

MEMORIA

— DEL —

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1941



**Presentada al H. Congreso de la Nación
por el Ministro de Marina
Contraalmirante MARIO FINCATI**

BUENOS AIRES
Talleres Gráficos de la D. G. A. — Ministerio de Marina
— 1942 —

INDICE

	Pág.
Elevación de la Memoria al H. Congreso	5
Autcridades Superiores que han tenido a su cargo durante el año 1941, las reparticiones de la Armada, Comandos, etc.	13
CAPITULO I—Secretaría del Ministro	15
CAPITULO II—Estado Mayor General	25
Servicio Hidrográfico	38
Servicio de Comunicaciones Navales	42
CAPITULO III—Dirección General de Aviación Naval	45
CAPITULO IV—Dirección General de Defensa de Costas	49
CAPITULO V—Dirección General del Personal	53
CAPITULO VI—Dirección General del Material	59
Taller de Marina de Dársena Norte	64
Arsenal de Artillería de Marina, Zárate	64
CAPITULO VII—Dirección General Administrativa	67
CAPITULO VIII—Prefectura General Marítima	79
CAPITULO IX—Escuelas	109
Escuela de Guerra Naval	111
Escuela Naval Militar	111
Escuela de Mecánica de la Armada	112
Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales	113
CAPITULO X—Base Naval de Puerto Belgrano	117
CAPITULO XI—Base Naval de Río Santiago	121
CAPITULO XII—Necesidades de la Armada	125

Al Honorable Congreso de la Nación :

Cumplimentando preceptos constitucionales, tengo el honor de elevar a V. H. la Memoria del Departamento a mi cargo, correspondiente al año 1941.

Como consecuencia de la persistencia del conflicto mundial, la Marina de Guerra ha intensificado su ejercitación y preparación como así también el servicio de patrullaje de nuestras extensas costas.

La mayor actividad de las Escuadras, ha redundado en positivos beneficios para la preparación de su personal. Se desarrollaron los problemas de ejercitaciones generales, tiros, lanzamiento de torpedos y demás actividades inherentes a los planes operativos, con buenos resultados.

En uno de los ejercicios efectuados, el país fué conmovido por un grave accidente que por vez primera ha ocurrido en la Armada; tal el hundimiento del Torpedero “Corrientes”, con la pérdida de vidas muy valiosas que estaban dedicadas a la defensa de la Nación.

Ha surgido la prueba de que los hechos que causaron el hundimiento del “Corrientes”, fueron consecuencia de un conjunto extraordinario de causas y circunstancias adversas, ajenas a la voluntad humana, que aunadas a lo espeso de la niebla que se presentó de improviso limitando rápidamente la visibilidad a menos de 50 metros, hicieron inevitable el accidente.

Dentro de lo muy sensible del hecho, el mismo ha servido para comprobar una vez más el alto espíritu de sacrificio y abnegación del personal de la Armada.

En cuanto al buque hundido, se iniciaron de inmediato los trabajos de salvamento, los que continúan en la actualidad.

A medida que el tiempo transcurre, se hace cada vez más urgente que la Marina cuente con los instrumentos legales de acuerdo a los adelantos y necesidades del momento. Faltan leyes orgánicas básicas para el mejor gobierno de tan primordial rama de la defensa nacional. En efecto, la Marina de Guerra se gobierna con leyes de muchos años atrás que no están de acuerdo con la época; así por ejemplo se carece de una ley orgánica del material que permita la renovación automática del mismo, la que es imprescindible para poder responder íntegramente al plan de guerra.

No es posible que la defensa del país esté supeditada, fuera del plan de guerra, a improvisaciones o a soluciones que se buscan urgentemente cuando alguna sombra se proyecta en el camino ascendente de la Nación o cuando el mundo se aproxima a algún conflicto; pues, además de actuarse precipitadamente, se corre el riesgo de carecer de los materiales necesarios, ya que el país no se encuentra preparado para bastarse asimismo. Nuestra Armada ha sentido esta forma de actuar con leyes dictadas esporádicamente, lo que trae como consecuencia que el material se desgasta y envejece sin que se efectúen las renovaciones imprescindibles. Por estos motivos, oportunamente se elevará a V. H. el correspondiente proyecto, que regule en forma definitiva y estable el desarrollo del poder naval, el que debe responder íntegramente al plan de guerra.

Con la aprobación prestada por V. H. a las leyes Nos. 12.690 y 12.691, se podrán satisfacer parte de

las necesidades de la Marina de Guerra. Los fondos acordados no permiten responder ampliamente al plan trazado, por lo cual se deberán completar con la ley mencionada en el párrafo anterior.

El personal de la Marina de Guerra sigue regido por una Ley Orgánica que data del año 1905, dictada en circunstancias especiales y con carácter transitorio. Varios proyectos de renovación de esa ley han sido sometidos en diferentes épocas a consideración de V. H. sin haber obtenido la sanción esperada. Como lo interpretará el ilustrado criterio de V. H., tal situación trae aparejado serios inconvenientes por la antigüedad de las disposiciones de la ley en vigor, que no concuerdan con el incremento que ha tomado la Armada y las necesidades de la época, siendo muchas de ellas anacrónicas. Si bien es cierto que diversos proyectos aislados han sido presentados a V. H. por legisladores, en general han perseguido el fin de llevar solución a problemas particulares, y es opinión del Departamento a mi cargo que la cuestión debe encararse en conjunto. Sobre este aspecto del problema naval, se elevará a vuestra consideración un nuevo proyecto de ley que lo contemple.

Durante el año transcurrido, la Aviación y Artillería de Costas, cumplieron eficientemente sus programas de adiestramiento.

Este Ministerio, teniendo en cuenta la importancia capital que ha adquirido la aviación en la guerra moderna, demostrada palmariamente en las distintas acciones del conflicto actual, agotará los medios a su alcance a fin de dotar a esta arma de los adelantos que su rapidísima evolución va señalando.

A medida que se vayan incorporando las nuevas

unidades que se ha dispuesto adquirir y que comiencen a funcionar los nuevos servicios proyectados, se hará necesario reforzar las partidas correspondientes a personal, mantenimiento y aprovisionamiento del Presupuesto General de Gastos. La Marina de Guerra siempre ha desenvuelto sus actividades con recursos estrechos, impuestos por la situación del país, a cuyo estado financiero no es ajena, pero la defensa de la Nación es tarea principal, de manera que no es viable ni prudente retardar aun más el desenvolvimiento normal de los organismos a ella destinados.

El Astillero de Río Santiago ha seguido construyéndose con ritmo lento, por razones ajenas a la voluntad del Departamento a mi cargo. Se están por agotar los fondos que el Plan de Trabajos Públicos asignara, por lo que es de urgencia acordar un crédito para dar término a una obra como ésta, de proyecciones nacionales, que redundará en positivo beneficio para nuestra economía al fomentar la industria naval en el país, cuyas necesidades a este respecto están en la actualidad casi en su totalidad supeditadas a los mercados extranjeros.

Los edificios para la nueva Escuela Naval, siguieron construyéndose durante 1941 y se espera poder habilitarlos en el curso del año 1942.

Al aprobar V. H. la ley N.º 12.736 ha permitido que la Marina Mercante del país haya tenido principio de realización, con la adquisición de diversos buques de bandera extranjera que se encontraban inmovilizados en nuestros puertos con motivo de la situación internacional. Con ellos se ha constituido el primer núcleo de la Flota Mercante del Estado. La solución de este grave problema que era ya de

carácter impostergable, ha aliviado de inmediato en parte la economía nacional, al poder dar salida a nuestros productos con medios propios. Sin embargo, es un deber hacer notar a V. H. que las bodegas con que se dispone en la actualidad no alcanzan a cubrir las necesidades de nuestro intercambio comercial, asunto cuya solución integral nos permitiría afianzar aun más, nuestra independencia económica.

Ya en diversas oportunidades se ha presentado igual situación derivada de conflictos internacionales, cuyas consecuencias inevitables serían menos graves, si contáramos con una Marina Mercante que permitiera al país seguir el ritmo de exportación e importaciones, fuente principal de su desenvolvimiento económico.

Entre las derivaciones que el actual conflicto ha traído para la marcha normal de la Nación, el problema de la economía de combustible ha sido necesariamente uno de los primeros en considerarse, prestándosele por su gran importancia una seria atención. A fin de obtener una mejor solución, el Poder Ejecutivo consideró que debía encargarse a un Ministerio el control general del combustible en el país, tarea que se encomendó a este Departamento.

La carencia de bodegas para el transporte marítimo de combustibles primarios o derivados, desde las fuentes productoras, ha sido la causa original del problema, por lo que, mientras se mantenga esa situación, es de preverse en el futuro una disminución aun mayor en su importación, a lo que cabe agregar que, circunstancias de otro orden pueden intervenir en su agravación, con una más sensible repercusión en la economía nacional.

El asunto fué encarado de inmediato por este Ministerio, dictándose las disposiciones conducentes a obtener los resultados deseados. Ha sido preciso efectuar una regulación del consumo general, en el sentido de encuadrar las necesidades del país dentro de sus posibilidades y sobre todo, de obtener el mayor y mejor aprovechamiento de toda clase de combustibles de que pudiera disponerse, a fin de mantener en pleno desarrollo las actividades vitales de la Nación. Se tomaron medidas tendientes a lograr el máximo empleo de sucedáneos de origen local, a fin de reservar aquellos en la máxima posibilidad para otras necesidades o previsiones más imperiosas.

Por otra parte, se ha dispuesto intensificar la investigación y usufructo de las posibilidades que ofrezca el suelo nacional en esta materia, a fin de tratar de lograr que el país pueda abastecerse asimismo. Con este fin, el Ministerio de Marina designó comisiones de inspección cuyos informes han permitido apreciar el verdadero valor de las explotaciones. Las serias experiencias practicadas hacen pensar que los yacimientos pueden ser explotados de inmediato.

