERIA DE MARINA, ZÁRATE  
MOVIMIENTO OBRERO EN 1938  
TALLERES GENERALES





**INVERSIONES DE TALLERES GENERALES**  
**ARSENAL DE ARTILLERIA DE MARINA, ZARATE.**  
**1938**



## TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE

---

Comparando los datos estadísticos de las actividades desarrolladas por el Taller de Marina de Dársena Norte, de varios años al presente, se puede decir que el año 1938 ha sido el de mayor actividad.

De tal comparación surge de inmediato la existencia de un progreso efectivo en el monto de los trabajos realizados. Esta mejora es debida en gran parte a la nueva orientación técnica y administrativa que se ha impreso a los talleres a partir de mediados del año 1937.

Los servicios eléctricos han sido atendidos por la planta generadora de los Talleres Generales y la Compañía Italo Argentina de Electricidad. La planta generadora trabajó en forma permanente procurando, dentro de las exigencias del servicio, cubrir al máximo todas las necesidades del mismo, en forma tal que este ha resultado el año de mayor producción.

Los diques de carena existentes en la zona del Taller de Marina y cuya administración se efectúa por la repartición, han funcionado normalmente durante el año 1938. Han entrado a dique 160 buques y el total recaudado, que se ha ingresado a la Aduana (Rentas Generales), asciende a la cantidad de \$ 251.993.36  $\frac{m}{n}$ .

Las planillas agregadas dan una idea clara del movimiento habido en el Taller durante el año.

PLANILLA COMPARATIVA DE LAS INVERSIONES  
POR JORNALES DE OBREROS DEL TALLER  
DE MARINA DE DARSENA NORTE,  
AÑOS 1932 a 1938

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

**INVERSION MENSUAL EN CONCEPTO DE JORNALES,  
EFECTUADA POR EL TALLER DE MARINA DE  
DARSENSA NORTE DURANTE EL AÑO 1938**

---

Enero . . . . .	m\$n	35.009.57
Enero (licencia obreros) . . . . .	»	9.676.10
Febrero . . . . .	»	71.337.30
Marzo . . . . .	»	87.389.82
Abril . . . . .	»	75.323.57
Mayo . . . . .	»	81.458.63
Junio . . . . .	»	74.954.10
Julio . . . . .	»	69.976.52
Agosto . . . . .	»	88.115.09
Septiembre . . . . .	»	91.388.59
Octubre . . . . .	»	84.697.51
Noviembre . . . . .	»	103.649.70
Diciembre . . . . .	»	116.962.87
Diciembre (licencia obreros) . . . . .	»	14.423.84
<b>Total . . . . m\$n</b>		<b>1.004.363.21</b>

**MOVIMIENTO ESTADISTICO Y PROMEDIO DE JORNALES, LICENCIA OBREROS Y NUMERO  
DE OPERARIOS QUE HAN TRABAJADO DURANTE EL AÑO 1938, EN EL TALLER  
DE MARINA DE DARSENA NORTE**

Imputación	Jornales	Licencia	Importe total	N.º DE OBREROS	
				Inscriptos	Llamados
(1) Obras de la Armada . . .	567.968.04	24.099.94	592.067.98		
(2) Yacim. Petrol. Fiscales . .	368.297.47	—	368.297.47		
(3) Cuentas de terceros . . .	43.997.76	—	43.997.76		
	<b>980.263.27</b>	<b>24.099.94</b>	<b>1.004.363.21</b>	<b>716</b>	<b>624</b>

Además 50 aprendices

**NUMERO DE OBRAS EJECUTADAS EN EL AÑO**

(1) Obras de la Armada . . . . .	548
(2) Yacimientos Petrolíferos Fiscales . . . . .	169
(3) Cuenta de terceros . . . . .	203
<b>Total . . . . .</b>	<b>920</b>

Inversión total en jornales y materiales  
\$ 1.772.006.28 <sup>m/n</sup>

## TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE

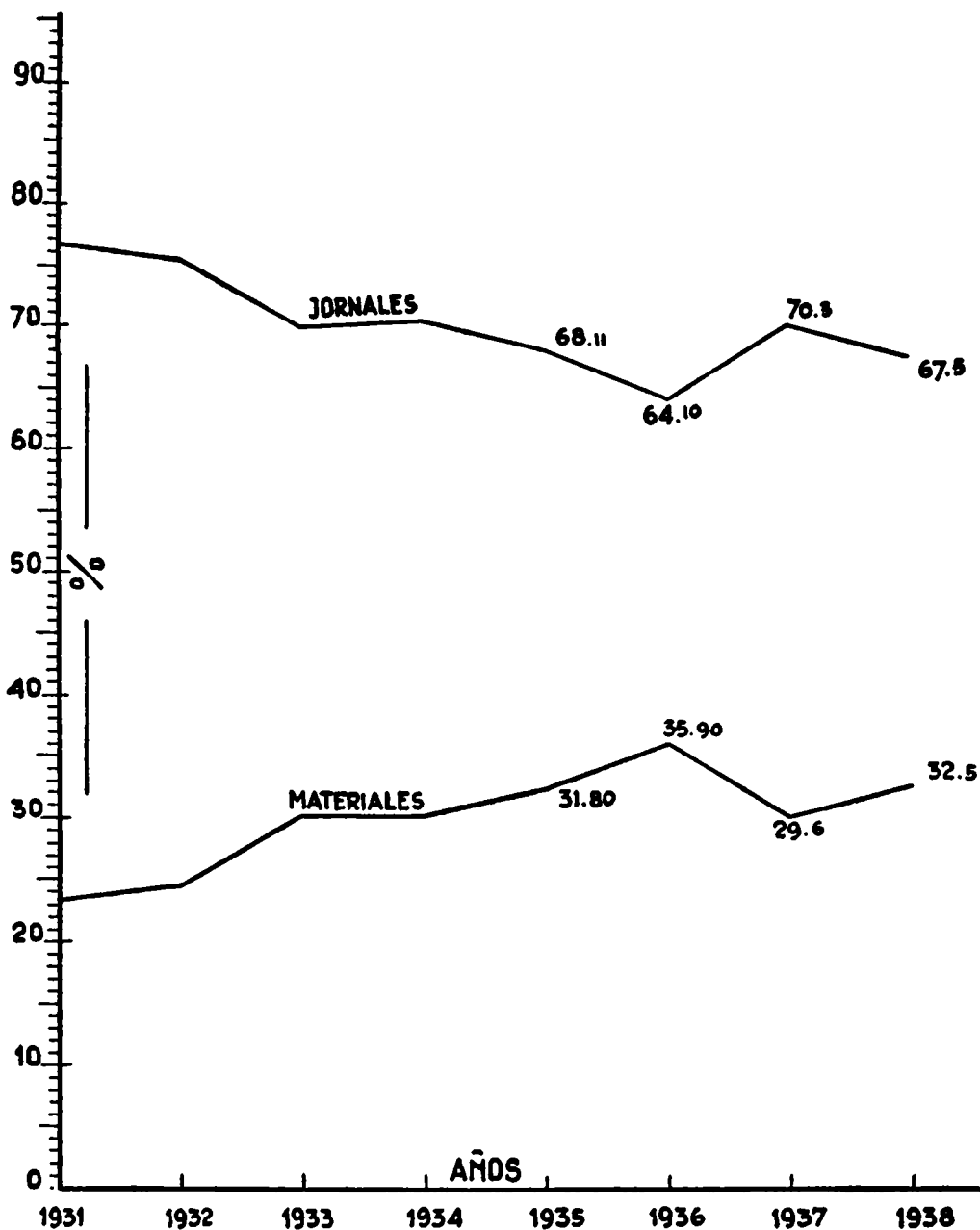
Movimiento estadístico del personal obrero y de aprendices durante el año 1938

Mes	Encarg. sección	Operarios	Aprendices	Total general
Enero . . . . .	18	312	51	381
Febrero . . . . .	18	440	49	507
Marzo . . . . .	18	426	52	496
Abril . . . . .	18	478	51	547
Mayo . . . . .	18	473	50	541
Junio . . . . .	18	415	50	483
Julio . . . . .	18	440	48	506
Agosto . . . . .	18	465	47	530
Septiembre . . . . .	18	469	49	536
Octubre . . . . .	18	498	52	568
Noviembre . . . . .	18	524	52	594
Diciembre . . . . .	18	606	56	680
Totales . . . . .	216	5.546	607	6.369
Promedio mensual .	18	462	50	530

**TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE**  
**Movimiento estadístico de altas y bajas del**  
**personal obrero, durante el año 1938**

Mes	Altas	Bajas
Enero . . . . .	8	8
Febrero . . . . .	65	21
Marzo . . . . .	19	28
Abril . . . . .	39	38
Mayo . . . . .	26	9
Junio . . . . .	4	3
Julio . . . . .	6	8
Agosto . . . . .	12	20
Septiembre . . . . .	25	7
Octubre . . . . .	16	6
Noviembre . . . . .	27	23
Diciembre . . . . .	103	5
<b>Totales . . . . .</b>	<b>350</b>	<b>176</b>

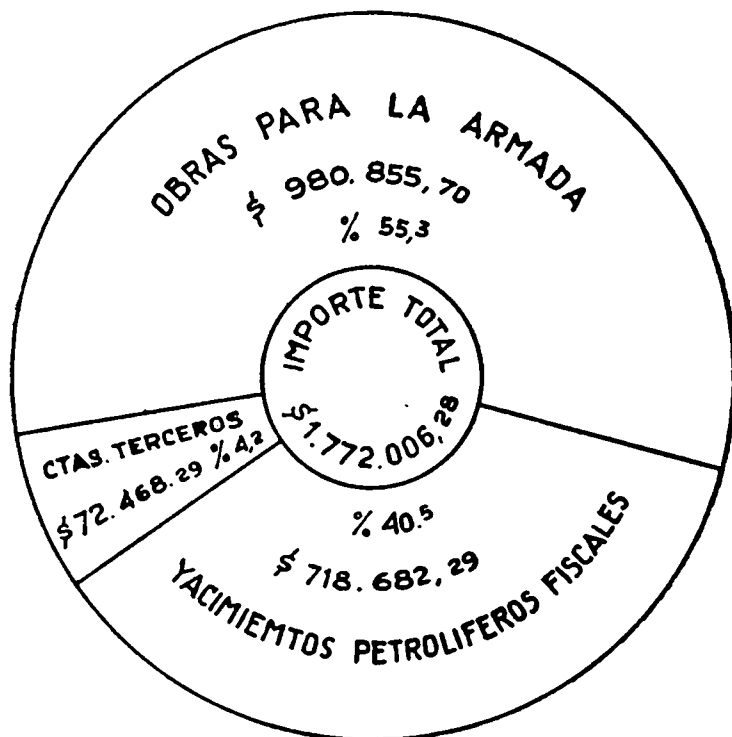
### PORCENTAJE DE MATERIALES Y JORNALES CON RESPECTO AL TOTAL EMPLEADO EN LAS OBRAS ENTRE 1931 Y 1938





GRAFICOS DE LOS % CORRESPONDIENTES A LAS DIVERSAS IMPUTACIONES RESUMIDAS

— AÑO 1938 —



## TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE

Inversión en jornales, materiales y gastos generales, con imputación a Yacimientos

Petróíferos Fiscales — Año 1938

Mes	Jornales	MATERIALES		Total	Gastos generales, 14 %	Importe total
		Almacenes stock				
		Adquiridos				
Enero . . . . .	1.941.33	1.385.81	922.21	4.249.35	594.91	4.844.26
Febrero . . . . .	10.562.56	4.000.90	1.428.28	15.991.74	2.238.84	18.230.58
Marzo . . . . .	9.810.20	10.656.03	478.78	20.945.01	2.932.30	23.877.31
Abril . . . . .	37.713.99	11.484.38	6.371.86	55.570.23	7.779.84	63.350.07
Mayo . . . . .	43.870.72	20.565.77	2.795.19	67.231.68	9.412.44	76.644.12
Junio . . . . .	47.349.07	19.974.44	6.601.70	73.925.21	10.349.53	84.274.74
Julio . . . . .	13.321.80	9.169.49	713.36	23.204.65	3.248.65	26.453.30
Agosto . . . . .	14.800.14	5.471.15	2.831.99	23.103.28	3.234.44	26.337.72
Septiembre . . . . .	25.952.98	8.824.—	2.802.90	37.579.88	5.261.19	42.841.07
Octubre . . . . .	21.022.01	8.054.94	2.421.22	31.498.17	4.409.74	35.907.91
Noviembre . . . . .	64.492.30	44.520.07	9.671.47	118.683.84	16.615.74	135.299.58
Diciembre . . . . .	77.460.37	71.078.45	9.901.20	158.440.02	22.181.61	180.621.63
<b>Total m\$n . . . . .</b>	<b>368.297.47</b>	<b>215.185.43</b>	<b>46.940.16</b>	<b>630.423.06</b>	<b>88.259.23</b>	<b>718.682.29</b>

## TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE

Inversión en jornales, materiales y gastos generales, con imputación a Obras por cuenta de terceros  
(Industria privada) — Año 1938

Mes	Jornales	MATERIALES		Total	Gastos generales, 14 %	Importe total
		Adquiridos	Almacenes stock			
Enero . . . . .	9.613.14	2.301.94	378.64	12.293.72	1.722.98	14.016.70
Febrero . . . . .	3.420.04	710.28	175.47	4.305.79	602.81	4.908.60
Marzo . . . . .	1.643.76	—	39.21	1.682.97	234.05	1.917.02
Abril . . . . .	1.224.54	1.221.81	697.94	3.144.29	440.20	3.584.49
Mayo . . . . .	3.500.19	897.73	73.60	4.471.52	626.02	5.097.54
Junio . . . . .	1.112.22	857.—	27.94	1.997.16	279.59	2.276.75
Julio . . . . .	493.34	—	2.34	495.68	69.30	564.98
Agosto . . . . .	474.83	2.28	19.49	496.60	69.52	566.12
Septiembre . . . . .	143.95	1.018.18	18.03	1.180.16	165.21	1.345.37
Octubre . . . . .	27.56	—	—	27.56	3.86	31.42
Noviembre . . . . .	163.26	—	5.40	168.66	23.62	192.28
Diciembre . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Total m\$n . . . . .</b>	<b>21.816.83</b>	<b>7.009.22</b>	<b>1.438.06</b>	<b>30.264.11</b>	<b>4.237.16</b>	<b>34.501.27</b>

**TALLER DE MARINA DE DARSENA NORTE**

Inversión en jornales, materiales y gastos generales, con imputación a Obras por cuenta de terceros  
(Embarcaciones particulares) — Año 1938