Las diversas disposiciones que se tomaron se encuentran en vigor, habiéndose comenzado a notar sus resultados. Problema que interesa a toda la Nación, es menester para su mejor solución contar con la cooperación de todos, a fin de poner al país a cubierto de los graves inconvenientes que traería aparejado la falta de tan primordial elemento para su desenvolvimiento.

La Prefectura General Marítima ha continuado desarrollando con toda eficiencia sus tareas de po-

licía en el dilatado litoral marítimo y fluvial, pese a lo reducido de sus recursos y su escaso personal.

La importancia de esta repartición, que no está a la altura, en lo que a recursos y retribuciones de su personal se refiere, con otras similares de la Nación, pese a la paridad de sus tareas tal vez más complicadas y de mayores sacrificios, me obligan a señalar una vez más a V. H. la necesidad de solucionar justicieramente tal situación. A esos efectos, oportunamente se remitirán los proyectos correspondientes.

De lo expuesto precedentemente, aunque en forma sucinta, V. H. deducirá cuanta es la obra a realizar, para lo cual es imprescindible el decidido concurso del Honorable Congreso, lo que no dudo se obtendrá dado el patriótico celo de los señores legisladores y en atención de que todos los problemas señalados tienen como finalidad la defensa de la Patria.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

MARIO FINCATI

Ministro de Marina

AUTORIDADES SUPERIORES QUE HAN TENIDO A SU CARGO DURANTE EL AÑO 1941, LAS REPARTICIONES DE LA ARMADA, COMANDOS, ETC.

Ministro: Contraalmirante Mario Fincati.

Repartición, Comando, Instituto, etc.	Autoridad
Secretaría del Ministro	Capitán de Navío Francisco R. Renta.
Estado Mayor General	Vicealmirante José Guisasola.
Dirección General del Personal	Capitán de Navío Enrique B. García.
Dirección General del Material	Contraalm. Sabá H. Sueyro.
Dirección Gral. Administrativa	Contraalmirante Francisco Lajous.
Dirección General de Aviación Naval	Contraalmirante Marcos A. Zar.
Dirección General de Defensa de Costas	Capitán de Navío Manuel Alberto Moranchel.
Prefectura General Marítima	Capitán de Navío Juan F. Chihigaren.
Escuadra de Mar	Contraalm. Benito S. Sueyro.
Escuadra de Ríos	Contraalmirante Gonzalo D. Bustamante.
División Cruceros	Capitán de Navío Carlos M. Sciurano.
Escuadrilla de Torpederos	Capitán de Navío Emilio Rodríguez Villar.
Grupo de Submarinos	Capitán de Fragata José A. Dellepiane.
Base Naval de Pto. Belgrano	Contraalmirante Gastón Vincendeau.

Repartición, Comando, Instituto, etc.	Autoridad
Base Naval de Río Santiago	Contraalmirante Osvaldo Repetto.
Comisión Naval en Europa	Capitán de Fragata Alberto F. Job.
Comisión Naval en EE. UU. de América.	Capitán de Navío Alberto D. Brunet.
Escuela de Guerra Naval	Vicealmirante Francisco Stewart.
Escuela Naval Militar	Contraalmirante Héctor Verengo Lima.
Escuela de Mecánica	Capitán de Fragata Fidel L. Anadón.
Escuela de Pilotos y Maquinistas Navales	Capitán de Fragata (R) Pedro Florido.
Taller de Marina de Dársena Norte	Capitán de Navío Manuel A. Pita.
Arsenal de Artillería de Marina, Zárate	Capitán de Fragata Calixto Oliver.
Servicio Hidrográfico	Capitán de Navío Carlos Saravia.
Servicio de Comunicaciones Navales	Capitanes de Fragata Luis S. Malerba (Hasta mayo 1º) y Luciano C. Pessacq (desde mayo 2 a cargo accidental).
Vicaría General de la Armada	Vicario General Ricardo L. Dillon.
Consejo Supremo de Guerra y Marina	Almirante (R) Abel Renard.
Consejo de Guerra para Jefes y Oficiales	General de División Juan Pistarini.
Consejo Permanente para Clases y Tropa	Capitán de Navío (R) Luis Píllado Ford.
Auditoría General de Guerra y Marina	Auditor General Rodrigo Amorru.

CAPITULO I
SECRETARIA DEL MINISTRO

SECRETARIA DEL MINISTRO

Presupuesto—

La Ley N.º 12.679, sancionada el 24 de julio, prorrogó para el año 1941 la N.º 12.599 y sus modificatorias N.º 12.667 y N.º 12.671, hasta tanto se sancionara la Ley de Presupuesto General y Cálculo de Recursos, que en definitiva no llegó a ser tratada por el H. Congreso.

En estas condiciones, quedaron sin considerar por el H. Congreso los aumentos indispensables requeridos para el desarrollo de las actividades de la Manana, lo que obligó a que ellos fueran acordados por el Poder Ejecutivo al aproximarse la finalización del ejercicio económico. El monto del Anexo “G” quedó fijado para 1941 en \$ 77.694.401.

La demora en la obtención de los argumentos legales para la ejecución del presupuesto, se tradujo en serias dificultades de orden administrativo que implicaron un considerable aumento en las tareas, ya que la mayor parte del año debieron abonarse los haberes y gastos mediante un sistema de “anticipos”; pagos que posteriormente fué necesario regularizar de acuerdo con las disposiciones vigentes. Además de las circunstancias anteriormente expuestas, debió abordarse también el problema del cambio de la estructura del presupuesto y los gastos tuvieron que ser clasificados al margen de las partidas en vigor, mediante un “clasificador de carácter general”, sistema que deberá ser radical-

mente modificado para que pueda tener aplicación práctica en la ejecución del presupuesto.

Como ha sido norma en años anteriores, se mantuvo el criterio de estricta economía en la utilización de los créditos asignados; pero sin dejar de considerar el propósito de que los elementos con que cuenta la Armada sigan en la actividad que imponen las actuales circunstancias, aumentando al mismo tiempo su eficiencia.

Los gastos de la Armada (Anexo “G”) representan un 5,9 % del Presupuesto General de Gastos de la Nación, porcentaje reducido si se considera que a su cargo tiene servicios públicos que le insumen el 16 % de su presupuesto.

Colonias de vacaciones—

En el transcurso de los meses de enero y febrero funcionó nuevamente con carácter permanente, la Colonia de Vacaciones que el Ministerio de Marina tiene instalada en Mar del Plata, anexa a la Base de Submarinos, a la cual han concurrido, en dos contingentes, de varones y niñas, respectivamente, un crecido número de hijos del personal subalterno y civil de la Armada.

En Puerto Belgrano también se habilitaron, durante la temporada de vacaciones, las dependencias existentes para la Colonia destinada a hijos del personal domiciliado en la zona militar y sus inmediaciones, a la que asistieron diariamente cerca de 450 niños.

Ambas colonias contaron con mejoras en sus instalaciones y servicios internos, prosiguiéndose con un propósito de perfeccionamiento, tendiente a acrecentar el confort de los niños concurrentes y los beneficios innegables que otorgan esta clase de instituciones.

ANEXO "G" (MARINA) Y "J" (RETIROS Y PENSIONES) Y TRABAJOS PUBLICOS (MARINA), COMPARADOS CON EL PRESUPUESTO GENERAL DE LA NACION, AÑO 1941



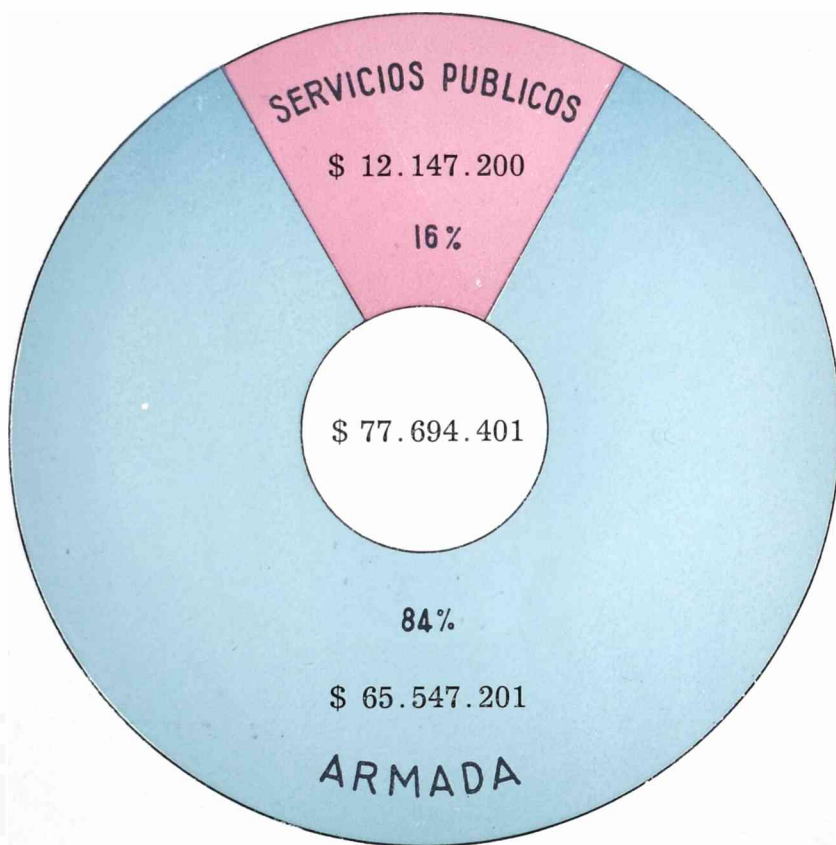
ANEXO 'J'
\$ 17.345.000 1,3 %

TRABAJOS PUBLICOS
\$ 12.306.700 0,9 %

— PRESUPUESTO GENERAL —

RENTAS GENERALES	\$ 1.139.000.000
TRABAJOS PUBLICOS (TITULOS)	\$ 197.263.500
	\$ 1.336.263.500

ANEXO "G" 1941
CREDITO AUTORIZADO



CAPITULO II
ESTADO MAYOR GENERAL

ESTADO MAYOR GENERAL

A—Resumen general de las actividades de la Marina—

1—*Escuadras de Mar y de Ríos*—

Las Escuadras de Mar y de Ríos prosiguieron durante el año su adiestramiento de artillería, torpedos y defensa antiaérea, evidenciando esas actividades un resultado satisfactorio.

Se realizaron trabajos de conjunto, empleándose la aviación en tareas con las fuerzas a flote, y prosiguiendo las unidades de defensa de costas su ejercitación en el empleo de sus distintas armas.

Como en años anteriores, se desarrollaron navegaciones a lo largo del litoral marítimo y fluvial, llegándose en ellas a un adiestramiento intensivo de las tripulaciones, manteniéndose el espíritu marineró de las mismas.

Se efectuó un cuidadoso patrullado del litoral marítimo por la Escuadra de Mar, el que se llevó a cabo en gran parte con los nuevos rastreadores construídos en el país y con lo cual se puso a prueba las buenas condiciones marineras de estos buques.

Igual servicio prestaron las unidades de la Escuadra de Ríos en el litoral fluvial.

Pudo así asegurarse y mantener la neutralidad del país, dada la situación internacional actual, y cumpliendo con ello las obligaciones que se derivan de los tratados y convenciones a los cuales está adherido.

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

1—Destacados en el extranjero—

Buques de la Marina de Guerra fueron destacados para desempeñar misiones de confraternidad en puertos extranjeros.

El Guardacostas “Pueyrredón” realizó el viaje de instrucción con los cadetes de 5.º año de la Escuela Naval Militar.

Salió de Puerto Belgrano el 30 de agosto cumpliendo el siguiente itinerario: Río de Janeiro, Bahía, Recife, San Juan de Puerto Rico, Nueva Orleans, Habana, Limón, Colón, Cartagena, Aruba, La Guayra, Pernambuco, Santos y Rada La Plata, donde finalizó su viaje el 14 de diciembre, después de navegar 14.964 millas.

El Transporte “Pampa” salió el 2 de Julio con destino a Nueva York haciendo escalas en Pernambuco y Puerto Rico, desempeñando en su viaje de ida una misión comercial. De regreso efectuó escalas en Puerto Rico, Aruba, Caracas, Curacao y Pernambuco, finalizando el viaje el 26 de septiembre. Navegó 12.981 millas.

El rastreador “Drummond” enarbolando insignia del Comandante en Jefe de la Escuadra de Ríos, conjuntamente con el Cañonero “Rosario” concurren a Asunción del Paraguay, a fin de asociarse a los festejos de la fecha patria del 14 de Mayo. Zarparon de Buenos Aires el 8 regresando el 16 de Mayo.

El Cañonero “Libertad” enarbolando insignia del Comandante en Jefe de la Escuadra de Ríos y el Cañonero “Independencia”, zarparon el 22 de

Agosto con destino a Montevideo, a fin de asociarse a los festejos del aniversario de la Independencia de la R. O. del Uruguay. Llegados a destino el día 24, zarparon de regreso el 27 de Agosto.

2—Destacados en el país—

El Rastreador “Drummond” y los Cañoneros “Libertad” e “Independencia”, en ocasión de la visita del Excmo. señor Vice-Presidente de la Nación en ejercicio del P. E. a San Nicolás, donde se efectuaron homenajes al primer Combate Naval; zarparon de Buenos Aires el 25 de septiembre regresando el 28.

Los Rastreadores “Granville” y “Robinson” fueron destacados entre los días 5 y 8 de Octubre, a fin de dar escolta al vapor “Ciudad de Buenos Aires” que condujo al Excmo. señor Vice-Presidente de la Nación en ejercicio del P. E. en su visita a la ciudad de Rosario y regreso.

El Aviso “Golondrina” fué comisionado para trasladar a la ciudad de Corrientes los restos del ex Gobernador D. Juan E. Torrent. Zarpó el 1.º de agosto y regresó el día 7 del mismo mes.

A pedido de la Liga Naval Argentina, se le facilitó el Rastreador “Robinson”, que zarpó de Puerto Nuevo el 30 de noviembre por la mañana, regresando el mismo día por la tarde, a fin de que alumnos de dicha institución realizaran prácticas de navegación.

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

Como de costumbre, al cumplirse un nuevo aniversario patrio, unidades de las Escuadras de Mar

y de Ríos fueron destacadas para asociarse en nombre de la Armada, a los festejos realizados, visitando los siguientes puertos:

Escuadra de Mar—

Acorazado “Moreno”	Madryn
Acorazado “Rivadavia” . . .	Madryn
Crucero “25 de Mayo”	Comod. Rivadavia
Torpedero “Corrientes” . . .	Camarones
Torpedero “Tucumán”	Pirámides

Escuadra de Ríos—

Cañonero “Rosario”	Corrientes
Cañonero “Independencia” . .	Rosario
Cañonero “Paraná”	Paraná
Torpedero “Jujuy”	Santa Fe
Torpedero “Catamarca”	C. del Uruguay
Rastreador “Drummond” . . .	Paraná
Rastreador “Granville”	Barranqueras
Rastreador “Robinson”	La Paz
Rastreador “Bouchard”	Gualeguaychú

El crucero “25 de Mayo” y la División Torpederos de la Escuadra de Mar así como la Escuadra de Ríos, entraron al puerto de la Capital permaneciendo del 3 al 10 de julio, a fin de que sus tripulaciones efectuaran la Jura de la Bandera y tomaran parte en el desfile realizado con motivo de los festejos patrios del 9 de Julio.

El resto de la Escuadra de Mar realizó idéntica ceremonia en Puerto Belgrano.

4—Vigilancia de costas—

Prosiguió durante todo el año la vigilancia del litoral fluvial por buques de la Escuadra de Ríos.

En lo que respecta al litoral marítimo, costas e islas adyacentes de los Territorios de Santa Cruz y Tierra del Fuego, fué efectuado con una unidad de la Escuadra de Mar destacada a tales fines.

El Destacamento de Artillería de Costas en Río Gallegos fué mantenido, cumpliendo iguales tareas en la zona de su jurisdicción.

C—Comisiones Navales en el extranjero.—Agregados Navales—

Las Comisiones Navales en Estados Unidos de América y en Gran Bretaña continuaron funcionando normalmente durante el año.

Se ha contado con Agregados Navales en Brasil, Alemania, Chile, Estados Unidos de América y Gran Bretaña. Durante el año fueron designados dos nuevos Agregados Navales: uno en el Japón y otro en el Perú con jurisdicción este último en Colombia y Ecuador.

D—Programa de construcciones.—Material nuevo incorporado—

1—Programa de construcciones—

El H. Congreso prestó aprobación a un programa de adquisiciones navales que fuera oportunamente elevado a su consideración.

En los astilleros de la Base Naval de Río Santiago continúa la construcción de los siguientes buques:

Rastreador “Murature”
Rastreador “King”

2—*Incorporación de buques*—

Fué incorporado al servicio el Transporte “Us-
huaia” construído en el país.

E—Buques extranjeros que han visitado el país—

Varios buques extranjeros de guerra han visi-
tado el país en el transcurso del año. Se acompa-
ña una planilla con la relación de las visitas, con
indicación de nacionalidad, puertos visitados, fe-
cha en que lo han hecho y carácter de la visita.

BUQUES DE GUERRA EXTRANJEROS QUE VISITADON PUERTOS ARGENTINOS EN 1941

NOMBRE	Nacionalidad	Clase	Puerto	Entró	Salió	Observaciones
"Baltavia"	Inglés	Cruc. aux.	Bs. Aires	Enero 8	Enero 10	(2)
"Newcastle"	Inglés	Crucero	Bs. Aires	Enero 24	Enero 25	(1)
"Cumberland"	Inglés	Crucero	Bs. Aires	Enero 27	Enero 29	(2)
"Asturias"	Inglés	Cruc. aux.	Bs. Aires	Marzo 18	Marzo 20	(2)
"Bear"	Norteamer.	Buq. Polar	Bs. Aires	Abril 9	Abril 15	No oficial
"Alcántara"	Inglés	Cruc. aux.	Bs. Aires	Julio 31	Agosto 2	(2)
"Newcastle"	Inglés	Crucero	Bs. Aires	Agosto 5	Agosto 7	(2)
"Birmingham"	Inglés	Crucero	Bs. Aires	Sept. 18	Sept. 20	(2)

(1) Buques de guerra beligerantes que entraron a reaprovisionarse.

(2) Buques de guerra beligerantes que entraron a reaprovisionarse y reparar averías.

F—Generalidades—

Diversos aviones fueron destacados para el desempeño de comisiones solicitadas por dependencias oficiales y asistencia a festejos, las principales de las cuales fueron las siguientes:

Concurrencia a General Belgrano a fin de participar en los festejos realizados con motivo de las fundación de dicho pueblo.

Viaje a Montevideo (R. O. del Uruguay) a efectos de trasladar a Buenos Aires a S. E. el señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto Dr. Enrique Ruiz Guiñazú.

Viaje a las provincias del Norte conduciendo a un funcionario del Ministerio de Agricultura de la Nación, a objeto de localizar mangas de langostas.

Relevamiento aerofotográfico de Isla Leones a Lago Argentino. Trabajo solicitado por la Gobernación de Santa Cruz.

Igual trabajo se efectuó en Laguna Brava, pedido por la Dirección de Minas y Geología.

Se efectuó el relevamiento de las Lagunas Salada Grande y Chica, solicitado por la División Geodesia de la Provincia de Buenos Aires.

Trabajo similar se realizó en Arroyo Napostá Grande, pedido por la Dirección General de Irrigación del Ministerio de Obras Públicas.