Mes	Jornales	MATERIALES		Total	Gastos gene- rales, 15 %	Importe total
		Adquiridos	Almacenes stock			
Enero . . . . .	—	—	—	—	—	—
Febrero . . . . .	—	—	—	—	—	—
Marzo . . . . .	—	—	—	—	—	—
Abril . . . . .	—	—	—	—	—	—
Mayo . . . . .	—	—	—	—	—	—
Junio . . . . .	—	—	—	—	—	—
Julio . . . . .	—	—	—	—	—	—
Agosto . . . . .	3.079.77	1.277.93	139.03	4.496.73	674.53	5.171.26
Septiembre . . . . .	4.468.77	742.03	171.75	5.382.55	808.08	6.190.63
Octubre . . . . .	2.401.29	100.70	111.40	2.613.39	392.01	3.005.40
Noviembre . . . . .	1.933.62	241.54	240.89	2.416.05	362.42	2.778.47
Diciembre . . . . .	—	—	—	—	—	—
Total m\$n . . .	11.883.45	2.362.20	663.07	14.908.72	2.237.04	17.145.76

**Detalle de las erogaciones que ocasionó el funcionamiento, conservación y entretenimiento de los diques de carena del Taller de Marina de Dársena Norte, durante el año 1938:**

Naturaleza de la erogación	Importe anual \$ $\frac{m}{n}$
Sueldos del personal afectado al servicio de los diques de carena y casa de bombas . .	73.067.33
Combustible, lubricantes, etc. . . . .	10.699.20
Crédito de conservación . . . . .	654.74
Crédito de consumo . . . . .	780.19
Construcción y reposición de caballetes, etc.; trabajos varios ejecutados en los diques de carena y casa de bombas . . . . .	8.111.13
<b>Total general . . . . .</b>	<b>93.312.59</b>

**Planilla demostrativa de las recaudaciones efectuadas por la Aduana de la Capital, en concepto de: derechos de entrada, permanencia, guinche y noches de trabajo, de los buques mercantes que hicieron uso de los diques de carena del Taller de Marina de Dársena Norte, durante el año 1938:**

MES	N.º de buques	Tonelaje	Importe recaudado o/s	Su equivalente en \$ %
Enero . . . . .	10	4.247.84	4.776.95	10.856.70
Febrero . . . . .	19	5.011.76	6.308.35	14.337.16
Marzo . . . . .	7	5.715.—	6.110.42	13.887.32
Abril . . . . .	4	6.354.90	4.575.05	10.397.84
Mayo . . . . .	13	9.477.30	12.973.54	29.485.34
Junio . . . . .	12	19.037.34	24.701.06	56.138.77
Julio . . . . .	6	4.013.66	8.266.60	18.787.72
Agosto . . . . .	7	4.488.14	9.897.06	22.493.33
Septiembre . . . . .	4	4.114.—	9.186.56	20.878.55
Octubre . . . . .	12	6.904.36	8.771.61	19.935.45
Noviembre. . . . .	6	7.379.62	10.090.57	22.933.11
Diciembre . . . . .	10	5.252.19	5.219.31	11.862.07
<b>Totales . . . . .</b>	<b>110</b>	<b>81.996.11</b>	<b>110.877.08</b>	<b>251.993.36</b>

**RESUMEN DE RECAUDACIONES Y GASTOS DE LOS DIQUES DE CARENA DEL  
TALLER RE MARINA DE DARSENA NORTE**

D E T A L L E	Entradas \$ %	Salidas \$ %
Recaudado por la Aduana de la Capital . . . . .	251.993.36	—
Recaudado por el Taller de Marina e ingresado a la Dirección General Administrativa . . . . .	3.909.99	—
Buques eximidos del pago de derechos de diques . . . . .	266.427.21	—
Recaudado por el Taller de Marina y abonado al per- sonal de los diques de carena . . . . .	11.022.60	11.022.60
Erogaciones habidas para el funcionamiento, conserva- ción, etc., de los diques de carena . . . . .	—	93.312.59
Trabajos ejecutados en buques particulares — Obras por cuenta de terceros . . . . .	2.168.82	2.168.82
<b>Totales . . . . .</b>	<b>535.521.98</b>	<b>106.504.01</b>
<b>A deducir . . . . .</b>	<b>106.504.01</b>	
<b>Saldo . . . . .</b>	<b>429.017.97</b>	

— GRAFICO DE GASTOS DE LOS DIQUES DE CARENA —  
— AÑO 1938 —

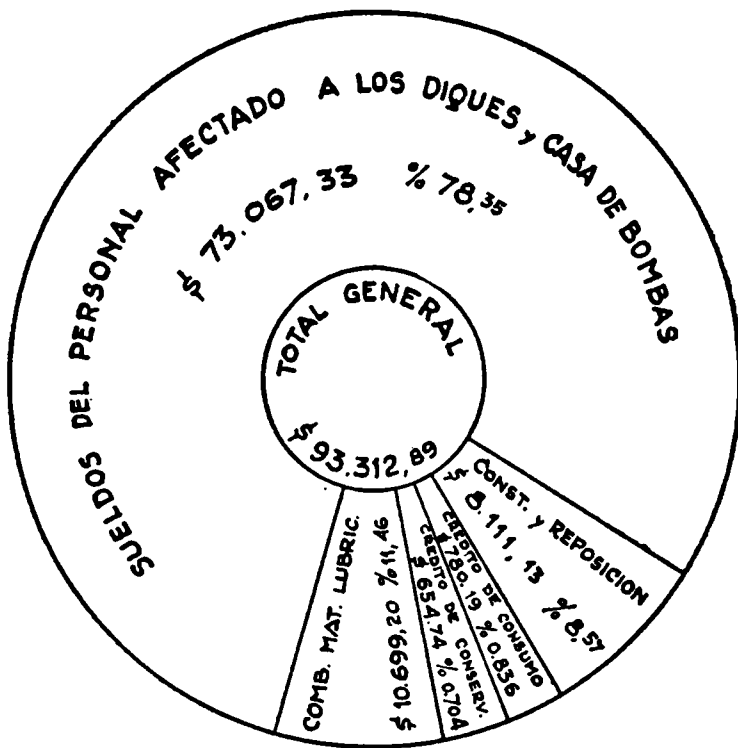
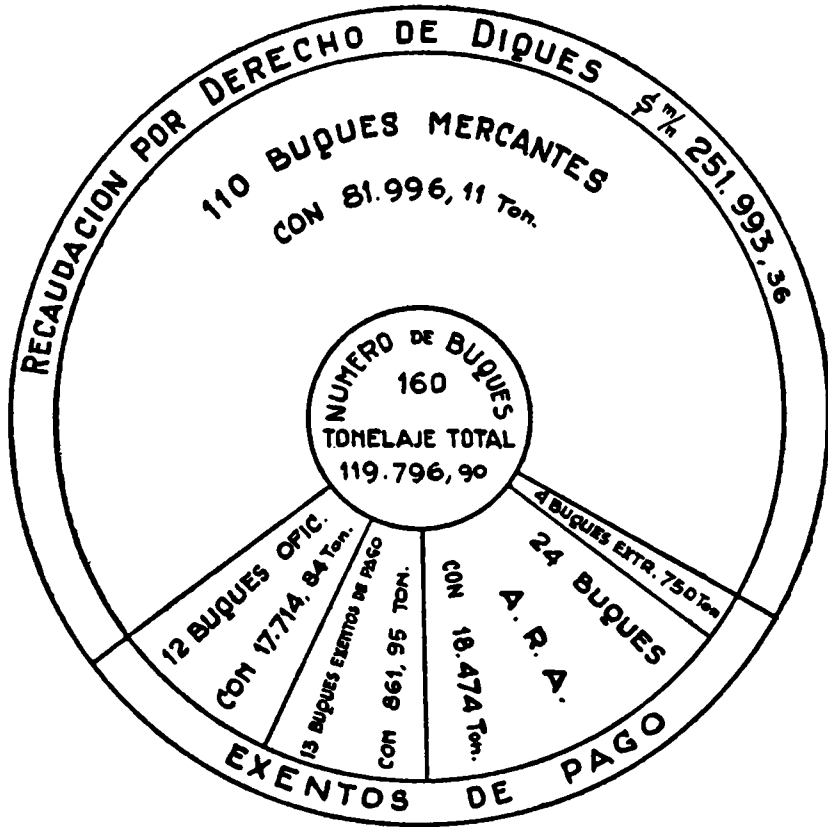




GRAFICO DEL MOVIMIENTO TOTAL DE BUQUES EN DIQUE DE CAREMA

— AÑO 1938 —



## DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

---

Durante el año 1938 la Dirección General Administrativa ha desarrollado sus actividades normalmente, siendo una característica común a todas ellas, el incremento que han ido tomando de acuerdo con las mayores necesidades de la Armada, motivadas por el aumento de sus unidades y del personal.

Los sueldos y gastos fueron pagados por esta Repartición en forma regular y los aprovisionamientos se realizaron normalmente.

El problema de la insuficiencia de depósitos para almacenar la gran cantidad de artículos que son indispensables para satisfacer las necesidades de buques y reparticiones, como así también lo inadecuado de los mismos, fué solucionado en parte durante el año 1938, refeccionando los depósitos existentes y redistribuyendo las mercaderías.

El aprovisionamiento de combustibles y materias grasas ha puesto en evidencia una vez más, la necesidad de que la Armada disponga de un nuevo buque petrolero de amplia capacidad para su transporte, a fin de evitar los gastos de fletes y lanchajes que en la actualidad se abonan y permitir contar con ese imprescindible elemento siempre que lo requieran las necesidades del servicio, sin estar supeditados a los compromisos y exigencias de carácter comercial, que tienen los buques-tanques de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Con respecto al comportamiento en general del comercio para con esta Dirección General, es satisfactorio comprobar que ha mejorado bastante. Un índice de ello es el hecho de haberse efectuado, con relación a 1937, 204 rechazos menos, habiendo disminuído también en 21 casos las multas aplicadas.

Las inspecciones periódicas efectuadas a los cargos de Contabilidad de los buques y reparticiones, han demostrado la forma correcta y normal en que cumplen su cometido los servicios administrativos de la Armada. La División Contabilidad de esta Dirección General, ha mantenido al día todas las cuentas del Departamento de Marina, lo que ha sido constatado por la Contaduría General de la Nación.

Durante el año, se dió fin a la tarea de modificación y ampliación del pliego de condiciones y especificaciones reglamentarias que regían anteriormente, las que fueron puestas oportunamente en vigor.

Las actividades de la División Laboratorios, que de año en año han ido en aumento, se han acrecentado en 1938 en proporción muy elevada con respecto a los años anteriores, pese a que, como ya se ha significado en otras oportunidades, cuenta con instalaciones antiguas y poco adecuadas. Satisfechas las exigencias de las dependencias de la Armada, ha prestado servicios también a diversas reparticiones nacionales. El Ministerio de Guerra por su Departamento de Ingenieros, el Consejo Nacional de Educación, El Ministerio de Agricultura y la H. Cámara de Diputados, entre otros, solicitaron análisis y ensayos o formularon consultas, que fueron debidamente atendidas.

Se acentúa cada vez más la necesidad de considerar la construcción de tres transportes en reemplazo de los que actualmente prestan servicio, los que ya están llegando a su límite de vida. Si bien el “Ushuaia”, en construcción en los Talleres de la Base Naval de Río Santiago, llenará una necesidad largamente sentida, el mejor servicio de transportes a nuestra costa Sud, exige se resuelva el problema cuanto antes en forma completa.

Durante el año 1938 el servicio entre Buenos Aires, Bahía Blanca y los puertos de la costa Sud, fué atendido por los transportes “Pampa”, “Chaco” y “Patagonia”, no habiéndose podido cumplir el programa de viajes fijado para el año, en virtud de haberse destinado los dos primeros buques al transporte de las tripulaciones para el crucero “La Argentina” y los siete torpederos últimamente incorporados. A fin de salvar los inconvenientes del servicio comercial, el buque oceanográfico “Bahía Blanca”, efectuó un viaje a Ushuaia llevando correspondencia, pasaje y carga.

El transporte “Pampa” inició su primer viaje al Sur en enero, finalizándolo a fines de febrero y luego realizó su viaje a Europa. A fines de noviembre, reinició sus servicios regulares. El “Chaco” efectuó tres viajes a la Costa Sur, uno de los cuales no tuvo carácter comercial y al promediar el año partió para Europa con las mencionadas tripulaciones. El “Patagonia” efectuó ocho viajes, atendiendo el servicio de los puertos comprendidos entre Río Gallegos y Ushuaia, dirigiéndose en junio al puerto de la Capital Federal, donde permaneció en reparaciones hasta octubre, fecha en que regresó a Ushuaia a continuar sus servicios de buque estación.

En razón de los pocos viajes realizados, el producido de transportes no alcanzó para cubrir los gastos de mantenimiento, por lo que fué necesario recurrir a los fondos de dicha Cuenta Especial.

El edificio que ocupa la Dirección General Administrativa, anticuado y con serias deficiencias, ha requerido una constante preocupación para lograr salvar los mayores inconvenientes. Con ese objeto se han completado trabajos iniciados el año 1937 y se han realizado otros, especialmente de higienización. Estos trabajos se han extendido a los Depósitos de Dársena Sud, con sus galpones y muelles.

La imprenta de la Dirección General, cuya finalidad al crearse, fué mantener al día el stock de impresos reglamentarios trabaja en la actualidad en toda clase de impresiones para las distintas reparticiones de la Armada, habiendo cumplido el año pasado sus tareas en forma satisfactoria.