Estos trabajos representaron una superficie aproximada de ocho mil kilómetros cuadrados.

El trabajo de aerofotografía correspondiente al Catastro de la Capital Federal, representado por 720 reproducciones y 8.640 copias, quedó concluido.

Se expuso material de aviones y diversos trabajos, en la Exposición de la Liga Naval Argentina y en la Exposición Permanente de la Patagonia.

En la Isla Martín García se ha buscado desarrollar dentro del personal, especialmente el de tropa, el espíritu deportivo, organizándose concursos atléticos y otros, afines con la práctica del atletismo, obteniéndose resultados satisfactorios.

La instrucción del personal analfabeto tuvo preferente atención, lográndose aumentar el caudal de conocimientos de dicho personal.

Con las embarcaciones que posee la Isla se ha proseguido durante el año, el servicio de patrullaje en esa zona.

Publicaciones oficiales—

La Revista de Publicaciones Navales editó los números 453, 454 y 455 correspondientes al último semestre de 1940 y primero del año en curso.

Fueron consultadas 5.717 obras y se incorporaron 30 colecciones de revistas técnicas con un total de 1.000 volúmenes.

El resumen que se da a continuación consigna el movimiento habido y los servicios prestados:

Revista de Publicaciones Navales, provistas . . .	2872
Revistas de publicaciones navales recibidas para canje	486
Suplementos de la misma Revista, provistos . . .	62
Suplementos de la misma Revista, recibidos para canje	120
Subscripciones tomadas para oficiales	228
Subscripciones tomadas para la Biblioteca	3000
Libros publicados por el Estado Mayor General . .	290
Libros y folletos recibidos en canje y por donación	650
Obras adquiridas	536
Obras adquiridas para oficiales	310
Obras adquiridas para dependencias y buques de la Armada	164

Esto ha implicado un movimiento de 16.480 ejemplares durante el año.

La Biblioteca del Estado Mayor General posee en la actualidad, 21.000 volúmenes distribuídos en la siguiente forma:

En Biblioteca de consulta	13.500 volúmenes
En obras duplicadas	5.000 ”
En obras destinadas a la venta o provisión oficial	2.500 ”

La “Revista del Suboficial” creada en abril de 1940, ha evidenciado beneficiosos resultados, al contribuir a hacer llegar al personal de la Armada conocimientos de sumo interés que se publican en ella, y que coadyuvan a elevar el nivel de ilustración.

Se publicaron en esta Revista trabajos técnicos de origen nacional y extranjero, recopilaciones y traducciones de otras revistas consideradas de interés para la rama naval, como así colaboraciones de oficiales y suboficiales cuya divulgación entre el personal se estimó de conveniencia.

Mantiene canje permanente con 22 revistas y publicaciones extranjeras y nacionales similares, y de carácter técnico.

Biblioteca Nacional de Marina—

Con el ingreso durante el año de 89 obras correspondientes a 153 volúmenes, su actual acervo bibliográfico es de 7.493 obras con 10.233 volúmenes, 1.480 folletos y 568 mapas, planos y cartas.

La Biblioteca tuvo 2.373 lectores y retiraron obras del local 1.310 personas; todo ello hace un total de 3.683.

Fueron consultadas durante el año 1941, 7.274 obras, cuya discriminación por idiomas fué la siguiente:

Escritas en castellano (4.237), francés (1.002), italiano (564), Inglés (1.213), Alemán (124) varios (44).

Museo Naval—

Funcionó en el local del Centro Naval los primeros seis meses del año, con una concurrencia de 1.030 visitantes. Posteriormente fué trasladado en su casi totalidad, a la ciudad de Córdoba donde fueron expuestos los modelos en la denominada exposición de la “Semana de Córdoba” realizada con motivo del 368° aniversario de la fundación de dicha ciudad.

Finalizada la exposición fueron llevados a los antiguos talleres de Marina del Tigre, en uno de cuyos pabellones funcionará definitivamente una vez refecionado.

Se realizaron por el Museo Naval diversos trabajos, entre los cuales merecen destacarse:

Construcción del modelo de la histórica fragata “25 de Mayo” en ejecución en el Taller de Marina de Dársena Norte.

Comienzo de la construcción del modelo del casco del galeón “De Endrach” (“La Concordia”) de los capitanes Schouten y Le Maire, descubridores del estrecho de este último nombre, Isla de los Estados, Islas Bernevelt, Tierra Nassau y Cabo de Hornos.

Se está realizando un modelo del “Bergantin Grande”, semi-carabela construída en Asunción el

año 1570, que bajó al río Paraná para fundarse la ciudad de Santa Fé.

SERVICIO HIDROGRAFICO

Los trabajos que incumben a esta Repartición fueron cumplidos, paulatina y progresivamente, en forma satisfactoria, pese a todas las dificultades creadas por la guerra.

En efecto, no fueron obstáculo la carencia de algunos elementos de navegación, ni la falta de material extranjero, para que las funciones de la Marina se desarrollaran normalmente y los servicios de iluminación de las costas, así como aquellos inherentes a la seguridad de la vida en el mar, no sufrieran alteraciones. Más aun, fueron reorganizados todos los servicios en general, para que respondieran con eficacia al estado de progreso alcanzado por la Nación.

Iluminación y balizamiento de la costa—

Para el cumplimiento del programa trazado, en lo que respecta a balizamiento y relevamiento hidrográficos de la costa, puertos y rías, los buques oceanográficos adscriptos al Servicio Hidrográfico fueron destinados a cumplir trabajos que la iluminación y los balizamientos exigen. Sus tareas no encontraron entorpecimientos, y por tanto fueron realizadas con la mayor eficiencia.

Cabe mencionar aquí, que los elementos de iluminación, o sea los faros con atención directa o indirecta, han funcionado generalmente con toda regularidad, no habiéndose producido ninguna extinción de luz. Estos servicios han contado con la

atención constante del personal especializado, buques adscriptos y la producción de gas acetileno a cargo de la Usina de Gas de Puerto Belgrano. Actualmente su actividad se resume a 55 faros, con personal y sin él; 77 balizas luminosas; 147 balizas ciegas; 36 boyas luminosas, los que sirven una extensa zona marítima de 1562 millas.

Trabajos astronómicos—

Se efectuaron en el Observatorio Naval 131 determinaciones de tiempo, por observación de pasajes meridianos de estrellas, lo que representa una observación cada 2,8 días, frecuencia que ha permitido una verificación exacta del equipo de péndulos, y mantener el servicio de emisión de señales dentro de una precisión de $\pm 0^s 05$.

Trabajos cartográficos—

Estos trabajos resumen la impresión, reproducción de cartas náuticas, copias de planos y fotografías, diagramas, etc., además las hojas catastrales destinadas a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. También los dibujos, restitución y fotografías aéreas de puntos de la costa y gráficos de los cruceros oceanográficos.

Avisos a los navegantes—

Se distribuyeron con regularidad y quincenalmente los folletos “Avisos a los Navegantes” y se propalaron por radio, en forma también regular, las noticias urgentes para la navegación, en idiomas castellano e inglés.

Colaboración con Instituciones científicas—

Se han mantenido e intensificado las relaciones con instituciones científicas nacionales y extranjeras, entre las cuales merece destacar las del Museo de Historia Natural “Bernardino Rivadavia” y de la Universidad Nacional de La Plata, cuyo personal técnico ha concretado importantes trabajos de oceanografía biológica, a bordo de los buques oceanográficos, en sus diversos cruceros por el Atlántico.

Iguales relaciones fueron mantenidas con la Dirección de Meteorología, Geofísica e Hidrología y la División de Caza y Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura. La primera, para activar el trabajo de cooperación y coordinación meteorológica; la otra, para resolver aquellos asuntos que esta rama de la explotación marítima de la Nación exige.

También las relaciones con la Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas, en todo lo referente con las cuestiones de los ríos y canales.

En todas ellas se ha evidenciado, por parte de las citadas Reparticiones, un espíritu de colaboración que traduce entendimiento recíproco y fácil adhesión.

Archivo histórico y toponímico—

Se ampliaron las colecciones de mapas y cartas antiguas y se llevaron a cabo estudios inherentes al conocimiento toponímico de nuestra costa. Actualmente se tienen fichados más de 550 nombres.

Señales horarias radiotelegráficas—

Fueron mantenidas sin interrupción y de conformidad con las especificaciones del Derrotero Argentino. Estas señales fueron emitidas por intermedio de la Estación Radiotelegráfica Buenos Aires, no habiéndose registrado falla alguna en la regularidad de este servicio.

Hora oficial—

Este servicio público fué cumplido con toda regularidad por intermedio del Reloj Parlante, en colaboración con la Unión Telefónica del Río de la Plata, y el carillón establecido en el Observatorio Naval cuyas indicaciones han sido propaladas por las estaciones radiodifusoras.

La precisión de estas señales se mantuvo dentro de 0^s1, que las hace utilizables a los fines de la navegación y trabajos topográficos.

Nuevas Tablas de Navegación—

Se adjudicó a una casa del ramo la impresión de las nuevas Tablas de Navegación, cuyo autor es el Capitán de Fragata (R) Alberto Palisa Mujica, recientemente fallecido.

Exposiciones—

Se facilitó copioso material de iluminación, navegación, etcétera, para conocimiento del público, el que fué expuesto en las exposiciones realizadas en la ciudad de Córdoba y en la Sociedad Rural Argentina de esta Capital Federal.

Farola Monumento a Roca—

Se proyectó la farola luminosa a instalarse en el monumento erigido en Choele-Choel, en homenaje a la memoria del Teniente General D. Julio A. Roca.

SERVICIO DE COMUNICACIONES NAVALES

La obra realizada por esta Repartición durante el año 1941 ha sido determinada por el plan de trabajo aprobado oportunamente y por las reparaciones y construcciones que han requerido los Comandos y Jefes de Reparticiones.