# Planilla comparativa correspondiente a carga y pasajeros conducidos por los Transportes

## “Pampa” y “Chaco” en sus viajes a la costa sud durante los años 1936, 1937 y 1938

Clasificación	Cantidad de viajes			Cantidad de pasajeros			Cantidad de carga en tons.			Liquidación pasaje y carga en \$ %			Diferencia en \$ % años 1937-1938		
	1936	1937	1938	1936	1937	1938	1936	1937	1938	1936		1937		Aumento	Disminución
										1936	1937	1937	1938		
Particular . . . . .	8	12	7	700	702	258	12.564	11.574	3.620	271.018.92	225.489.08	75.820.76	—	—	149.668.38
Oficial (O. Ministerios) .	8	12	7	—	102	65	—	—	282	—	8.519.00	30.653.90	22.134.90	—	—
Oficial (Marina) . . . . .	8	12	7	124	574	51	2.411	9.783	7.673	40.782.04	212.993.76	130.575.88	—	—	82.417.88

## Transporte “Patagonia”—Buque de estación en Tierra del Fuego

Particular . . . . .	11	13	10	261	308	222	1.840	2.914	2.542	22.210.42	24.210.45	13.209.84	—	—	11.060.41
Oficial (O. Ministerios) .	11	13	10	4	11	5	208	34	428	1.847.98	567.50	4.737.05	4.169.55	—	—
Oficial (Marina) . . . . .	11	13	10	—	14	30	—	—	24	—	280.00	97.50	—	—	182.50

**RESUMEN DE LOS ANALISIS Y ENSAYOS PRACTICADOS EN LOS LABORATORIOS  
DE LA ARMADA — AÑO 1938**

M E S	Sec. Ensayos de Explosivos	Sec. Analisis Industriales	Sec. Resistencia de Materiales	Sec. Ensayos Eléctricos	Sec. Analisis Bromatológicos	Sec. Analisis Biológicos	Totales
Enero . . . . .	62	354	134	423	140	375	1488
Febrero . . . . .	252	342	239	311	48	541	1733
Marzo . . . . .	105	188	125	131	110	547	1206
Abril . . . . .	161	146	199	386	82	624	1598
Mayo . . . . .	132	84	127	204	137	453	1137
Junio . . . . .	102	170	109	82	63	883	1409
Julio . . . . .	—	175	100	47	66	532	920
Agosto . . . . .	115	238	121	105	118	379	1076
Septiembre . . . . .	—	173	173	30	160	603	1139
Octubre . . . . .	410	314	181	104	94	472	1575
Noviembre . . . . .	447	325	114	313	171	425	1795
Diciembre . . . . .	374	306	104	388	59	461	1692
<b>Totales . . . . .</b>	<b>2160</b>	<b>2815</b>	<b>1736</b>	<b>2524</b>	<b>1248</b>	<b>6295</b>	<b>16768</b>

## PREFECTURA GENERAL MARITIMA

---

Las actividades de la navegación marítima y fluvial y los trabajos portuarios puede decirse que se han desenvuelto durante el año normalmente, pues sólo se presentaron pequeñas diferencias en los intereses gremiales, que fueron siempre salvadas satisfactoriamente con la mediación ecuaníme y legal de las autoridades.

El número de buques entrados y salidos de los distintos puertos de la República, alcanza a 190.766 con un registro neto de 71.285.078.81 toneladas, cifras que con relación a las registradas en el año 1937,—188.333 buques con 85.439.340.89 toneladas,—acusar una disminución de 14.154.262.08 toneladas, lo que representa un 16.56 % de merma.

Donde se observa mayor disminución es en el movimiento de los buques de ultramar, tanto en sus entradas y salidas directas, como en sus movimientos internos. Las primeras fueron realizadas en 1938 por buques que representaban un tonelaje de 18.371.954.16 habiendo alcanzado en el año 1937 a 23.375.760.20 toneladas; los segundos abarcaron, en 1938, 12.401.187.70 tons. contra 17.160.145.95 de 1937.

Esta sensible disminución del tráfico ultramarino debe atribuirse al considerable descenso experimentado en el intercambio comercial del país durante el año próximo pasado, tanto en la exportación como en la importación, habiéndose reducido



aquella en un 50 % y la última en un 4.2 %. En efecto, según las cifras publicadas por la Dirección General de Estadística de la Nación, el monto global del tonelaje en 1937 fué de 18.235.000 toneladas, mientras que en 1938 se redujo a 9.117.000, correspondiendo el grueso de esa diferencia, principalmente a la reducción en los embarques de cereales. En cuanto al total de las importaciones, las 10.335.000 toneladas a que se llegó en 1937, se redujeron en el año 1938 a 9.905.000 toneladas.

Por lo que al Cabotaje Nacional respecta, durante el año 1938 se registra un movimiento total—entradas y salidas,—de 164.883 buques con un tonelaje de 36.125.533.24, lo que comparado con 160.872 buques con 40.574.117.98 toneladas, de 1937, da una diferencia en menos de 4.448.584.74 toneladas. Es fácil observar que, si bien el tonelaje ha merchado, el número de buques, sin embargo, ha aumentado en 4.011 unidades, por lo que el decrecimiento de tonelaje es sólo aparente dada la mayor concurrencia de buques registrada, y ello responde, como ya se ha hecho notar en Memorias anteriores, a la reducción experimentada en el tonelaje de los buques de la matrícula de acuerdo al rearqueo dispuesto por Decreto de fecha 3 de agosto de 1935, operación que ha venido practicándose paulatinamente desde esa fecha y que reduce en general aquél en un 30 % aproximadamente.

El cabotaje fluvial internacional se ha mantenido durante el año en un nivel estable, pues acusa un movimiento de 16.981 buques con 4.386.403.81 toneladas y en el año 1937 registróse la cantidad de 15.035 buques con 4.329.316.76 toneladas.

Como se ve, se ha reducido momentáneamente el movimiento general de la navegación y del comer-

cio marítimo y fluvial y, a pesar de ello, si bien los servicios a cargo de la Prefectura fueron atendidos regularmente con los medios disponibles, la necesidad de proveer a la Repartición de los elementos indispensables para mantener un servicio eficiente, se ha puesto en evidencia una vez más. Es ya imprescindible aumentar la dotación de hombres, el armamento y los medios de movilidad, a fin de que la Repartición pueda responder en forma más completa al cumplimiento de su delicada misión legal y a la custodia de los cuantiosos intereses fiscales y particulares vinculados a sus actividades.

La organización de varios y complejos servicios que debe cumplir el personal de la Institución, exige un número de oficiales y de tropa que dista mucho del que actualmente posee. Esta insuficiencia de personal y elementos no es posible suplirla con la buena voluntad que aquél demuestra, aceptando el recargo constante de sus servicios.

De los 416 oficiales de Policía Marítima que asigno el Presupuesto, sólo para atender las Suprefecturas de los puertos de la Capital, La Plata, Bahía Blanca, Rosario y Santa Fe, se requieren 201.

En consecuencia, quedan 215 oficiales para atender los servicios correspondientes a las 200 dependencias restantes, entre las que se destacan las Subprefecturas de Tigre, Campana, General José F. Uriburu, San Nicolás, Villa Constitución, Diamante, Paraná, Goya, Corrientes, Barranqueras, Formosa, Posadas, Paso de los Libres, Santo Tomé, Monte Caseros, Concordia, Concepción del Uruguay, Gualaguaychú, Quequén, Mar del Plata, Comodoro Rivadavia, Santa Cruz y Río Gallegos. Sin entrar a considerar todas las demás no mencionadas, pero que por diversas razones comerciales y

policiales tienen suma importancia, esta sola referencia pone de manifiesto el serio problema a que se halla abocada la Repartición para cumplir las exigencias del servicio.

Con respecto al personal subalterno ocurre igual cosa. Se cuenta con 2.009 hombres para atender los servicios generales de policía de las 218 dependencias habilitadas, exigiendo las necesidades de los puertos de la Capital, La Plata, Bahía Blanca, Rosario y Santa Fe, 631, lo que deja 1378 hombres para distribuir entre las 200 dependencias restantes.

La evidente deficiencia en los servicios de casi todas las dependencias sólo podrá subsanarse con un conveniente aumento de personal que permita la organización de las funciones de acuerdo a sus verdaderas necesidades.

La experiencia adquirida en los últimos años y las cifras consignadas precedentemente, ponen de relieve la necesidad impostergable de aumentar el personal superior y subalterno de Policía Marítima, en las cantidades mínimas que a continuación se indican, para estar en condiciones de atender debidamente los servicios:

Personal superior . . . . .	90 hombres
Personal subalterno . . . . .	1.000 hombres

Como es notorio, las funciones que desempeña la policía marítima, si bien en principio son idénticas a las de la policía terrestre, en realidad resultan más delicadas y complejas en virtud de los medios y ambientes marítimos y terrestres en que le toca actuar. Además dada la extensa jurisdicción de la Prefectura General Marítima, sus empleados están sujetos a frecuentes cambios de destino de uno

a otro extremo del litoral de la República, quedando destacados, muchas veces, en lugares inhospitatorios, lejos de centros poblados, donde la escasez de comodidades relativas de vida se hace sentir con rigor, debiendo soportar a menudo, recargadas tareas que ponen a prueba tanto su voluntad de trabajo como su resistencia física.

El desarrollo normal de un curso para marineros oficinistas aspirantes a oficial, ha sentado ya las bases definitivas para la Escuela de Policía Marítima que funcionará todos los años, no sólo con el objeto de preparar a ese personal, sino también con el de mejorar la preparación de los actuales oficiales.

Por decreto de fecha 15 de septiembre de 1938, se dispuso la reintegración de los Resguardos a la Dirección General de Aduanas. Estos servicios aduaneros estaban a cargo de la Prefectura General desde mayo de 1917 y ellos fueron atendidos al mismo tiempo que los de policía que le son propios por mandato de la Ley 3445.

El 1.º de enero de 1938 comenzó a funcionar el Servicio de Practicaje creado por decreto número 109.267 del 8 de julio de 1937, como una dependencia de la Prefectura General. Con este organismo se introdujo una sensible mejora en esa clase de servicios, que fueron atendidos desde entonces con la mayor eficiencia.

El practicaje, es considerado en todos los países como uno de los más importantes servicios públicos afectados a la navegación y por esa causa los Estados, en general, le han prestado una atención preferente. El Gobierno Argentino, al oficializar ese servicio, lo ha hecho en base a la experiencia acumulada durante años, y adaptando a nuestra propias características la de otros países.

Este organismo, que por las características especiales de cada uno de los practicajes que se efectúan, resulta muy complejo, ha funcionado normalmente. La prestación de los servicios de practicaje, el cálculo y liquidación, y la recaudación del importe de los mismos; el mantenimiento y renovación del material flotante, la prestación de servicios de embarco y desembarco de prácticos en los estacionarios Intersección, Recalada y Bahía Blanca, etc., han sido tareas que como ya se ha manifestado, se cumplieron en 1938 con eficiencia.

Por primera vez en la historia del practicaje en nuestro país, ha sido posible que el Estado se viera libre de las preocupaciones que le significaron siempre, la imperiosa necesidad de facilitar elementos de toda clase a los prácticos, así como el tener que afrontar el pago de los mismos, pues como es sabido, algunas zonas de practicaje obligatorio, no podían solventarlos por sí mismas, debiendo el Estado hacerse cargo de los déficits que se producían. Ello se debe a que el Reglamento General del Servicio de Practicaje provee los medios para formar el fondo de renovación, reparación y adquisición de materiales, con lo cual ha sido posible, aun desde el primer día, afrontar con éxito el mejoramiento del servicio, ejecutando las reparaciones necesarias al material flotante con que se contaba y disponiendo además la construcción de otros elementos indispensables para sustituir las viejas embarcaciones que le fueron facilitadas por este Ministerio.

El capital del Servicio de Practicaje al procederse a inventariar y valorizar el material existente al 1.º de enero de 1938, acusó un total de \$ 95.520.50. Durante el año, se adquirieron materiales por valor

de \$ 226.325.01  $\frac{m}{n}$ , entre los que están incluidos \$ 187.246.29  $\frac{m}{n}$  destinados al pago parcial de dos embarcaciones que, para este servicio, se están construyendo en los talleres de la Base Naval de Río Santiago. Efectuados estos pagos, ha quedado un saldo de \$ 177.456.02  $\frac{m}{n}$  que pasa al ejercicio de 1939.

Durante el año 1938, se aplicó la recaudación establecida para “Fondo de previsión para el pago de los sueldos básicos”, al pago de los sueldos básicos correspondientes a las zonas de practica obligatorio, donde no se recaudaron los fondos necesarios para atender el pago de los sueldos de los prácticos afectados a dichas zonas, habiéndose invertido en este concepto \$ 38.880.05 y quedando un remanente de \$ 73.799.74 que pasa a reforzar la misma partida del año 1939. Queda así con dicho saldo, una importante suma que se destina a la formación del fondo, que permitirá, aun en años de crisis en la navegación, pagar a los prácticos su sueldo básico mensual.

Durante el transcurso del año, se ha tratado de que los prácticos comprendieran plenamente la importancia de sus funciones, tanto en las de carácter profesional, como en las de agentes de la autoridad marítima. Es satisfactorio comprobar que paulatinamente el personal ha sabido responder a esas aspiraciones.

Con el fin de combatir más eficazmente el contrabando y evitar la introducción clandestina al país de sujetos indeseables, creáronse en 1938, en la Zona del Alto Uruguay, sobre el río del mismo nombre, en territorio de la Gobernación de Misiones, las Ayudantías Monteagudo, Alba Posse y Buena Vista y el Destacamento Itacuararé, con dependen-

cia directa este último de la Ayudantía de San Javier; pero es indispensable seguir aumentando el número de dependencias, para conseguir se efectúe una apropiada vigilancia de las fronteras fluviales.

Fueron dictadas durante el año diversas disposiciones de orden marítimo tendientes a la mayor seguridad en la navegación y al mejor desenvolvimiento de sus actividades, introduciéndose también varias modificaciones convenientes a las reglamentaciones en vigor. Debe destacarse por su importancia, la publicación del Digesto Marítimo y Fluvial, trabajo hecho por la Comisión de Organización de la Marina Mercante, que ha venido a llenar una sentida necesidad, pues en él recopilanse en forma ordenada, las múltiples disposiciones concernientes al régimen de la navegación y comercio marítimo y fluvial, cuyos servicios están a cargo de la Prefectura General Marítima.

Con los fondos asignados en el Plan de Trabajos Públicos para 1938, se inició la construcción de un edificio para la Subprefectura de "Monte Caseros", habiéndose atendido con los recursos normales del Anexo "G", las reparaciones de un regular número de dependencias, debiendo mencionarse como más importantes, las realizadas en las Subprefecturas de Rosario, Paraná, La Plata y Patagones; en las Ayudantías de Ituzaingó y Alba Posse y en los Destacamentos de Dársena Norte y Boca y Riachuelo.

Agréganse relaciones, gráficos y planillas que complementan la exposición de las actividades de la Prefectura General Marítima durante el año 1938, los que permiten apreciar algunos aspectos del movimiento de los puertos marítimos y fluviales de la Nación.

## OFICINA RESGUARDO Y ANEXOS

**Relación de los contrabandos apresados y contravenciones a las Ordenanzas de Aduana denunciadas con intervención de las Dependencias de la Prefectura General Marítima durante el año 1938 y diferencias con respecto a 1937**

	Apresado en		Diferencia Cantidad		Valor aproximado \$ %
	1938	1937	Mayor	Menor	
Alvear . . . . .	4	2	2	—	4.400.00
Barra Concepción . . . . .	3	5	—	3	1.050.—
Barranqueras . . . . .	4	4	—	—	1.825.—
Bermejo . . . . .	15	6	9	—	1.986.12
Candelaria . . . . .	10	7	3	—	12.565.50
Colonia Clorinda . . . . .	2	1	1	—	78.40
Corrientes . . . . .	9	14	—	5	7.753.—
Empedrado . . . . .	1	—	1	—	952.20
Eldorado . . . . .	2	7	—	5	308.—
Esquina . . . . .	1	—	1	—	1.621.—
Formosa . . . . .	34	46	—	12	2.023.75
Garruchos . . . . .	5	1	4	—	7.040.50
Gral. J. F. Uriburu . . . . .	3	—	3	—	2.551.16
Guauguaychú . . . . .	1	—	1	—	600.—
Ibicuy . . . . .	1	—	1	—	221.61
Las Palmas (Chaco) . . . . .	1	8	—	7	36.—
La Cruz . . . . .	2	5	—	3	397.—
Monte Caseros . . . . .	5	2	3	—	1.503.50
Paso de la Patria . . . . .	6	1	5	—	2.320.—
Paso de los Libres . . . . .	15	10	5	—	9.295.—
Pilcomayo . . . . .	2	—	2	—	270.05
Posadas . . . . .	17	28	—	11	4.019.31
Puerto Aguirre . . . . .	1	—	1	—	25.—
Santa Ana . . . . .	1	—	1	—	230.—
San Fernando . . . . .	1	—	1	—	2.000.—
San Javier (Misiones) . . . . .	12	2	10	—	2.481.35
San Nicolás . . . . .	1	3	—	2	50.—
Santo Tomé . . . . .	37	17	20	—	8.519.—
San Lorenzo . . . . .	1	1	—	—	—
Tigre . . . . .	3	4	—	1	32.475.—
Yapeyú (S. Martín) . . . . .	9	2	7	—	2.736.50
<b>TOTALES . . . . .</b>	<b>209</b>	<b>176</b>	<b>81</b>	<b>49</b>	<b>110.663.95</b>



Resumen de las mercaderías apresadas durante el año  
1938 con intervención del personal de la  
Prefectura General Marítima

MERCADERIAS	Cantidad
Aceite (litros) . . . . .	600
Aceite combustible (litros) . . . . .	1 ½
Alcohol (botellas) . . . . .	7
Alcohol (damajuanas) . . . . .	5
Alcohol (litros) . . . . .	1.366
Almidón (kilos) . . . . .	14
Alpargatas (pares) . . . . .	66
Anís (litros) . . . . .	1
Aperitivos (botellas) . . . . .	35
Artículos de barro (piezas) . . . . .	4
Artículos de farmacia (unidades) . . . . .	1
Artículos rurales (kilos) . . . . .	2.255
Autos (unidades) . . . . .	1
Azúcar (kilos) . . . . .	10.066 ½
Balas (cajas) . . . . .	45
Barriles vacíos (unidades) . . . . .	2
Bebidas (cajones) . . . . .	7
Boinas (unidades) . . . . .	360
Bolsas (líos) . . . . .	75
Bolsas (unidades) . . . . .	1.195
Bombas (docenas) . . . . .	30
Borradores (unidades) . . . . .	2.040
Bultos, acumuladores (unidades) . . . . .	15
Caballos (unidades) . . . . .	30
Café (kilos) . . . . .	125
Cajas de cartón (unidades) . . . . .	1
Cajas de madera (unidades) . . . . .	1
Camiones (unidades) . . . . .	1
Camiones cargados con mercaderías varias (unidades) . . . . .	2
Camisas (unidades) . . . . .	3
Camisetas (unidades) . . . . .	192
Canoas chicas (unidades) . . . . .	21
Canoas grandes (unidades) . . . . .	15
Canoas tronco de árbol (unidades) . . . . .	14
Caña (botellas) . . . . .	43

MERCADERIAS	Cantidad
Caña (latas) . . . . .	2
Caña (litros) . . . . .	12.547
Capa (piezas) . . . . .	1
Caramañolas (unidades) . . . . .	1
Carpetitas ñanduty (unidades) . . . . .	18
Carreteles (unidades) . . . . .	383
Carrocerías (unidades) . . . . .	1
Carros (unidades) . . . . .	4
Cascos de corcho (unidades) . . . . .	1
Cera (kilos) . . . . .	800
Cigarrillos (atados) . . . . .	3.378
Cigarrillos (cajas) . . . . .	203
Cigarrillos (kilos) . . . . .	1,640
Cigarrillos (latas) . . . . .	200
Cigarrillos (suelos) . . . . .	5.010
Cigarros (cajas) . . . . .	68
Cigarros (kilos) . . . . .	140
Cigarros (paquetes) . . . . .	266
Cigarros (suelos) . . . . .	94.067
Cinchas (unidades) . . . . .	6
Cintas de seda (metros) . . . . .	5.60
Cintas para frenos (kilos) . . . . .	7
Colchas (unidades) . . . . .	1
Combinaciones (unidades) . . . . .	6
Corned-beef (latas) . . . . .	24
Cubiertas para camión (unidades) . . . . .	5
Cuchillos (piezas) . . . . .	4
Cueros de nutria (unidades) . . . . .	210
Cueros varios (unidades) . . . . .	353
Dientes (docenas) . . . . .	670
Dulces (latas) . . . . .	165
Elixir Nogueira (botellas) . . . . .	44
Embarcaciones grandes (unidades) . . . . .	1
Encendedores (piezas) . . . . .	2
Específicos (frascos) . . . . .	130
Estribos (pares) . . . . .	2
Etamina (cortes) . . . . .	2
Fariña (kilos) . . . . .	40
Fideos (kilos) . . . . .	40
Floreros de barro (piezas) . . . . .	6
Fósforos (cajas) . . . . .	128

MERCADERIAS	Cantidad
Frazadas (unidades) . . . . .	1
Frenos con cabezada (unidades) . . . . .	4
Fusibles (unidades) . . . . .	2
Ganado vacuno (cabezas) . . . . .	303
Gas-oil (litros) . . . . .	100
Géneros (cortes) . . . . .	1
Géneros (metros) . . . . .	26.75
Géneros de lana (metros) . . . . .	4
Grasa (kilos) . . . . .	86
Gorras (unidades) . . . . .	168
Harina (kilos) . . . . .	110
Hojas para puñal (unidades) . . . . .	2
Jabones (unidades) . . . . .	66
Jarabe para soda gaseosa (botellas) . . . . .	10
Jardineras (unidades) . . . . .	1
Lanchas (unidades) . . . . .	1
Leche condensada (tarros) . . . . .	6
Lechones (unidades) . . . . .	1
Leña (taquitos) . . . . .	1.000
Licores (botellas) . . . . .	54
Linternas (unidades) . . . . .	10
Loción (frascos) . . . . .	8
Maderas (fardos) . . . . .	3
Maíz (kilos) . . . . .	55
Manteca (kilos) . . . . .	1
Manteles (piezas) . . . . .	5
Mejoradores químicos de harina (kilos) . . . . .	220,550
Miel (kilos) . . . . .	1.270
Nafta (litros) . . . . .	19
Naipes (juegos) . . . . .	1
Pantallas de palma (unidades) . . . . .	21
Pañuelos (unidades) . . . . .	86
Pañuelos de ñanduty (unidades) . . . . .	5
Piolas (kilos) . . . . .	2
Pistolas automáticas (unidades) . . . . .	1
Pollos (unidades) . . . . .	3
Plumas de escribir (cajas) . . . . .	32
Polvos (kilos) . . . . .	0,50
Polvos de tocador (cajas) . . . . .	1
Porotos (kilos) . . . . .	165
Portasenos (unidades) . . . . .	1

MEBCADERIAS	Cantidad
Prendas para señoras (piezas) . . . . .	6
Queso (kilos) . . . . .	6
Rapaduras (kilos) . . . . .	292
Rebenques (unidades) . . . . .	2
Recados de cuero (unidades) . . . . .	1
Remos (unidades) . . . . .	4
Revolveras (piezas) . . . . .	1
Revolveras (unidades) . . . . .	1
Rhum (botellas) . . . . .	5
Sacos pijama (unidades) . . . . .	4
Sal (kilos) . . . . .	110
Seda (metros) . . . . .	278
Sombreros de género ordinario (unidades) .	16
Sombreros de paja (unidades) . . . . .	66
Sombreros para mujer (unidades) . . . . .	18
Tabacos (fardos) . . . . .	7
Tabaco (kilos) . . . . .	2.325,500
Tabaco (paquetes) . . . . .	974
Tablas de lapacho (lotes) . . . . .	1
Tambores cilíndricos vacíos (unidades) . .	13
Tanques cilíndricos vacíos (unidades) . . .	1
Tejidos de ñanduty (piezas) . . . . .	18
Tejidos de "croché" (piezas) . . . . .	5
Tejidos de algodón (metros) . . . . .	2,80
Tejidos (kilos) . . . . .	645
Tiros de cadena (unidades) . . . . .	2
Tiros para revólver a bala (cajas) . . . . .	2
Tiros para revólver a bala (unidades) . . .	22.615
Trajes (unidades) . . . . .	14
Tricotas (unidades) . . . . .	24
Trilladoras (unidades) . . . . .	1
Valijas (unidades) . . . . .	3
Vinos (litros) . . . . .	70
Winchester (unidades) . . . . .	1
Yeguas (unidades) . . . . .	6
Yerba mate (bolsas) . . . . .	2
Yerba mate (kilos) . . . . .	4.234
Yerba mate (sobornales) . . . . .	3
Zapatos varios (pares) . . . . .	4
Zorras (unidades) . . . . .	1
Sedas (kilos) . . . . .	408

**Habilitaciones dictadas con intervención del Ministerio de Hacienda de la Nación durante el año 1938, que fueron puestas en conocimiento de la Prefectura General, por tener asignadas en algunos puertos, funciones de Resguardo:**

Decreto febrero 7 de 1938.—Habilitando con carácter de intermitente el muelle que la Sociedad Anónima Argentina de Cemento Portland posee en paraje situado al Oeste del Arroyo Antaónico, sobre el Río Paraná, para la descarga de materiales y máquinas destinadas a la instalación de una fábrica de cemento portland.

Decreto febrero 26 de 1938.—Habilitando con carácter de intermitente el muelle que la firma “La Plata Cereal Co. S. A.” posee en el paraje denominado La Engolfada (Bahía Blanca) para embarque y desembarque de frutos del país.

Decreto marzo 24 de 1938.—Habilitando con carácter de permanente el muelle que la Sociedad Anónima “Compañía Argentina de Cemento Portland” posee en las proximidades de Bajada Grande (Paraná).

Decreto octubre 11 de 1938.—Habilitando Galpón “N.º 3” en el Puerto de Reconquista.

Decreto noviembre 17 de 1938.—Habilitando la Receptoría de Mar del Plata para la introducción de un cargamento de carbón que por cuenta de la firma “Wilson Sons y Co.” conducía el vapor “Víctor”.

*Permisos concedidos—*

	Año		Diferencia	
	1938	1937	Más	Menos
Permisos de pesca concedidos por el Ministerio de Agricultura . . . . .	46	12	34	—
Permiso de caza y faena de lobos . . . . .	8	7	1	—
Extracción de guano . . . . .	1	3	—	2

### *Movimiento portuario—*

El movimiento de buques ha aumentado con relación al año anterior y ha disminuído el tonelaje en las cifras ya mencionadas, pero es de hacer notar que el aumento de referencia corresponde a los buques de bandera nacional, pues los de ultramar han disminuido considerablemente. En cuanto al tonelaje general, como ya se ha manifestado, ha sufrido una merma de 16.56 % con respecto al año 1937.

La disminución en el tonelaje de los buques de bandera nacional, obedece, como se ha dicho en Memorias anteriores, a la aplicación de las nuevas reglas de arqueo dispuestas por decreto de 3 de agosto de 1935 y por las cuales el tonelaje se rebaja aproximadamente en un 30 %, pero en realidad el número de buques que efectuó el tráfico de cabotaje, ha aumentado en el año ppdo.

Con respecto a los buques de ultramar, y los de ultramar “Navegación Interior” que comprenden a los citados en primer término, en sus movimientos entre puertos argentinos después de formalizada su primera entrada, la disminución ha sido notable, pudiendo atribuirse este hecho al sensible descenso experimentado en el intercambio comercial con el extranjero, tanto en lo que respecta a la importación como a la exportación, pues según cifras publicadas por la Dirección General de Estadística de la Nación, el tonelaje total de las exportaciones efectuadas en 1937 alcanzó a 18.235.000 toneladas, mientras en 1938 la cifra correspondiente fué de 9.117.000 toneladas, es decir un 50 % menos obedeciendo esta disminución a las considerables reducciones de los embarques de maíz, trigo,

lino y centeno, como así también de cueros, grasas, sebos, manteca, caseína, avena, cebada, harina de trigo, extracto de quebracho y otros diversos productos de ganadería y de agricultura, siendo el descenso mayor el que arroja el embarque de maíz, trigo y lino que alcanza a 8.930.000 toneladas.

En cuanto a la importación, la disminución fué de un 4,2 %, pues el total en 1938 alcanzó a 9.905.000 toneladas, mientras que en 1937 fué de 10.335.000.

Del movimiento total de buques y toneladas de registro, corresponden a:

	Buques	Toneladas
Ultramar . . . . .	5.016	18.371.954.16
Ultramar Nav. Interior	3.886	12.401.187.60
Cabotaje Nacional . .	164.883	36.125.533.24
Ribereños Nav. Exterior	16.950	4.369.496.40
Ribereños Nav. Interior	31	16.907.41
<b>Total . . . . .</b>	<b>190.766</b>	<b>71.285.078.81</b>

Estas cantidades parciales, con relación a las del año 1937 arrojan las diferencias siguientes:

Ultramar una disminución de	5.003.806.04	ton.
Ultramar Nav. Interior una disminución de . . . . .	4.758.958.35	ton.
Cabotaje una disminución de	4.448.584.74	ton.
Ribereños Nav. Exterior un aumento de . . . . .	68.690.99	ton.
Ribereños Nav. Interior una disminución de . . . . .	11.603.94	ton.