Los radiofaros instalados han funcionado normalmente durante el año, demostrando la bondad del trabajo efectuado.

Se han realizado las reparaciones necesarias en el material de radioelectricidad de los buques adquiridos por la Flota Mercante del Estado, a requerimiento de su Comisión Administradora, como así también los solicitados por Yacimientos Petrolíferos Fiscales para los buques de su Flota y los requeridos por la Dirección General de Correos y Telégrafos para las necesidades de sus servicios.

El servicio de la hora y noticioso se cumple en forma eficiente desde la Estación R. T. Dársena Norte. Se ha proyectado la construcción de un equipo de mayor potencia, el que se ha iniciado ya y que permitirá mejorar el servicio.

Aprobado el Plan de Servicio Informativo a los Navegantes y la Coordinación del Servicio de Informaciones a los Navegantes, las estaciones de la Marina en colaboración con la Dirección de Meteorología.

logía, Geofísica e Hidrología cumplirán algunos de estos servicios una vez que el Ministerio de Agricultura establezca las estaciones meteorológicas correspondientes, para lo cual ya se han distribuido a los buques y reparticiones, el Programa de Transmisiones Meteorológicas e Hidrológicas, editado en Julio del corriente año.

Con el propósito de propender al desarrollo de la industria privada en la parte referente a fabricación de equipos receptores-transmisores y mecanismos integrantes de los mismos, se ha ordenado la construcción de algunos equipos, a diversas firmas de esta plaza, las que han tomado esta orientación con todo entusiasmo y aceptado las indicaciones técnicas de los Ingenieros de este Servicio.

CAPITULO III

DIRECCION GENERAL DE AVIACION NAVAL

DIRECCION GENERAL DE AVIACION NAVAL

La Aviación Naval prosiguió cumpliendo sus actividades durante el año, con resultados altamente satisfactorios, dentro de las posibilidades del material y recursos de que ha dispuesto.

Su colaboración con las Escuadras y Defensa de Costas, en toda clase de condiciones climatéricas, ha evidenciado la preparación del personal y la cuidadosa conservación del material.

Siguiendo con normas adoptadas en años anteriores, han sido incorporados a la Aviación Naval oficiales de Repúblicas Sudamericanas, a efectos de seguir cursos de instrucción y perfeccionamiento.

Se efectuaron las inspecciones reglamentarias del material, las que tienen por objeto la organización y contralor de todos los servicios relacionados con el mantenimiento, conservación e inspección del material de vuelo, y por intermedio del Laboratorio de Ensayo de Materiales, todo lo referente a la aceptación del material.

Estos servicios están sujetos a constantes evoluciones y cambios de directivas, a objeto de adaptarlos a las nuevas técnicas y diferentes matices de las ciencias aeronáuticas; a ello se debe el haber obtenido una notable disminución de las fallas atribuibles al material, y por ende, un mayor rendimiento en el mismo.

Ha cooperado decididamente la Aviación Naval, en la medida de sus posibilidades, con las distintas dependencias del Estado, autárquicas, provinciales y entidades privadas, cada vez que sus servicios fueron requeridos, inspirándose siempre en los intereses nacionales.

CAPITULO IV

**DIRECCION GENERAL DE DEFENSA
DE COSTAS**



DIRECCION GENERAL DE DEFENSA DE COSTAS

La Dirección General de Defensa de Costas, ha continuado desarrollando sus actividades en forma muy eficiente.

Las diversas unidades cumplieron de manera satisfactoria los programas de instrucción y adiestramiento habiéndose utilizado el material con eficiente resultado.

El personal superior y el subalterno prosiguió dentro de sus respectivos grados cursando las escuelas correspondientes, obteniéndose un mejoramiento en la enseñanza; con ello se ha conseguido una mejor preparación de dicho personal, el que va así afianzando cada vez más su capacidad para el puesto que desempeña.

CAPITULO V
DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL

DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL

Esta Dirección General ha desempeñado normalmente sus funciones obviando los inconvenientes presentados y tratando de mejorar los servicios inherentes a su dependencia.

Se ha cumplimentado el plan de reclutamiento y formación del personal, dentro de los fondos que acuerda el presupuesto y la capacidad de las Escuelas.

Fué convocado el mismo número de conscriptos que el año anterior, habiéndose efectuado la incorporación normalmente.

Los escalafones del personal civil del grado administrativo, serán modificados en forma de brindar a ese personal una carrera concordante con su capacidad y los puestos que desempeñe, equilibrando al efecto las jerarquías, muchas de las cuales tienen exceso de personal con relación a otras.

Se estudia la posibilidad de crear un cuerpo de oficinistas navales para ocupar determinados puestos en tierra y brindando así la oportunidad de solucionar inconvenientes presentados en el servicio naval.

El estado disciplinario de la Armada ha sido muy bueno, habiéndose producido un mínimo apreciable en las causas y sanciones por delitos militares y comunes e infracciones disciplinarias.

El estado sanitario durante el año 1941 puede considerarse muy bueno, teniendo en cuenta la forma del reclutamiento del personal, proveniente de todas las regiones del país y sometidos desde su in-

corporación a un régimen de trabajo y condiciones, fundamentalmente distintas a las de su vida anterior.

El problema de la tuberculosis en la Marina ha sido encarado con verdadero empeño, buscando ante todo, evitar incorporar personal con deficiencia pulmonar.

Desde el año 1940 se efectúa al personal contratado el examen Roentgen-fotográfico y la reacción tuberculínica, utilizando los servicios de la Liga Argentina contra la Tuberculosis.

En la incorporación de conscriptos durante el año actual, se ha utilizado el mismo servicio con que cuenta el Ejército.

Próximamente también la Armada contará con este servicio en sus hospitales navales y podrá así realizarse el examen fotográfico y las reacciones tuberculínicas a todo el personal que se incorpore, disminuyendo por consiguiente el número de tuberculosos y dándose un gran paso en la solución de este problema.

En lo que respecta al grupo de enfermedades venéreas y sífilis, el número de casos ha sido menor que el año anterior (53).

Es interesante consignar, cómo desde el año 1935 se viene produciendo una constante disminución; el porcentaje anual con respecto a la cantidad de personal de la Armada, baja desde el 6,42 % en 1935 hasta el 2,03 % en 1941.

La Vicaría General de la Armada ha desarrollado normalmente sus funciones.

El Clero Castrense ha cumplido la misión que le corresponde, ejerciendo su gravitación espiritual sobre el personal, tendiendo a desarrollar en la conciencia de la gente, conceptos precisos y claros de cristianismo, patria, disciplina y moral.

CAPITULO VI

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL



DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL

Durante el año 1941 la Dirección General del Material ha desarrollado normalmente sus tareas, las que se tradujeron en una gran actividad a fin de cumplimentar las funciones que le competen.

El estado de conservación del material flotante como de las instalaciones terrestres, con relación a su edad puede considerarse muy bueno, pero dentro del conjunto, existen elementos que por los muchos años de servicio, ya han alcanzado el límite normal de vida, por lo que su mantenimiento resulta muy oneroso, además de no reunir las condiciones necesarias para la misión asignada.

Debió ejercerse una celosa administración y distribución de los fondos, aparte de las restricciones impuestas por las circunstancias, para poder atender dentro de su presupuesto los programas de trabajos y las reparaciones imprevisibles que han aparecido, especialmente en buques e instalaciones terrestres, en las condiciones mencionadas en el párrafo anterior.

Como consecuencia, y siendo esta Dirección General la encargada de acrecer y conservar el costoso y complicado material por cuyo rendimiento efectivo debe velar, es necesario que los presupuestos que se le acuerden no solo permitan los trabajos de rutina, sino asegurar el desarrollo de un plan orgánico de renovaciones y construcciones que responda a la realidad presente, sin obligar a encarar restrictivamente, y aun a diferir, obras indispensables para el buen servicio de la Marina.

La imposibilidad de adquirir algunos materiales ha traído como consecuencia, que se encarara la construcción en el país de muchos elementos necesarios y se continuara e intensificara la política de dar a la industria privada las mayores oportunidades para fabricar materiales y mecanismos, no solo para salvar las dificultades presentes, sino para crear una industria militar firme, personal competente y fuentes de abastecimientos propios.

Con tal fin, esta Dirección General ha formulado las normas y especificaciones que rigen la construcción de gran cantidad de artículos, y mantenido estrecho contacto con las fábricas y talleres a efectos de proveer el debido asesoramiento técnico y orientar su capacidad productiva y propender a su adaptación en forma conveniente.

Cabe destacar que la industria privada, dentro de sus posibilidades, y compenetrada de la importancia de su función como factor de una mayor independencia económica y contribución al problema social de la desocupación, ha respondido ampliamente a los requerimientos de la Marina, poniendo de manifiesto a la vez la capacidad fabril alcanzada.

La creación en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires, de diversos cursos de ingeniería especializada en las ramas de interés para la Marina, permitirá que los oficiales que se destinen a esos efectos puedan seguir cursos en el país, cosa que hasta ahora se hacía en el extranjero.

Talleres generales.—Los Talleres generales y especializados de la Armada, han efectuado eficien-

temente durante el año, las reparaciones, recorridos y construcciones que el mantenimiento de la eficiencia de los diferentes servicios navales ha demandado.

La actividad desplegada ha sido excepcionalmente intensa, y ello tiene su explicación no solo en las necesidades crecientes de la Marina de Guerra, sino también en la creación de la Flota Mercante del Estado, cuyos buques han sido alistados con la premura que los altos intereses del país lo requerían, para resolver el problema de la falta de bodegas.

Los Talleres, como en años anteriores, han trabajado a plena capacidad; para aumentar su rendimiento se han activado las medidas tendientes a ese fin, mediante aplicación de los locales, nuevos equipos, máquinas-herramientas, habilitación de horas extras, etc.

Los trabajos se han regulado y distribuído convenientemente en los diferentes talleres, de manera que en ninguna época del año se presentara el problema de la falta de ocupación del personal obrero con sus conocidas consecuencias, manteniendo así los planteles básicos de operarios en forma continuada.

Obras en tierra—

Entre las obras más importantes que tiene a su cargo la Dirección General del Material, corresponde citar la construcción de la nueva Escuela Naval de Río Santiago, algunos de cuyos locales destinados a alojamientos de cadetes, serán habilitados a principios del año 1942.

Numerosas otras obras se efectuaron por la División Ingeniería Civil en cumplimiento de la par-

te concerniente a este Ministerio, del Plan de Trabajos Públicos.

Taller de Marina de Dársena Norte—

El Taller de Marina de Dársena Norte durante el año 1941, ha debido desarrollar una actividad intensa y continuada. Si bien la labor, en lo que se refiere a la provisión de materiales, se ha visto en algo afectada por la situación político-internacional, puede considerarse como normal.

El movimiento habido durante el año, supera a todos los registrados hasta el presente, lo que queda explicado no sólo por las necesidades de la Marina de Guerra, cada vez más crecientes, sino también por el hecho de haberse creado la Flota Mercante del Estado, cuyas reparaciones se efectuaron casi íntegramente en estos Talleres.

La orientación técnica y administrativa impresa a la repartición desde el año 1937, ha continuado con excelentes resultados por lo que se implantará, con ligeras modificaciones, con carácter definitivo.

Los diques de carena instalados en jurisdicción del Taller de Marina, han funcionado normalmente y como en años anteriores, su administración estuvo a cargo de la jefatura de dicha repartición. Durante el año 1941 entraron a tales diques 155 buques. Lo recaudado por concepto de derechos de dique, se ingresó a la Receptoría de la Aduana de la Capital, por intermedio de las empresas armadoras, previa intervención del Taller de Marina.

Arsenal de Artillería de Marina, Zárate—

Las tareas del Arsenal de Artillería de Marina, Zárate, se desarrollaron durante el año 1941 en forma satisfactoria.

Los Talleres han realizado una labor eficiente, provechosa y de mucho rendimiento; las obras han sido terminadas con exactitud y prolijidad, tratándose la mayoría de las veces de trabajos complicados, mecanismos de precisión, contando para ello con un personal experto y competente formado en su mayoría en este Arsenal.

Durante el corriente año ha funcionado la “Escuela de Aprendices Civiles”; los programas de estudio fueron desarrollados normalmente en su totalidad, obteniéndose muy buenos resultados. Estos aprendices son distribuidos en las distintas especialidades según las exigencias del servicio, trabajan seis horas diarias y se les aumenta el jornal después de haber cumplido un año en su categoría, previo examen práctico de competencia y según los conceptos que obtengan semestralmente.

La necesidad de personal técnico va poniéndose cada vez más de manifiesto, por la importancia creciente de los trabajos que se realizan y la mencionada Escuela, creada con el fin de proporcionar a los futuros obreros una mayor preparación técnica profesional y aumentar su cultura y conocimientos generales, contribuye en forma efectiva a la formación de ese personal.

Como todos los años se completó la instrucción de los Aprendices con ejercicios físicos y tiro al blanco.

CAPITULO VII

DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

Dos hechos concretos—uno de ellos señalado ya en el ejercicio anterior—acrecentaron en el año 1941 el ritmo de las actividades de esa Dirección General, cuya progresiva intensidad marcha, normalmente, en el plano de equiparación que corresponde a las necesidades de la constantemente ampliada acción de la Armada.

En efecto, las dificultades derivadas de la situación internacional, ahora de consecuencias más acentuadas y el aprovisionamiento de la Flota Mercante Nacional recientemente creada, han traído un incremento general de las tareas propias de la Repartición, a las que hay que agregar el motivado por el aumento anual progresivo de los recursos asignados en los presupuestos y leyes especiales del Ministerio de Marina.

El problema que se planteó con la necesidad de alistar a los buques que se incorporaron a la Flota Mercante del Estado, lo que hubo que hacer con toda urgencia, fué solucionado sin mayores inconvenientes, pudiéndose cumplir sin tropiezos su aprovisionamiento a fin de que pudieran hacerse de inmediato a la mar, con las existencias de esta Dirección General.

Se facilitó así, en la medida de lo posible, el desenvolvimiento inicial de este organismo, llamado a jugar un gran papel en el engrandecimiento económico del país.

En cuanto a las dificultades provenientes del actual conflicto bélico, reflejadas con caracteres gra-

ves en la industria y el comercio, fueron salvadas en buena forma, estándose ya en el terreno de un normal desenvolvimiento.

En el orden primordial de la contabilidad, ha sido preocupación constante la vigilancia de la recepción, distribución, contralor y rendición de todos los fondos asignados al Ministerio de Marina, ya sean los provenientes de la ley de presupuesto, leyes especiales y las de recaudaciones, como así también aquellos que, sin tener esos orígenes, tuvieron entrada por razones de diversa índole.

A fin de atender los primeros gastos que demandó la Flota Mercante del Estado, se dispuso que Rentas Generales adelantara los fondos necesarios y la apertura de una cuenta especial en este Ministerio a fin de acreditar las sumas que se recauden.

Con fecha 4 de febrero de 1942 el señor Contador Fiscal de la Contaduría General de la Nación practicó el arqueo de fondos existentes en la Tesorería de la Dirección General y el de los depositados en el Banco Central de la República, así como el estado de responsables y documentación en cartera pendiente de rendición, correspondientes al ejercicio de 1941 y anteriores. Verificó en dicha oportunidad la exactitud con los estados que arroja el balance del cargo al 31 de enero de 1941 y en prueba de conformidad se labraron las actas correspondientes.

El servicio de abastecimiento general para las Escuadras y Reparticiones, se cumplió en forma satisfactoria. Dadas las dificultades de todo orden, derivadas de la actual guerra, puede afirmarse que tal servicio ha sido muy bueno. Es con satisfacción

que se deja especial constancia de que la industria nacional ha colaborado eficazmente para obtener esos resultados, prestando en todo momento su mejor colaboración para proveer los elementos solicitados, y en caso de no ser ello posible, los substitutos adecuados, pero siempre con alto espíritu de cooperación y buena voluntad.

Se ha considerado oportuno destacar esta circunstancia, por cuanto se tiene la seguridad de que se lograrán positivos beneficios para el país en general y la economía en el presupuesto de las reparaciones, si se presta un decidido apoyo a la industria nacional para el abastecimiento de sus necesidades.

En lo que se refiere a los acopios fijados a las Intendencias de las Bases Navales, como así también el de esta Repartición para atender las zonas que le corresponde, fueron permanentemente repletos y de tal manera, en todo momento del año, se cumplieron los pedidos de buques y reparaciones sin ningún inconveniente.

Fueron motivo de preferente atención durante 1941, los servicios de racionamiento y vestuario. Los víveres fueron provistos en el momento oportuno y de acuerdo con los pedidos; en cuanto al vestuario, se continuó ejerciendo una constante vigilancia sobre detalles de calidad y confección de las prendas, con muy buenos resultados.

En lo que respecta a los stocks fijados, se los considera suficientes y no se han presentado dificultades para su reposición permanente.

La División Compras, ha cumplido sus tareas con toda normalidad, siendo grande el volumen de las operaciones realizadas. Se dió así cumplimien-

to al plan de adquisiciones, dentro del plazo fijado para ello.

El comportamiento del comercio en general en sus relaciones con la Dirección General, puede conceptuarse como bueno.

Transportes Nacionales—

La gran demanda de bodegas para el transporte de mercaderías a los puertos de la costa, debido a la falta de buques mercantes que en años anteriores realizaban ese servicio de cabotaje y que en la actualidad están destinados al tráfico de ultramar, impuso a esta Dirección General la tarea de solucionar dicho problema con los transportes nacionales, en la medida de sus posibilidades.

Contando con buques de poca marcha y escaso tonelaje, fué necesario imponerles una actividad nunca desplegada, reduciendo al mínimo indispensable la permanencia en la Capital y coordinando los servicios de la costa de acuerdo a las características de los buques y a las cantidades de carga a transportar a cada puerto.

Fué indispensable, por lo tanto, proceder a reorganizar la División correspondiente. Las reformas introducidas han evidenciado en la práctica ser muy eficientes.

El tráfico de la Costa Sud hasta Ushuaia y a causa de las razones antes señaladas, ha acusado un “record” de tonelaje transportado, tanto de Buenos Aires para los puertos de la costa, como desde éstos hacia la Capital Federal.

Además de las actividades normales, se destacó al transporte “Pampa” a fin de que efectuara un

viaje a los Estados Unidos de América, el que llevó a cabo sin ningún contratiempo.

En las planillas que se agregan, al final de este capítulo, se consignan los datos del movimiento de pasajeros, tonelaje conducido, etc., de los transportes en el año 1941, comparados con dos años anteriores.

Laboratorios de la Armada—

Con características muy parecidas a las del año anterior, desarrolló su labor la División Laboratorios. Sin aumentar el número, es evidente que las cuestiones planteadas presentan ahora una mayor complejidad para ser resueltas. El trabajo en serie, que antes facilitara mucho la tarea, resulta ahora casi imposible de intentar al convertirse cada análisis en un caso particular, pero con todo, no se han suscitado tropiezos.

Como siempre, los Laboratorios de la Armada han podido cumplir durante el año 1941, la grata y honrosa misión de colaborar con diversas reparticiones nacionales que oportunamente requirieron sus servicios, siendo sólo de lamentar que esa contribución no pudiera ser sin reticencias, pues en varios casos hubo que excusarse ante obligaciones ineludibles que reclamaba la Armada. Ello no obstante, pudo mantenerse esa recomendable práctica, cuyos resultados fueron siempre benéficos.