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

	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Vapores de ultramar . . .	1.781	7.401.332.—	1.397	6.067.215.97
Vapores de ultramar nave- gación interior . . . .	498	1.550.966.—	802	2.781.032.—
Vapores de cabotaje . . .	7.791	2.376.371.38	7.774	2.463.108.20
Veleros de cabotaje . . .	6.686	1.204.766.43	6.688	1.192.892.28
Vapores ribereños navega- ción exterior . . . . .	2.694	1.040.624.97	2.657	1.070.975.41
Veleros ribereños navega- ción exterior . . . . .	2.417	634.563.62	2.286	586.607.70
Vapores ribereños navega- ción interior . . . . .	4	3.620.02	5	5.776.40
Veleros ribereños navega- ción interior . . . . .	2	728.60	2	898.36
Totales . . . . .	21.873	14.212.973.02	21.611	14.168.506.32

*Zonas fluviales*

Vapores de ultramar . . .	431	1.232.014.41	622	2.150.943.19
Vapores de ultramar nave- gación interior . . . .	1.258	4.104.851.55	1.047	3.103.082.73
Vapores de cabotaje . . .	56.903	11.191.783.84	56.220	11.024.196.—
Veleros de cabotaje . . .	8.510	1.663.069.25	8.446	1.627.931.63
Vapores ribereños navega- ción exterior . . . . .	1.768	298.223.25	1.932	365.391.85
Veleros ribereños navega- ción exterior . . . . .	1.608	185.412.68	1.588	187.696.92
Vapores ribereños navega- ción interior . . . . .	6	2.486.17	11	3.109.47
Veleros ribereños navega- ción interior . . . . .	1	288.39	—	—
Totales . . . . .	70.485	18.678.129.54	69.866	18.462.351.79

*Zonas marítimas*

Vapores de ultramar . . .	273	540.168.19	466	979.895.16
Veleros de ultramar . . .	23	192.62	23	192.62
Vapores de ultramar nave- gación interior . . . .	212	626.280.55	69	234.974.77
Vapores de cabotaje . . .	2.909	1.717.119.67	2.855	1.659.961.68
Veleros de cabotaje . . .	52	2.251.52	49	2.081.36
Totales . . . . .	3.469	2.886.012.55	3.462	2.877.105.59

Suma total general

Buques . . . . . 190.766  
Toneladas . . . . . 71.285.078.81



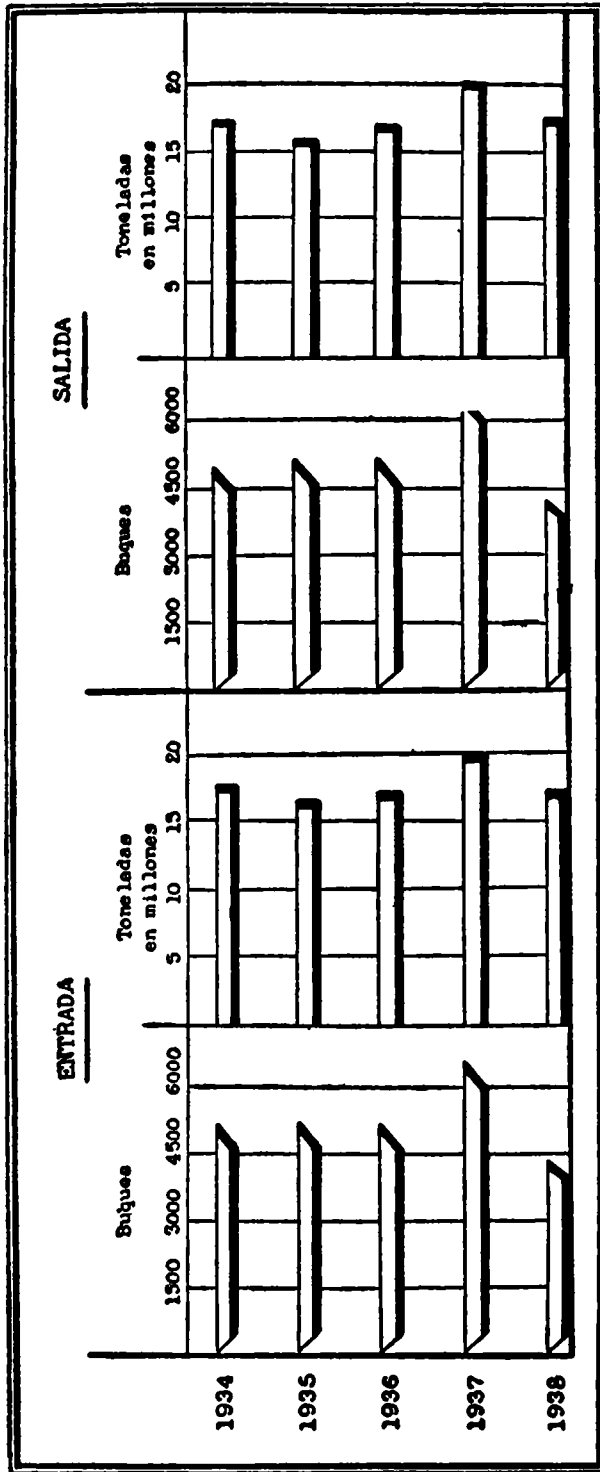
**Resumen general del movimiento de buques de ultramar y toneladas de registro, habidos en los puertos de la República, entre los años 1934 a 1938**

AÑOS	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
<b>Año 1934</b>				
Ultramar . . . . .	3.008	10.295.324.54	2.734	9.537.160.06
Ultramar navegación interior . . . . .	2.373	7.269.692.98	2.554	7.897.847.98
	5.381	17.565.017.52	5.288	17.435.008.04
<b>Año 1935</b>				
Ultramar . . . . .	3.033	10.176.979.80	2.819	9.669.170.22
Ultramar navegación 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
<b>Año 1936</b>				
Ultramar . . . . .	2.964	10.217.112.21	2.849	9.886.033.73
Ultramar navegación 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
<b>Año 1937</b>				
Ultramar . . . . .	3.430	11.615.253.75	3.503	11.760.506.45
Ultramar navegación 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
<b>Año 1938</b>				
Ultramar . . . . .	2.508	9.173.707.22	2.508	9.198.246.94
Ultramar navegación 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

RESUMEN GENERAL DEL MOVIMIENTO DE BUQUES DE ULTRAMAR Y TONELADAS DE REGISTRO HABIDO EN TODOS LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA ENTRE

LOS AÑOS 1934 A 1938

Ultramar

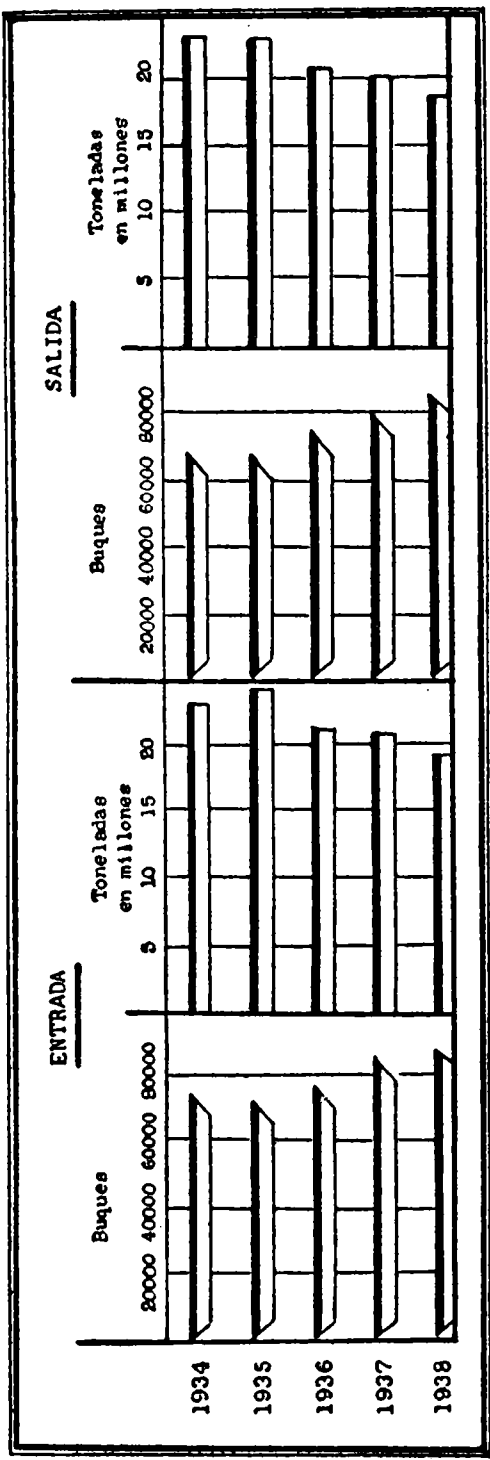


**Resumen general del movimiento de buques de cabotaje y toneladas de registro, habido en los puertos de la República, entre los años 1934 a 1938**

AÑOS	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Año 1934				
Cabotaje . . . . .	69.172	22.421.232.75	68.852	22.581.927.72
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

RESUMEN GENERAL DEL MOVIMIENTO DE BUQUES DE CABOTAJE Y TONELADAS  
DE REGISTRO HABIDO EN TODOS LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA  
ENTRE LOS AÑOS 1934 A 1938

Cabotaje

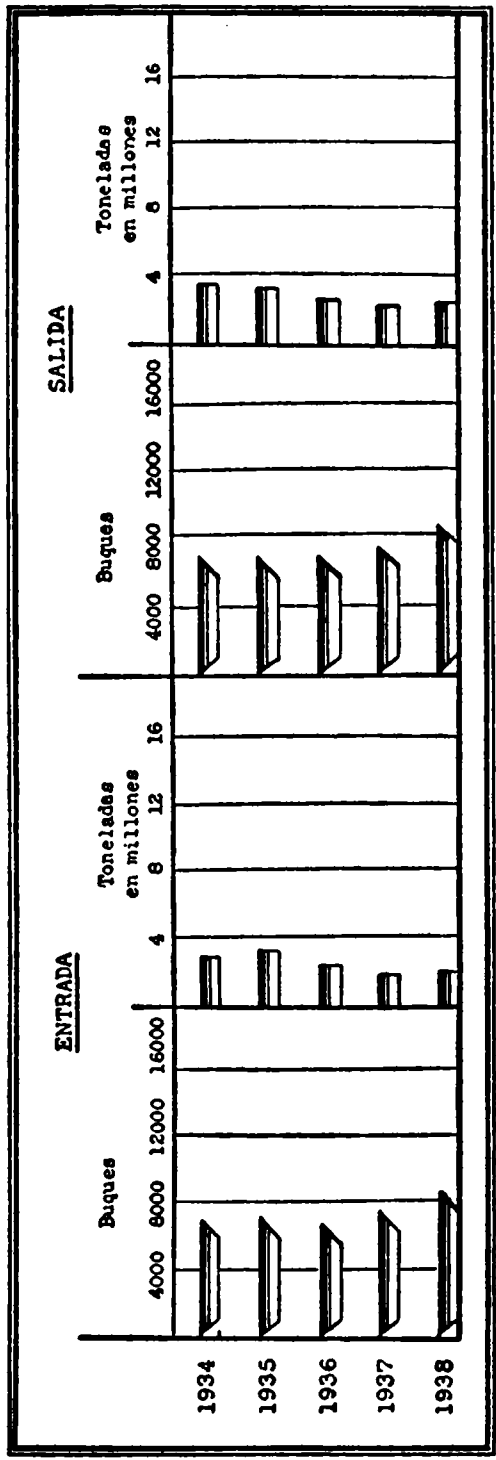


**Resumen general del movimiento de buques ribereños y toneladas de registro, habido en los puertos de la República, entre los años 1934 a 1938**

AÑOS	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
<b>Año 1934</b>				
Ribereños navegación exterior . . . . .	6.615	2.623.316.48	6.667	2.704.495.65
Ribereños navegación interior . . . . .	9	1.329.39	28	10.839.06
	6.624	2.624.645.87	6.695	2.715.334.71
<b>Año 1935</b>				
Ribereños navegación exterior . . . . .	7.299	3.146.337.25	6.999	3.146.447.41
Ribereños navegación interior . . . . .	13	5.964.62	22	7.379.65
	7.312	3.152.301.87	7.021	3.153.827.06
<b>Año 1936</b>				
Ribereños navegación exterior . . . . .	7.224	2.664.631.14	7.162	2.802.280.25
Ribereños navegación interior . . . . .	30	15.049.09	23	15.357.90
	7.254	2.679.680.23	7.185	2.817.638.15
<b>Año 1937</b>				
Ribereños navegación exterior . . . . .	7.502	2.135.924.69	7.497	2.164.880.72
Ribereños navegación interior . . . . .	16	15.089.63	20	13.421.72
	7.518	2.151.014.32	7.517	2.178.302.44
<b>Año 1938</b>				
Ribereños navegación exterior . . . . .	8.487	2.158.824.52	8.463	2.210.671.88
Ribereños navegación interior . . . . .	13	7.123.18	18	9.784.23
	8.500	2.165.947.70	8.481	2.220.456.11

RESUMEN GENERAL DEL MOVIMIENTO DE BUQUES RIBEREÑOS Y TONELADAS  
 DE REGISTRO HABIDO EN TODOS LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA,  
 ENTRE LOS AÑOS 1934 A 1938

Ribereños

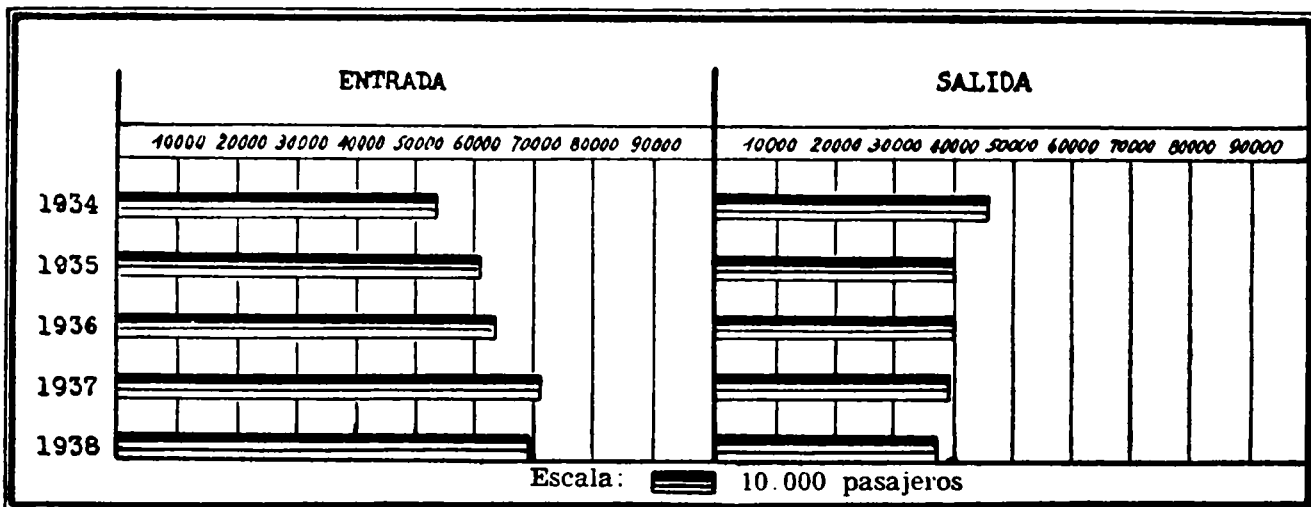


**Cuadro con resumen total del movimiento de buques y toneladas de registro, habido en todos los puertos de la República, entre los años 1934 a 1938**

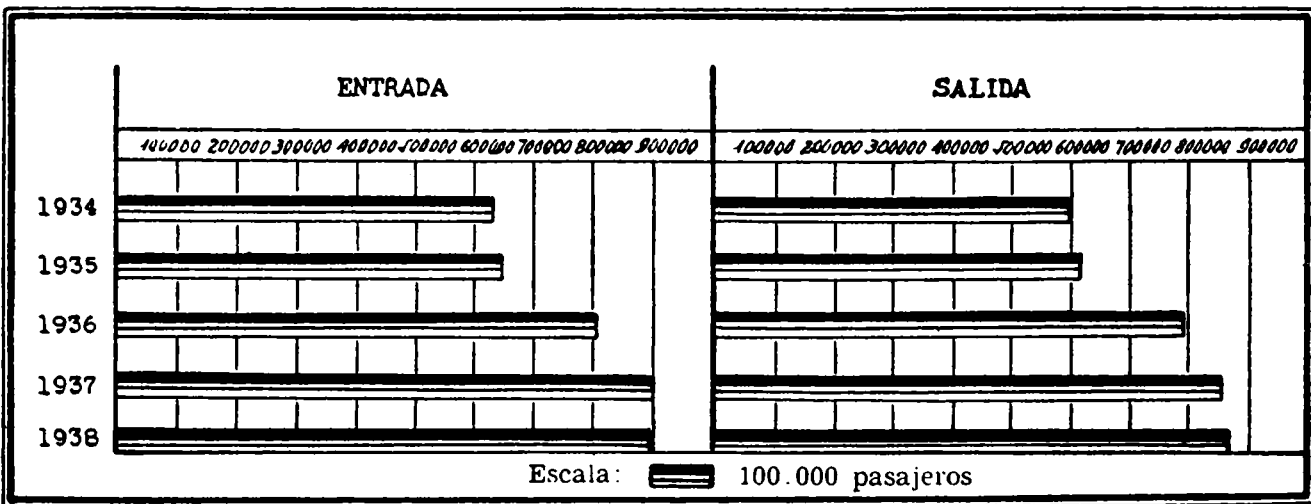
AÑOS	ENTRADA		SALIDA		TOTAL	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
	1934 . . . . .	81.177	42.610.896.14	80.835	42.732.270.47	162.012
1935 . . . . .	81.666	43.532.497.—	80.878	42.890.631.67	162.544	86.423.128.67
1936 . . . . .	88.930	41.999.533.28	87.998	41.613.876.81	176.928	83.613.410.09
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

RESUMEN GENERAL DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN TODOS LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA ENTRE LOS AÑOS 1934 A 1938

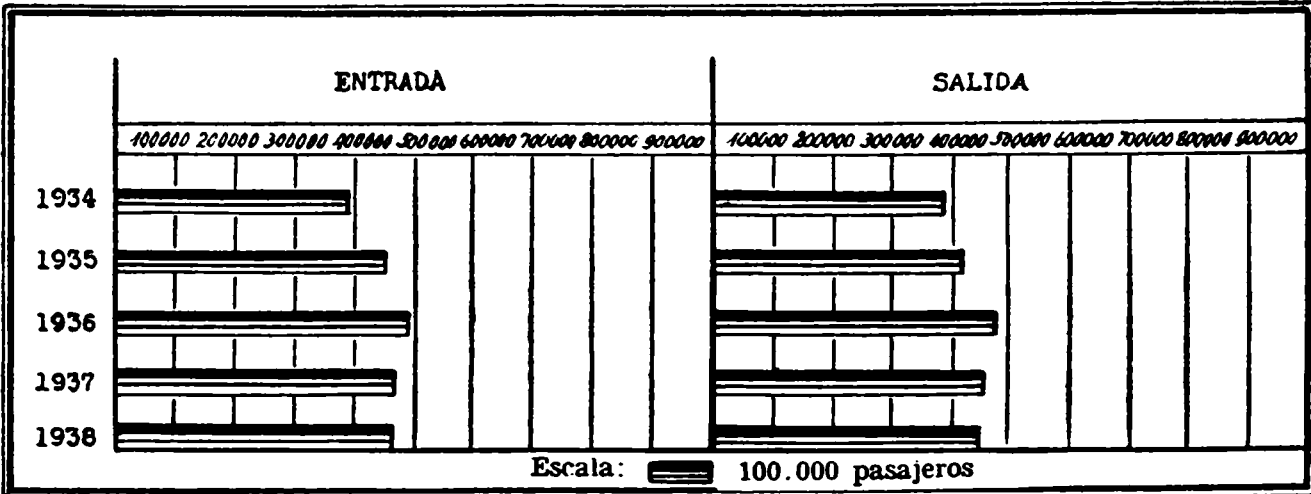
ULTRAMAR



CABOTAJE INTERIOR



CABOTAJE EXTERIOR





**Cuadro con resumen general del movimiento de pasajeros, habido en los puertos  
de la República, entre los años 1934 a 1938**

AÑOS	ENTRADA				SALIDA				TOTAL GENERAL
	Ultramar	Cabotaje Interior	Cabotaje Exterior	Total	Ultramar	Cabotaje Interior	Cabotaje Exterior	Total	
1934 . . . . .	52.936	644.455	397.600	1.094.991	48.005	600.995	398.008	1.047.008	2.141.999
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

Movimiento general de buques y toneladas de registro, entradas y salidos de los puertos de la República, según sus banderas — Año 1938

BANDERAS	ENTRADA		SALIDA		TOTALES	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Argentina. . . . .	90,893	20,230,580.37	90,064	20,067,037.84	180,957	40,297,618.21
Inglesa. . . . .	1,359	5,457,579.56	1,337	5,389,204.65	2,696	10,846,784.21
Alemana. . . . .	491	1,903,835.73	506	1,954,545.98	997	3,858,381.71
Griega. . . . .	434	1,196,393.60	412	1,134,167.89	846	2,330,561.49
Noruega. . . . .	324	979,057.40	312	943,602.06	636	1,922,659.46
Italiana. . . . .	118	799,705.—	119	837,782.—	237	1,637,487.—
Holandesa. . . . .	242	748,034.51	243	759,524.51	485	1,507,559.02
Estadounidense. . . . .	150	646,833.—	148	638,839.—	298	1,285,672.—
Belga. . . . .	168	570,008.61	169	563,481.46	337	1,133,490.07
Francesa. . . . .	125	554,849.—	123	542,259.—	248	1,097,108.—
Brasileña. . . . .	166	377,462.—	159	381,470.—	325	758,932.—
Dinamarquesa. . . . .	134	336,851.55	132	330,008.02	266	666,859.57
Uruguaya. . . . .	502	324,611.98	507	330,963.24	1,009	655,575.22
Sueca. . . . .	151	290,181.25	144	277,845.33	295	568,026.58
Yugoeslava. . . . .	84	256,844.97	95	291,099.14	179	547,944.11
Finlandesa. . . . .	102	266,696.19	94	246,855.19	196	513,551.38
Japonesa. . . . .	50	242,454.—	47	221,901.—	97	464,355.—
Portuguesa. . . . .	50	193,542.—	47	177,629.—	97	371,171.—
Panameña. . . . .	32	155,288.11	34	162,995.11	66	318,283.22
Chilena. . . . .	106	92,420.23	107	98,009.12	213	190,429.35
Húngara. . . . .	17	39,986.—	20	47,817.—	37	87,803.—
Polaca. . . . .	10	40,135.—	10	40,135.—	20	80,270.—
Estoniana. . . . .	9	22,807.38	10	25,173.38	19	47,980.76
Letviana. . . . .	8	20,577.—	7	16,963.—	15	37,540.—
Paraguaya. . . . .	97	19,009.67	88	17,284.78	185	36,294.45
Rumana. . . . .	3	7,945.—	3	7,945.—	6	15,890.—
Lituana. . . . .	1	1,726.—	1	1,726.—	2	3,452.—
Peruana. . . . .	1	1,700.—	1	1,700.—	2	3,400.—
Suma total. . . . .	95,827	35,777,115.11	94,939	35,507,963.70	190,766	71,285,078.81

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

Año 1938

BANDERAS	ENTRADA		SALIDA		TOTALES	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Argentina. . . . .	82.851	18.155.362.09	82.032	17.970.171.15	164.883	36.125.533.24
Inglésa . . . . .	694	2.460.421.44	676	2.368.643.80	1.370	4.829.065.24
Alemana . . . . .	242	821.407.09	236	793.962.84	478	1.615.369.93
Griega . . . . .	258	708.062.22	253	694.534.77	511	1.402.596.99
Noruega . . . . .	161	444.630.26	154	438.167.52	315	882.797.78
Belga . . . . .	108	355.224.61	108	357.385.46	216	712.610.07
Holandesa . . . . .	102	289.664.51	104	298.497.65	206	588.162.16
Brasiléna . . . . .	58	148.338.—	55	150.633.—	113	298.971.—
Yugoeslava . . . . .	48	147.279.—	47	142.483.—	95	289.762.—
Dinamarquesa . . . . .	56	148.752.12	54	138.674.08	110	287.426.20
Portuguesa . . . . .	36	139.098.—	32	120.203.—	68	259.301.—
Francesa . . . . .	28	122.928.—	29	127.293.—	57	250.221.—
Italiana . . . . .	30	121.931.—	29	120.986.—	59	242.917.—
Finlandesa . . . . .	44	116.981.13	39	102.845.19	83	219.826.32
Estadounidense . . . . .	21	73.766.—	23	81.892.—	44	155.658.—
Sueca . . . . .	27	33.291.—	28	44.672.08	55	77.963.08
Panameña . . . . .	8	29.669.11	8	29.416.—	16	59.085.11
Húngara . . . . .	12	28.214.—	12	28.244.—	24	56.458.—
Chilena . . . . .	13	28.531.15	10	19.575.—	23	48.106.15
Japonesa . . . . .	4	19.500.—	4	19.499.—	8	38.999.—
Uruguayaya . . . . .	17	18.592.04	21	16.182.96	38	34.775.—
Estoniana . . . . .	6	15.204.—	7	17.571.38	13	32.676.—
Latviana . . . . .	4	10.510.—	5	12.166.—	9	32.775.38
Rumana . . . . .	2	5.272.—	2	5.346.—	4	10.618.—
Lituana . . . . .	1	1.726.—	—	—	1	1.726.—
Paraguayaya . . . . .	1	228.60	—	—	1	228.60
Suma total . . . . .	84.832	24.444.583.37	83.968	24.099.044.88	168.800	48.543.628.25

Movimiento de buques y toneladas de registro, entre puertos argentinos y extranjeros,  
según sus banderas — Año 1938

BANDERAS	ENTRADA		SALIDA		TOTALES	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
	Inglesa . . . . .	665	2.997.158,12	661	3.020.560,85	1.326
Argentina . . . . .	8.042	2.075.218,28	8.032	2.096.866,69	16.074	4.172.084,97
Alemana . . . . .	249	1.082.428,64	270	1.160.583,14	519	2.243.011,78
Italiana . . . . .	88	677.774,00	90	716.796,00	178	1.394.570,00
Estadounidense . . . . .	129	573.067,00	125	556.947,00	254	1.130.014,00
Noruega . . . . .	163	534.427,14	158	505.434,54	321	1.039.861,68
Griega . . . . .	176	488.331,38	159	439.633,12	335	927.964,50
Holandesa . . . . .	140	458.370,00	139	461.026,86	279	919.396,86
Francesa . . . . .	97	431.921,00	94	414.966,00	191	846.887,00
Uruguaya . . . . .	485	306.019,94	484	314.780,28	971	620.800,22
Sueca . . . . .	124	256.890,25	116	233.173,25	240	490.063,50
Brasileña . . . . .	108	229.124,00	104	230.837,00	212	459.961,00
Japonesa . . . . .	46	222.954,00	43	202.402,00	89	425.356,00
Belga . . . . .	60	214.784,00	61	206.096,00	121	420.880,00
Dinamarquesa . . . . .	78	188.099,43	78	191.333,94	156	379.433,37
Finlandesa . . . . .	58	149.715,06	55	144.010,00	113	293.725,06
Panameña . . . . .	24	125.619,00	26	133.579,11	50	259.198,11
Yugoeslava . . . . .	36	109.565,97	48	148.616,14	84	258.182,11
Chilena . . . . .	93	63.889,08	97	78.434,12	190	142.323,20
Portuguesa . . . . .	14	54.444,00	15	57.426,00	29	111.870,00
Polaca . . . . .	10	40.135,00	10	40.135,00	20	80.270,00
Paraguaya . . . . .	96	18.781,07	88	17.284,78	184	36.065,85
Húngara . . . . .	5	11.772,00	8	19.573,00	13	31.345,00
Estoniana . . . . .	3	7.603,38	3	7.602,00	6	15.205,38
Latviana . . . . .	4	10.067,00	2	4.797,00	6	14.864,00
Rumana . . . . .	1	2.673,00	1	2.599,00	2	5.272,00
Peruana . . . . .	1	1.700,00	1	1.700,00	2	3.400,00
Lituana . . . . .	—	—	1	1.726,00	1	1.726,00
Suma total . . . . .	10.995	11.332.531,74	10.971	11.408.918,82	21.966	22.741.450,56

## Cuadro comparativo del resumen de entradas y salidas de buques por toneladas de registro, durante los años 1938 y 1937