La Sección Análisis Bromatológicos, de creación más reciente, se perfila ya con características que le señalan un papel interesante en el futuro de los Laboratorios. El capítulo de víveres puede ser atendido ahora con mayor ventaja y rapidez, como

consecuencia de la organización creciente que a la Sección se le va imprimiendo.

Obras—

La obra de refección que se hacía necesaria en las dependencias de esta Dirección General ha continuado por intermedio del Taller Mecánico y de Carpintería, destacándose la que concierne a los depósitos para la conservación de materiales, cuya constante vigilancia, dado lo inadecuado del edificio ante las necesidades cada vez mayores, es necesario mantener. Cabe destacar que ello en la forma que se administra, no incide con aumentos especiales en las partidas correspondientes.

Se ha mantenido en perfecto estado de funcionamiento el servicio automático “Sprinkler” contra incendio, de que está dotado el edificio.

Se inició la reparación y habilitación de un nuevo local para la imprenta de esta Dirección General, por cuanto el que ocupa en la actualidad no tiene suficiente capacidad, siendo por otra parte falto de luz y de ventilación natural. Dicho local se habilitará a mediados del corriente año.

En Dársena Sud se dió término a la construcción de una casa-habitación para el Encargado de Depósitos Generales y la instalación de una tubería auxiliar para reforzar el servicio de incendio existente. Se inició además la construcción de un nuevo galpón de material para almacenamiento de mercaderías y la de amplios e higiénicos baños para el personal que allí presta servicios; continuándose con las obras de construcción del nuevo muelle iniciadas en 1940.

Se efectuaron reparaciones al transporte de río “B-21”, el cual efectuó un viaje conduciendo carga hasta faro San Antonio con muy buen resultado.

Como en años anteriores, la imprenta de esta Dirección debió atender, además de la creciente demanda de impresos reglamentarios, la confección de numerosos manuales y reglamentos. Con la habilitación de su nuevo local, a que ya se ha hecho referencia, y la consiguiente adquisición de nuevas maquinarias, problema que hay que encarar a la brevedad, se espera poder satisfacer en mejor forma las necesidades de la Armada.

**Planilla comparativa correspondiente a carga y pasajeros conducidos por los transportes
Transportes "Pampa" "Chaco" y "1º de Mayo" en sus viajes a la costa sud durante los años
1939, 1940 y 1941**

	Cantidad de viajes			Cantidad de pasajeros			Cantidad de carga en toneladas o m ³			Liquidación pasajes y cargas en \$ %			Diferencia en más o en menos años: 1940 — 1941
	1939		1940		1941		1939		1940		1941		
	1939	1940	1941	1939	1940	1941	1939	1940	1941	1939	1940	1941	
Particular	5	6	10	391	349	426	4.308	4.314	19.204	93.464.88	110.075.87	505.505.91	+ 395.430.04
Oficial (Otros Ministérios)	5	6	10	251	262	294	6	17	—	19.017.90	19.593.30	21.586.50	+ 1.993.20
Oficial (Marina)	5	6	10	238	255	549	5.400	9.675	6.755	89.521.09	221.446.06	151.178.39	— 70.267.67
TOTALES				880	866	1.269	9.714	14.006	25.959	202.003.87	351.115.23	678.270.80	

Planilla comparativa correspondiente a carga y pasajeros conducidos por los transportes.
Transportes "Patagonia" y "Ushuaia" — Buques de estación en Tierra del Fuego

	Cantidad de viajes			Cantidad de pasajeros			Cantidad de carga en toneladas o m ³			Liquidación pasajes y cargas en \$			Diferencia en más o en menos años: 1940 — 1941
	1939	1940	1941	1939	1940	1941	1939	1940	1941	1939	1940	1941	
Particular	11	10	24	222	289	675	1.698	2.414	10.149	16.400.88	17.334.53	145.073.70	+ 127.739.17
Oficial (Otros Ministérios)	11	10	24	58	69	115	53	13	—	1.741.50	2.205.40	5.100.—	+ 2.954.60
Oficial (Marina)	11	10	24	21	3	108	691	717	2.680	6.813.29	9.007.16	37.234.80	+ 28.227.64
TOTALES				301	361	898	2.442	3.144	12.829	24.955.67	28.547.09	187.468.50	

Nota.—Transporte "Ushuaia":

- 5 viajes de estación en Tierra del Fuego.
- 5 viajes de Buenos Aires a Ushuaia.
- 1 viaje a la Costa Sud.
- 2 viajes especiales a Puerto Belgrano.

13

Transporte "Patagonia":

- 4 viajes de estación en Tierra del Fuego.
- 3 viajes de Buenos Aires a Ushuaia.
- 4 viajes a la Costa Sud.

11

Planilla comparativa correspondiente a carga y pasajeros conducidos por los transportes
Transporte "Pampa" viaje a Nueva York

	Cantidad de viajes			Cantidad de pasajeros			Cantidad de carga en toneladas o m ³			Liquidación pasajes y cargas en \$ %			Diferencia en más o en menos años: 1940 — 1941
	1939	1940	1941	1939	1940	1941	1939	1940	1941	1939	1940	1941	
Particular	2	2	1	7	5	—	2.426	1.679	1.687	78.543.51	128.772.74	155.690.62	+ 26.917.88
Oficial (Otros Ministérios)	2	2	—	—	—	—	16	305	—	657.20	28.507.61	—	+ 28.507.61
Oficial (Marina)	2	2	1	17	7	—	1.263	907	1.730	199.016.—	83.372.24	66.578.84	— 16.793.40
TOTALES				24	12	—	3.705	2.891	3.417	278.216.71	240.652.59	222.269.46	

CAPITULO VIII

**DIRECCION GENERAL
PREFECTURA GENERAL MARITIMA**

DIRECCION GENERAL PREFECTURA GENERAL MARITIMA

Las tareas de la Prefectura General Marítima durante el año alcanzaron un nivel extraordinario, pues si bien el movimiento de buques en general experimentó una sensible disminución como consecuencia de la guerra mundial, ello, lejos de traer aparejada una disminución gradual de intensidad en su labor policial, fué causa de un marcado aumento en ese aspecto de su cometido.

Nuestros puertos de ultramar y de cabotaje, con la concurrencia relativamente frecuente de buques mercantes y de guerra de países beligerantes, exigieron una celosa vigilancia extremada hasta el mínimo detalle, a fin de prevenir no sólo los posibles hechos ordinarios de carácter policial, sino los que pudieran derivar de ideologías extrañas o de las pasiones despertadas por los conflictos internacionales.

Las disposiciones relativas a la neutralidad de nuestro país requirieron de esta Repartición servicios especiales en lo referente a fiscalización de arriado de antenas, control de combustible, clausura de estaciones radiotelegráficas y de pañoles de municiones y santabárbaras, y control de la nacionalidad de los tripulantes en los buques argentinos afectados a la navegación de ultramar y de cabotaje mayor.

La tarea se vió sensiblemente aumentada por la frecuencia con que en el año se produjeron graves accidentes portuarios y de navegación así como im-

portantes incendios de buques y galpones, lo que, naturalmente, exigió la consiguiente intervención de la autoridad marítima que debió tomar las medidas preliminares en cada caso y luego substanciar debidamente las voluminosas actuaciones instauradas.

Independientemente de estas intervenciones cabe mencionar la acción de vigilancia ejercida constantemente por el personal de las Dependencias, especialmente de las que se hallan instaladas en las zonas fronterizas, para prevenir el contrabando de gente y de efectos, que en estado latente existe en esas regiones. A la labor en sí se une el peligro que entraña la persecución de los contrabandistas, quienes siempre se hallan bien provistos de armas y dispuestos a la agresión cuando se ven en trance de ser aprehendidos.

El trabajo marítimo, en lo relativo a las relaciones entre obreros y patrones, así como entre tripulantes y capitanes u oficiales, se ha desarrollado normalmente, no habiéndose producido huelgas dignas de mención. Leves desaveniencias o conatos de conflictos fueron satisfactoriamente resueltos mediante la acción persuasiva de la autoridad marítima, dentro del concepto básico de amparo a la libertad de trabajo.

Las actividades de la marina mercante han sido satisfactoriamente cumplidas aun cuando la tarea se vió considerablemente recargada a causa de la situación anormal de los servicios marítimos determinada por la guerra.

La escasez general de buques mercantes, especialmente de aquellos aptos para la navegación ultramarina, motivó que un apreciable número de em-

barcaciones que se hallaban amarradas o afectadas al servicio fluvial, fueran incorporadas por sus dueños o armadores al cabotaje mayor o al servicio de ultramar, mediante las modificaciones técnicas pertinentes en las características de los buques.

Esta incorporación, unida al ingreso a los mismos servicios de los buques de gran porte adquiridos por el Estado con destino a su Flota Mercante, motivó la ocupación de más de 120 oficiales de altura y un número aun mayor de maquinistas cuya provisión de momento no pudo hacerse por no disponerse a esa fecha de suficiente personal inscripto en los registros oficiales, pero a fin de solucionar el problema, se habilitó a Oficiales de la Armada en situación de retiro y a ex Oficiales de los cuerpos General y de Máquinas, así como también a suboficiales maquinistas retirados, para desempeñar funciones a bordo de acuerdo a sus títulos y jerarquías.

La creación de la Flota Mercante del Estado, ocurrida al finalizar el año, determinó un sensible recargo de trabajo por la tarea que hubo de realizarse en cuanto a inspecciones, arqueos, francobordos, habilitaciones de personal de oficiales, roles de tripulación, etc.

Otro motivo de labor extraordinaria lo constituyó la preparación del Elenco de la Marina Mercante Argentina, obra que se halla en vías de una próxima terminación.