Puertos	Año 1938	Año 1937	Aumento	Disminución
Puerto de la Capital . . .	28.381.479.34	31.386.474.90	—	3.004.995.56
Alvear . . . . .	5.588.17	3.464.37	2.123.80	—
Bella Vista . . . . .	738.645.12	1.029.778.11	—	291.132.99
Baradero . . . . .	51.068.70	92.426.65	—	41.357.95
Barranqueras . . . . .	687.729.52	1.042.210.59	—	354.481.07
Bajada Grande . . . . .	28.140.83	38.965.99	—	10.825.16
Bouvier . . . . .	41.816.53	30.208.88	11.607.65	—
Bermejo . . . . .	542.895.33	913.087.17	—	370.191.84
Campana . . . . .	1.004.921.24	1.077.229.47	—	72.308.23
Corrientes . . . . .	1.395.806.67	1.756.506.99	—	360.700.32
Colón . . . . .	1.128.802.25	1.364.638.05	—	235.835.80
Concordia . . . . .	359.105.19	435.403.90	—	76.298.71
Curtiembre . . . . .	8.003.62	215.118.92	—	207.115.30
C. del Uruguay . . . . .	977.180.18	1.081.084.38	—	103.904.20
Coronda . . . . .	—	1.993.94	—	1.993.94
Colonia Clorinda . . . . .	530.02	4.719.54	—	4.189.52
Diamante . . . . .	982.044.36	1.155.408.48	—	173.364.12
Esquina . . . . .	807.954.89	937.007.94	—	129.053.05
Eldorado . . . . .	233.986.58	254.029.45	—	20.042.87
Empedrado . . . . .	356.291.58	606.618.76	—	250.327.18
Formosa . . . . .	741.063.90	894.223.37	—	153.159.47
Goya . . . . .	731.417.41	945.644.38	—	214.226.97
Gualeguay . . . . .	82.027.39	46.580.02	35.447.37	—
Gualeguaychú . . . . .	783.960.56	908.777.39	—	124.816.83
Gral. José F. Uriburu . . . . .	682.630.71	692.772.31	—	10.141.60
Hernandarias . . . . .	178.313.30	512.568.32	—	334.255.02
Helvecia . . . . .	35.533.71	20.254.79	15.278.92	—
Ibicuy . . . . .	179.345.24	184.063.74	—	4.718.50
Itatí . . . . .	127.279.40	155.968.22	—	28.688.82
Ituzaingó . . . . .	152.608.48	172.846.36	—	20.237.88
Ita-Ibaté . . . . .	148.202.15	176.772.32	—	28.570.17
La Paz . . . . .	764.238.45	972.005.74	—	207.767.29
Lavalle . . . . .	627.698.06	821.389.18	—	193.691.12
La Plata . . . . .	4.034.634.38	4.358.693.73	—	324.059.35
La Cruz . . . . .	408.00	648.00	—	240.00
Las Palmas . . . . .	536.344.80	808.252.78	—	271.907.98
Liebig's . . . . .	36.351.05	47.318.95	—	10.967.90
Mal Abrigo . . . . .	4.230.56	3.925.71	304.85	—
Monte Caseros . . . . .	83.66	—	83.66	—
Nueva Escocia . . . . .	1.015.68	56.92	958.76	—
Nancay . . . . .	4.817.48	5.282.78	—	465.30
Olivos . . . . .	101.510.21	103.026.00	—	1.515.79
Paraná . . . . .	880.648.88	1.079.530.54	—	198.881.66
Puerto Aguirre . . . . .	123.226.94	129.938.07	—	6.711.13
Pueblo Brugo . . . . .	155.940.02	438.258.44	—	282.318.42
Pilcomayo . . . . .	378.536.05	462.188.04	—	83.651.99
Posadas . . . . .	328.022.35	453.727.78	—	125.705.43

Puertos	Año 1938	Año 1937	Aumento	Disminución
Paso de La Patria . . . . .	31.888.86	105.814.72	—	73.925.8
Paso de Los Libres . . . . .	15.848.42	21.505.14	—	5.656.7
Piracuacito . . . . .	78.897.70	93.676.92	—	14.779.2
Rosario . . . . .	5.750.527.01	9.686.588.14	—	3.936.061.1
Reconquista . . . . . L	262.890.52	365.132.60	—	102.242.0
Ramallo . . . . .	104.239.84	186.051.04	—	81.811.2
San Fernando . . . . .	164.012.55	137.442.14	26.570.41	—
San Nicolás . . . . .	1.407.805.05	1.994.583.65	—	586.778.6
Santo Tomé . . . . .	5.852.78	1.634.44	4.218.34	—
San Pedro . . . . .	255.310.81	519.650.37	—	263.739.5
San Lorenzo . . . . .	875.095.00	1.150.116.83	—	275.021.8
Santa Elena . . . . .	510.894.93	607.456.61	—	96.561.6
Santa Fé . . . . .	4.290.363.10	4.137.851.49	152.511.61	—
Tigre . . . . .	812.033.54	623.675.68	188.357.86	—
Victoria . . . . .	177.454.59	127.805.96	49.648.63	—
Villa Constitución . . . . .	942.596.47	1.625.875.70	—	683.279.2
Villa Urquiza . . . . .	12.736.90	13.453.22	—	716.3
Yerúa . . . . .	271.433.66	479.098.14	—	207.664.4
Bahía Blanca . . . . .	1.508.604.70	1.597.783.62	—	89.178.9
Comodoro Rivadavia . . . . .	1.432.781.22	1.254.460.72	178.320.50	—
Deseado . . . . .	318.134.00	313.340.00	4.794.00	—
Madryn . . . . .	311.936.20	310.198.92	1.737.28	—
Mar del Plata . . . . .	461.571.48	565.561.78	—	103.990.3
Patagones . . . . .	18.685.20	13.618.90	5.036.30	—
Quequén . . . . .	637.092.98	601.174.12	35.918.86	—
Río Grande . . . . .	86.693.22	87.888.22	—	1.285.0
Río Gallegos . . . . .	282.975.11	304.724.16	—	21.749.0
San Julián . . . . .	318.758.16	319.935.74	—	1.177.5
Santa Cruz . . . . .	261.894.36	264.085.32	—	2.190.9
San Antonio Oeste . . . . .	20.203.00	23.676.00	—	3.473.0
San Blás . . . . .	442.00	939.30	—	497.3
Ushuaia . . . . .	50.045.41	45.658.43	4.386.98	—
Zona de los Lagos de Nahuel Huapí—				
San Carlos de Bariloche . . . . .	53.391.10	38.362.48	15.028.62	—
<b>Totales . . . . .</b>			<b>732.334.40</b>	<b>14.886.596.4</b>



## ESCUELA NACIONAL DE PILOTOS Y MAQUINISTAS NAVALES

---

Durante el año 1938, la Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales, ha desenvuelto sus actividades normalmente, cumpliéndose los programas establecidos para cada curso.

La siguiente planilla indica el número de candidatos inscriptos, las causas de la eliminación de los excedentes y el número de incorporados a los cursos.

	Pilotines	Maquinistas
Inscriptos . . . . .	166	34
Ineptos y no presentados . .	24	12
Reprobados . . . . .	72	5
Aprobados . . . . .	45	17
Ingresaron . . . . .	25	26
Inscriptos en 1er. año . . . .	1	—
Ingresaron a 1er. año . . . .	1	—

Si bien fueron 45 los candidatos que aprobaron el exámen ingreso al curso preparatorio del Cuerpo de Pilotines, como la capacidad de las instalaciones de la Escuela no permite incorporar más de 25, hubo que limitar a este número las vacantes a cubrir. En lo que respecta al Cuerpo de Maquinistas, como solo aprobaron el exámen 17, se procedió a elegir candidatos, entre los mejores de ambos cuerpos, hasta llegar a 26, que es el número que admite el curso regular de la Escuela.



Los alumnos de 2.º año de ambos cuerpos, cumplieron con el embarco reglamentario de fin de año, a bordo del Transporte Nacional “Pampa”. Es necesario que la Escuela cuente con un buque de pequeño tonelaje con propulsión mixta, para que los alumnos, además de los embarcos anuales reglamentarios, puedan efectuar salidas periódicas al estuario, a fin de intensificar su preparación práctica, profesional y marinera.

Durante el año escolar fueron eliminados, por diversas causas, los alumnos siguientes: 7 del curso preparatorio y 2 de 1er. año del Cuerpo de Pilotos; 8 del curso preparatorio y 1 de 1er. año del Cuerpo de Maquinista Navales.

Engresaron como Pilotines 13 alumnos y como Maquinistas también 13.

El local de esta escuela, como ya se ha hecho notar en Memorias anteriores, es deficiente por lo rudimentario de su construcción y el mal estado de conservación del mismo, debido a sus muchos años. Dado la creciente importancia de la Marina Mercante Nacional y el incremento que está tomando este Instituto, se hace necesario trasladarlo a un edificio que reúna las condiciones indispensables para su funcionamiento.

En el año 1938, la Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales, de acuerdo con la Prefectura General Marítima, procedió a tomar exámenes reglamentarios al personal de Marina Mercante y del Cabotaje Nacional que se indica a continuación:

Pilotos . . . . .	18
Capitanes de cabotaje . . . . .	13
Patrones . . . . .	13
Maquinistas . . . . .	61
Baqueanos . . . . .	9

## BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO

---

El gran aumento de actividades que se ha experimentado en esta Base como consecuencia de la incorporación de las nuevas unidades, ha puesto en evidencia lo insuficiente de los medios con que ella cuenta para satisfacer el lógico mayor número de servicios a que hay que responder.

Como se dice en otros capítulos de esta Memoria, la falta de remolcadores se hace sentir grandemente, pero no es menos sensible la insuficiencia de chatas de que se dispone para proveer de agua y efectuar aprovisionamientos generales a los buques, tanto en puerto como en la rada, así como aumentar el número de las que se emplean en la recolección de basuras de los buques y en el transporte del barro proveniente de los indispensables dragados.

Esta manifiesta escasez de embarcaciones auxiliares se ve agravada aun más por la falta de un balizador encargado de mantener en funcionamiento normal las zonas de los canales, lo que ha obligado a la Base a echar mano para ese importante servicio, de los pocos remolcadores con que cuenta y que por cierto son inapropiados para esa misión.

Con la incorporación a la Escuadra de Mar de las nuevas unidades, la actual dársena ha resultado pequeña para contener a todos los buques en buenas condiciones de seguridad y este problema planteado requiere pronta solución, a cuyo efecto en 1939 se requerirá del Ministerio de Obras Públi-

cas la ejecución del correspondiente estudio para efectuar una ampliación de los lugares de amarre existentes, calculándose será posible incluir el proyecto de esta obra, entre los que el Poder Ejecutivo someterá, de acuerdo a lo dispuesto en el Art. 2.º de la Ley 12.576, a la consideración del H. Congreso para ejecutar en 1940.

También es indispensable renovar gran parte de los elementos terrestres de movilidad, aumentándolos en número apreciable para poder efectuar satisfactoriamente los aprovisionamientos.

Respondiendo a las exigencias de los nuevos servicios creados, se ha procedido al cambio de organización de algunas dependencias dentro de la máxima economía permitida por los recursos con que se cuenta.

### *Talleres—*

Si bien las reparaciones comunes de los buques han sido efectuadas normalmente por el personal de los Talleres Generales, las naturales actividades de la Escuadra de Mar y la insuficiencia de los recursos con que se cuenta para hacer obras que exijan la intervención de todas las secciones de estos talleres, ha impedido mantener ocupados en forma permanente a todos los obreros de los mismos, repercutiendo esto en la situación económica de dicho personal. Dentro de lo posible, sin embargo, se ha tratado de coordinar esas actividades de los buques con la necesidad de proporcionar trabajo a los obreros y aun cuando esto último no ha podido ser satisfecho ampliamente, se ha alcanzado por lo menos a dar ocupación a un porcentaje discreto de operarios.

En los gráficos que se agregan puede observarse la distribución del monto de los trabajos realizados, así como las sumas invertidas en adquisición de materiales y pago de jornales.

En lo que respecta a locales y máquinas para los Talleres Generales, también se ha sentido la necesidad de efectuar algunas ampliaciones y adquisiciones las que se llevarán a la práctica en cuanto los recursos del Plan de Trabajos Públicos y del Anexo "G" lo permitan.

La nueva reglamentación de los cursos que se dictan en la Escuela para Aprendices Operarios, ha dado excelentes resultados como se ha podido comprobar en los exámenes rendidos por los alumnos a fin de año.

En 1938 comenzó a funcionar un comedor para operarios con gran beneficio para éstos, especialmente para los que viven en Bahía Blanca.

#### *Agua—*

El importante problema de la provisión de agua potable si bien no presenta ya las características alarmantes de años anteriores por haberse construído una instalación de tuberías apropiada que permite llevar a la Base mayor volumen de agua, continúa aun sin solución definitiva. En la Memoria correspondiente al año anterior se prevía esta situación que afecta también a la Ciudad de Bahía Blanca y que se espera podrá salvarse, por lo menos en parte, una vez realizado el embalse del Napostá y otras obras conexas, para las cuales ha acordado fondos la Ley 12.576.

### *Obras—*

Aun sin terminar las obras del nuevo aeródromo, ha sido necesario habilitar algunos de sus locales, improvisando otros a fin de que el personal de aviación pudiera efectuar vuelos utilizando para decollar y aterrizar el campo de esa Base.

Se espera dar término en 1939 a la parte principal de esta obra y a la Dársena para Hidroaviones.

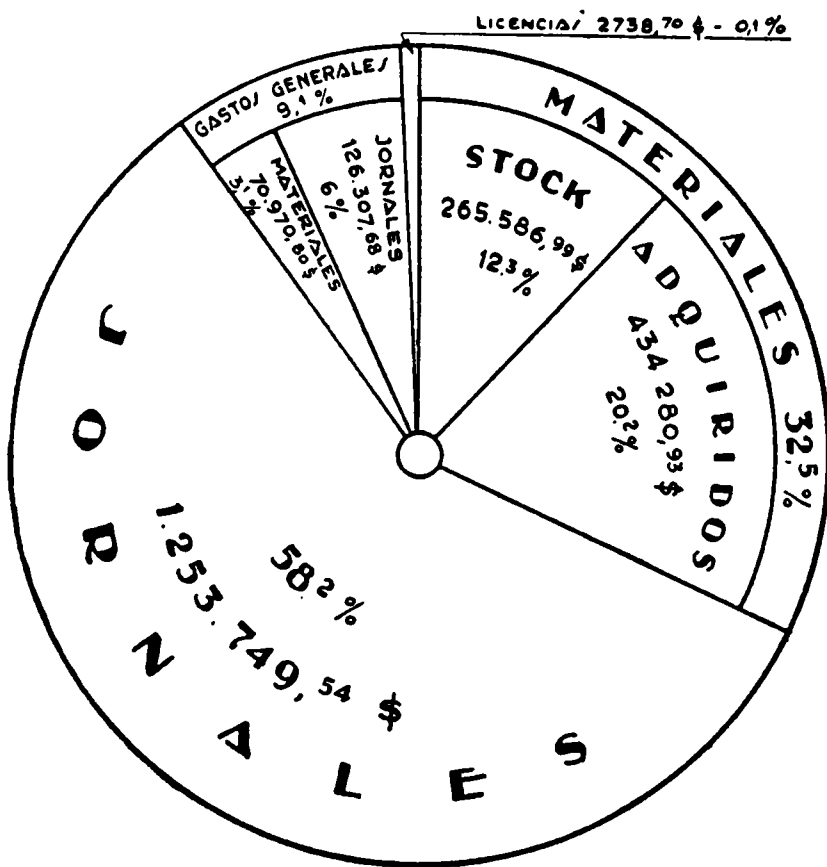
### *Hospital—*

El aumento de personal motivado por la incorporación de los nuevos buques y el correspondiente incremento de pobladores de la zona militar, constituido por los familiares de aquél personal, ha puesto en evidencia lo insuficiente de los servicios que presta el Hospital Naval y si bien parte de los inconvenientes presentados serán salvados con la modificación proyectada de dos de los pabellones existentes, más adelante se recabarán los fondos necesarios para aumentar el número de éstos.

El estado sanitario de la Base ha sido bueno y el aumento grande de personas atendidas en 1938 (37.400), con respecto al de 1933, por ejemplo, que fué de 6.100, se debe no sólo al aumento de tripulaciones y población de la zona, sino al hecho de haberse ampliado los servicios del Hospital en forma de atender a todo el personal civil que presta servicios en la Base y a los miembros de sus familias, aun cuando ellos no viven en la zona militar.

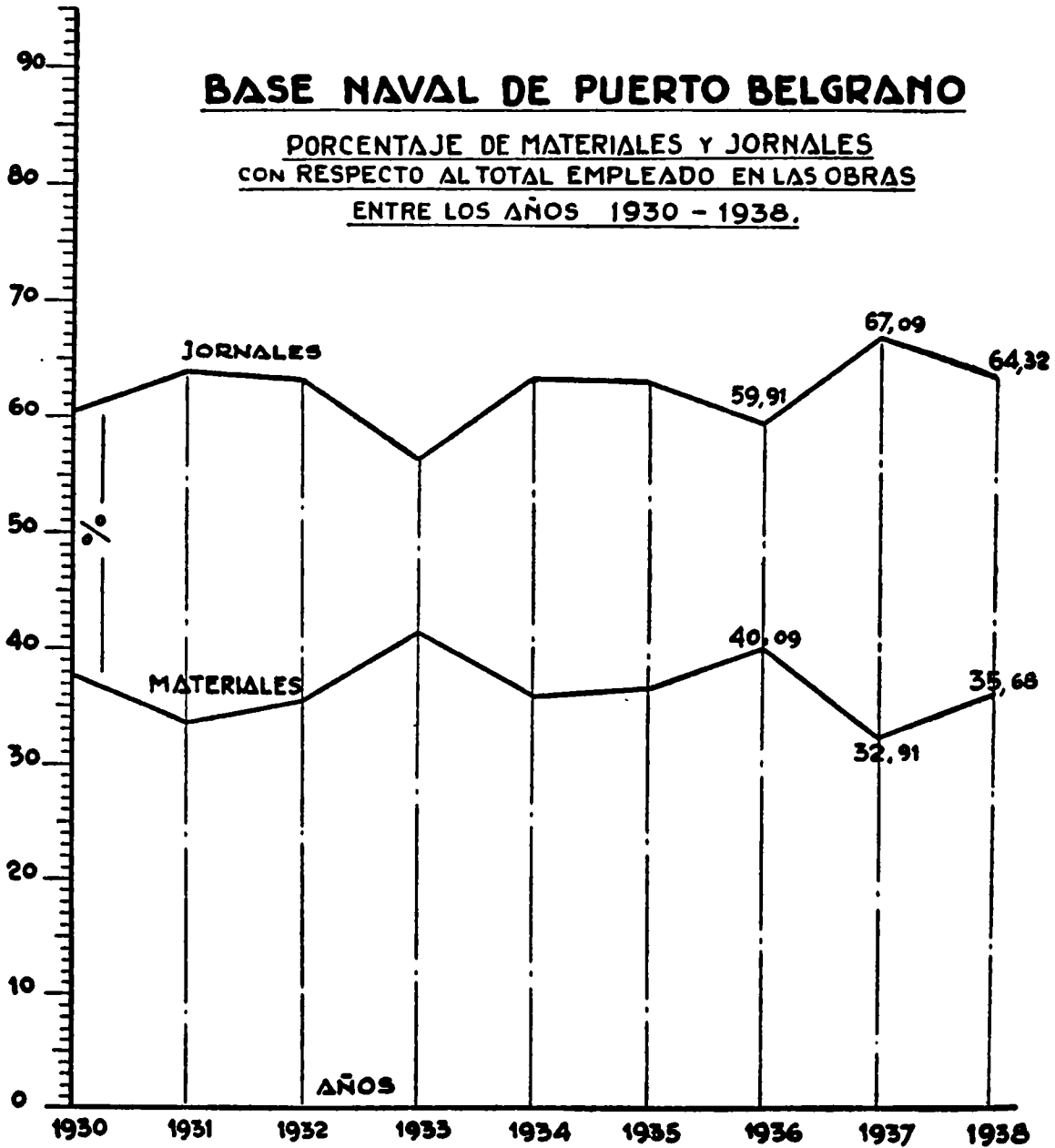
El número de enfermedades venéreas ha experimentado una sensible disminución.

INVERSIONES DE TALLERES GENERALES  
BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO  
1938



## BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO

PORCENTAJE DE MATERIALES Y JORNALES  
CON RESPECTO AL TOTAL EMPLEADO EN LAS OBRAS  
ENTRE LOS AÑOS 1930 - 1938.



## BASE NAVAL DE RIO SANTIAGO

---

La Base Naval de Río Santiago durante el año 1938, ha desenvuelto sus actividades en forma satisfactoria, dentro de la escasez de recursos con que desde hace tiempo cuenta.

Se hace imprescindible proveer a esta Base de elementos auxiliares para el servicio de los buques que están bajo su dependencia o que en ella tienen su apostadero y también dotarla de embarcaciones para el transporte diario de obreros y aprovisionamientos.

Esta falta de elementos no ha impedido empero, el transporte diario de escolares inscriptos en las escuelas 26 y 51 de las íslas, a las que concurren los niños de los alrededores.

La insuficiencia de remolcadores se ha puesto de manifiesto una vez más durante este año, en que ha sido necesario recurrir con demasiada frecuencia al empleo de los de compañías privadas.

Los Talleres Generales de la Base, han continuado dedicados en forma especial a la construcción y alistamiento de los avisos previstos en el plan de construcciones navales. El 19 de enero se entregó al servicio el rastreador "Spiro" y el 31 de marzo se botó al agua el "Py", cuyo alistamiento quedó prácticamente terminado a fin de año. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Ley N.º 12.353, el 15 de junio se colocó la quilla al "Muratione" que será el primer aviso con destino a la



Escuela Naval Militar, habiéndose también adquirido diversos materiales para iniciar la construcción del segundo. Por último, con fecha 31 de agosto, se procedió a colocar la quilla al transporte “Ushuaia”, el que será destinado al servicio de la costa sur.

En cuanto a construcciones menores, se han iniciado dos lanchas de 50 toneladas, con destino a la Prefectura General Marítima (Servicio de Práctica).

Las construcciones de referencia fueron llevadas a cabo con los inconvenientes lógicos derivados de la falta de elementos modernos de alto rendimiento. Estos inconvenientes serán salvados cuando se cuente con el nuevo astillero a construirse en Río Santiago, obra que ya tiene principio de ejecución, habiéndose comenzado a preparar con el correspondiente relleno, parte de los terrenos donde será instalado y una vez obtenida del H. Congreso la ley de expropiación necesaria para tomar posesión de la otra parte, se activarán esos trabajos.

Los Talleres Generales, además de la dedicación que han prestado a las construcciones de nuevas unidades, se han ocupado eficientemente en las tareas normales, atendiendo no sólo las necesidades de los buques de la Armada, sino también la de algunos de Y. P. F.

Los cursos de la Escuela de Aprendices Operarios se desarrollaron en forma satisfactoria, cumpliéndose los respectivos programas. La importancia creciente de los trabajos que se realizan en los talleres, pone de manifiesto la necesidad de personal técnico especializado, siendo esta escuela muy beneficiosa porque de ella el operario egresa con capacidad para realizar una eficiente labor.

Los elementos para dragado, como se ha hecho notar en Memorias anteriores, son muy pobres, a lo que debe agregarse el mal estado de los mismos por su antigüedad, teniendo el tren de dragado que ser objeto de continuas y costosas reparaciones. En el transcurso del año, por esos motivos, se han extraído tan sólo 8.000 mts. de material, el que fué utilizado para diversos rellenos necesarios en la Base.

*Hospital Naval La Plata—*

Los distintivos servicios médicos y auxiliares del Hospital, han llenado eficientemente su cometido.

Sus actividades durante 1938, fueron las siguientes:

Servicio de clínica médica: Internados . . . . . 300

Servicio de cirugía:

Internados . . . . . 350

Operados . . . . . 130

Tratamientos ortopédicos . . . . . 82

Diatermia: Aplicaciones . . . . . 586

Servicio de Infecto-contagiosas:

Enfermos de la Armada . . . . . 353

Enfermos del Ejército . . . . . 149

Enfermos civiles . . . . . 62

Servicio de Urología . . . . . 161

Servicio de Radiología:

Radiografías efectuadas . . . . . 2.204

Consultorio Otorrinolaringológico:

Asistidos . . . . .	400
Operados . . . . .	65

Consultorio Oftalmológico: Asistidos . . . . . 875

Consultorio Odontológico: Asistidos . . . . . 2.198

Consultorio Dermatológico: Asistidos . . . . . 300

Laboratorio para examen de aptitud:

Exámenes efectuados . . . . .	404
Informes efectuados . . . . .	980

Junta de Reconocimientos Médicos:

Informes evacuados . . . . .	562
------------------------------	-----

Laboratorio de Análisis Químicos:

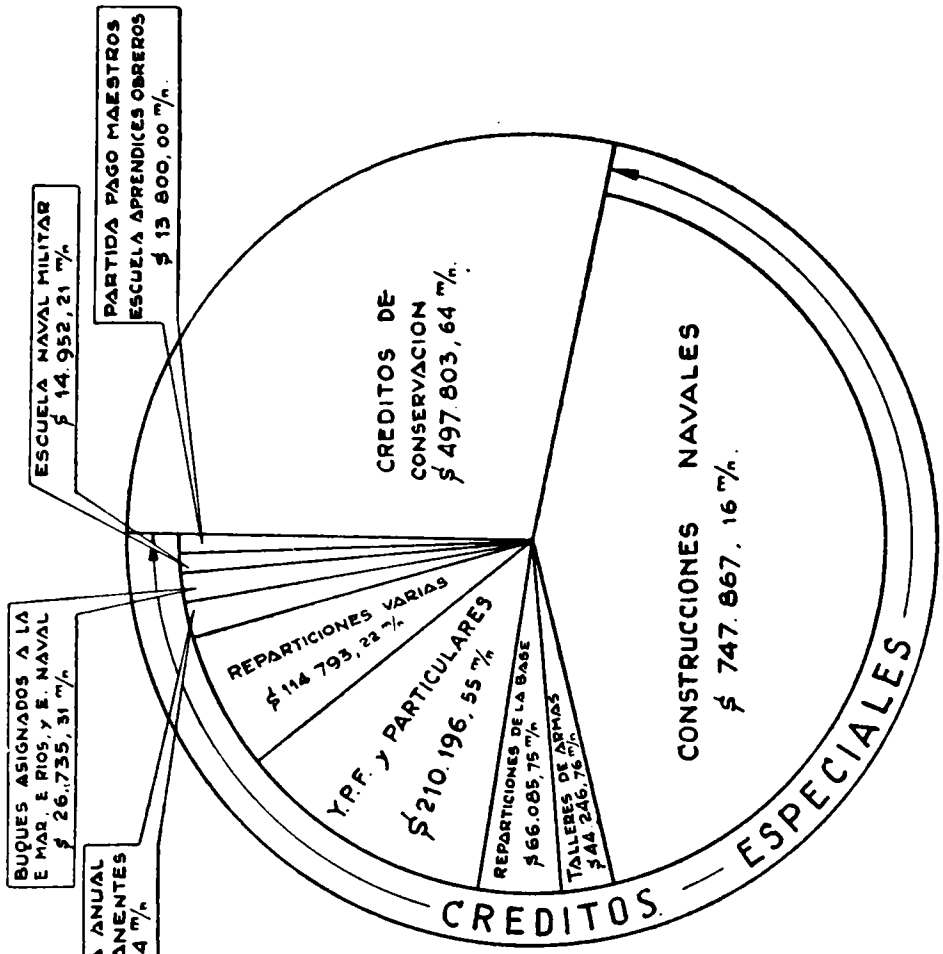
Análisis efectuados . . . . .	3.350
-------------------------------	-------

Farmacia: Recetas despachadas . . . . . 20.149

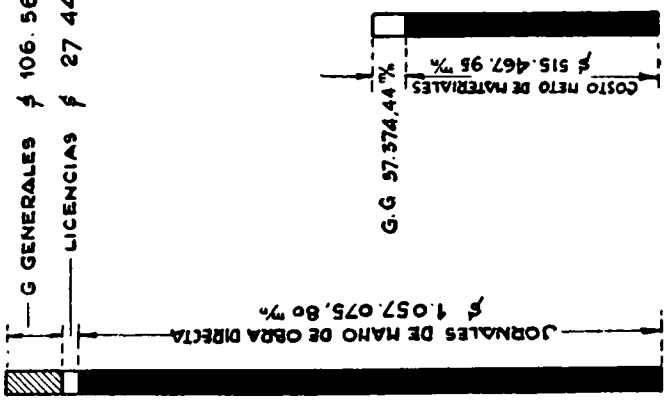
Fallecidos en el año 1938 . . . . . 16

En los gráficos agregados, se dá una idea del movimiento de los Talleres de la Base.

TALLERES GENERALES DEL ARSENAL — MONTOS INVERTIDOS, AÑO 1938



— G GENERALES \$ 106.562,61 %  
 — LICENCIAS \$ 27.449,24 %



JORNALES \$ 1.191.087,65 %  
 MATERIALES \$ 572.842,39 %  
**TOTAL GENERAL \$ = 1.763.930,04 %**

PORCENTAJE DE JORNALES Y MATERIALES CON RESPECTO AL  
TOTAL EMPLEADO EN LAS OBRAS, COMPRENDIDO  
ENTRE LOS AÑOS 1931-1938