En lo que respecta al personal de la Repartición, como yá se ha hecho notar en años anteriores, es numéricamente reducido para satisfacer con acabada eficacia y sin excesivo recargo de servicio las exigencias reales de las tareas impuestas; además

los sueldos que percibe no están en concordancia con la elevada función que le incumbe desempeñar, máxime teniendo en cuenta los riesgos a que se halla expuesto en su acción preventiva y represiva de la delincuencia, y las obligaciones que le alcanzan en cuanto a traslados de un punto a otro dentro del extenso litoral de la República con los consiguientes problemas en lo tocante a educación de los hijos, asistencia médica en caso de necesidad urgente, separación prolongada de los familiares, y cambios a veces radicales en materia de clima, alimentación, ambiente natural, etc.

A diferencia de años anteriores, hoy el oficial de la Prefectura egresa de una escuela de policía donde se le imparte una enseñanza integral, metódica y adecuada, respecto al conocimiento de las leyes y disposiciones en general por las cuales ha de regirse en el cumplimiento de sus futuras obligaciones y derechos, así como también se le adiestra en prácticas de índole militar y otras afines tales como natación, remo, conocimientos marineros, meteorología, etc.

Sería de equidad y justicia asignar a los empleados al servicio de esta institución, sueldos que estén en equiparación relativa con los que perciben los de las demás policías similares; como igualmente hacer extensivas a ellos las disposiciones sobre régimen jubilatorio que rigen para las mismas.

En lo concerniente a habilitación de dependencias, se reinstalaron los destacamentos “Garapé” y “Vizcaíno” dependientes de la Ayudantía de Ituzaingó.

Durante el año no se han efectuado construcciones de nuevos edificios, por falta de fondos. Sola-

mente se han llevado a cabo algunas reparaciones y ampliaciones de regular importancia.

Fueron incorporadas al servicio 3 lanchas de 14 metros de eslora construídas por intermedio de la industria privada, y 16 embarcaciones menores, 6 de las cuales fueron construídas en los talleres de la Repartición en esta Capital, y las restantes por la industria privada y en talleres de las dependencias del interior.

El Servicio de Practicaje ha desarrollado sus actividades normalmente y a pesar de que la profunda crisis que afecta a la navegación de ultramar por las causas conocidas, incidió directamente en el número de practicajes ocasionando al Servicio serias dificultades, éstas pudieron ser satisfactoriamente allanadas mediante la adopción de medidas de emergencia.

Al servicio de los prácticos en la rada de Buenos Aires fué incorporado el aviso “Mandubí” construído en la Base Naval de Río Santiago, cuya embarcación evidenció en la práctica poseer todas las condiciones deseables para ese destino, tanto en lo que respecta a las características de su construcción como en lo tocante a economía de combustible.

La recepción, pago, rendición de sueldos y racionamientos correspondientes al personal de la Dirección General y Dependencias, como también el abono de facturas al comercio de la Capital, se efectuaron en forma regular y normal.

Finalmente, es halagador poder consignar que la labor del año a cargo de la Prefectura General Marítima, no obstante lo extraordinario de su volumen, fué cumplida sin inconvenientes, antes por el contrario en forma eficiente y satisfactoria, lo que

merece ser expresamente mencionado por cuanto ello contribuye en forma positiva a enaltecer su prestigio ante el concepto público.

En las relaciones, gráficos y cuadros que se agregan, se podrán apreciar algunos aspectos del movimiento de los puertos marítimos y fluviales de la Nación.

Movimiento total de buques en los puertos de la República
Totales por clase de navegación

Navegación	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Ultramar	1.740	4.698.708.42	1.797	4.711.369.43
Ultramar (navegación interior)	505	1.583.453.90	494	1.556.744.12
Cabotaje	98.116	16.081.577.64	97.511	15.903.210.30
Cabotaje internacional	8.230	2.026.939.06	8.354	2.063.027.91
Totales	108.591	24.390.679.02	108.156	24.234.351.76

Total general de buques entrados y salidos: 216.747, con un tonelaje de 48.625.030.78.

Movimiento total de buques en los puertos de la República
Totales por clase de buque

Clase	ENTRADA		SALIDA	
	Número	Toneladas	Número	Toneladas
Vapores	10.732	10.038.038.50	10.674	10.071.644.87
Buques a motor	82.750	11.060.821.06	82.423	10.906.370.04
Veleros	969	192.550.97	937	186.312.68
Buques a remolque	14.140	3.099.268.49	14.122	3.070.024.17

Total de entrados y salidos:

21.406 vapores con	20.109.683.37 toneladas
165.173 buques a motor con	21.967.191.10 toneladas
1.906 veleros con	378.863.65 toneladas
28.262 buques a remolque con	6.169.292.66 toneladas

Total general 216.747 buques con	48.625.030.78 toneladas
---	--------------------------------

Movimiento total de buques y toneladas de registro habido
en 1941 comparado con el registrado en 1940

1 Buques

Navegación	Total de entradas y salidos		Diferencia en 1941	
	1941	1940	Absoluta	Relativa
Ultramar	3.537	4.371	— 834	— 19.08 %
Ultramar (navegación interior)	999	2.490	— 1.491	— 59.88 %
Cabotaje	195.627	173.713	+ 21.914	+ 12.61 %
Cabotaje internacional	16.584	16.239	+ 345	+ 2.12 %
Totales	216.747	196.813	+ 19.934	+ 10.13 %

2 Tonelajes

Navegación	Total de entrada y salida		Diferencia en 1941	
	1941	1940	Absoluta	Relativa
Ultramar	9.410.077.85	13.593.947.28	— 4.183.869.43	— 30.78 %
Ultramar (navegación interior)	3.140.198.02	7.820.947.99	— 4.680.749.97	— 59.85 %
Cabotaje	31.984.787.94	32.791.951.48	— 807.163.54	— 2.46 %
Cabotaje internacional	4.089.966.97	3.842.497.95	+ 247.469.02	+ 6.44 %
Totales	48.625.030.78	58.049.344.70	— 9.424.313.92	— 16.24 %

Movimiento de buques en todos los puertos de la República (Totales por navegación y clase de buque)

1 Ultramar

Clase de buque	ENTRADA		SALIDA	
	Número	Toneladas	Número	Toneladas
Vapores	1.085	3.063.279.10	1.140	3.126.384.43
Buques a motor	628	1.597.454.32	628	1.546.831.74
Veleros	3	7.905.00	2	5.350.00
Buques a remolque	24	30.070.00	27	32.803.26
	1.740	4.698.708.42	1.797	4.711.369.43

Total de buques entrados y salidos:

2.225 vapores con	6.189.663.53 toneladas
1.256 buques a motor con	3.144.286.06 toneladas
5 veleros con	13.255.00 toneladas
51 buques a remolque con	62.873.26 toneladas

Total general 3.537 buques con 9.410.077.85 toneladas

2 Ultramar (Navegación interior) ⁽¹⁾

Clase de buque	ENTRADA		SALIDA	
	Número	Toneladas	Número	Toneladas
Vapores	398	1.225.087.52	389	1.190.056.01
Buques a motor	107	358.366.38	105	366.688.11
Veleros	—	—	—	—
Buques a remolque	—	—	—	—
	505	1.583.453.90	494	1.556.744.12

Total de buques entrados y salidos:

787 vapores con	2.415.143.53 toneladas
212 buques a motor con	725.054.49 toneladas
— veleros con	— toneladas
— buques a remolque con	— toneladas

Total general . 999 buques con 3.140.198.02 toneladas

(1) Comprende los buques de bandera extranjera, procedentes de ultramar, en su segunda y sucesivas entradas en puertos argentinos.

3 Cabotaje

Clase de buque	ENTRADA		SALIDA	
	Número	Toneladas	Número	Toneladas
Vapores	7.967	5.161.726.13	7.876	5.174.427.46
Buques a motor	78.267	8.469.633.53	77.795	8.315.453.05
Veleros	145	21.170.66	128	19.776.54
Buques a remolque	11.737	2.429.047.32	11.712	2.393.553.25
Totales	98.116	16.081.577.64	97.511	15.903.210.30

Total de buques entrados y salidos:

15.843 vapores con	10.336.153.59 toneladas
156.062 buques a motor con	16.785.086.58 toneladas
273 veleros con	40.947.20 toneladas
23.449 buques a remolque con	4.822.600.57 toneladas

Total general 195.627 buques con 31.984.787.94 toneladas

4 Cabotaje internacional

Clase de buque	ENTRADA		SALIDA	
	Número	Toneladas	Número	Toneladas
Vapores	1.282	587.945.75	1.269	580.776.97
Buques a motor	3.748	635.366.83	3.895	677.397.14
Veleros	821	163.475.31	807	161.186.14
Buques a remolque	2.379	640.151.17	2.383	643.667.66
Totales	8.230	2.026.939.06	8.354	2.063.027.91

Total de buques entrados y salidos:

2.551 vapores con	1.168.722.72 toneladas
7.643 buques a motor con	1.312.763.97 toneladas
1.628 veleros con	324.661.45 toneladas
4.762 buques a remolque con	1.283.818.83 toneladas

Total general 16.584 buques con 4.089.966.97 toneladas

Movimiento de buques en todos los puertos de la República
(Cargados y en lastre)

Especificaciones	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1.—Ultramar				
Cargados	1.245	3.455.963.07	1.563	3.965.533.92
En lastre	495	1.242.745.35	234	745.835.51
Totales	1.740	4.698.708.42	1.797	4.711.369.43
2.—Ultramar (Navegación interior)				
Cargados	271	977.030.79	301	1.052.075.36
En lastre	234	606.423.11	193	504.668.76
Totales	505	1.583.453.90	494	1.556.744.12
3.—Cabotaje				
Cargados	57.084	11.153.032.03	39.998	9.151.124.73
En lastre	41.032	4.928.545.61	57.513	6.752.085.57
Totales	98.116	16.081.577.64	97.511	15.903.210.30
4.—Cabotaje Internacional				
Cargados	5.152	1.643.148.73	2.069	917.394.91
En lastre	3.078	383.790.33	6.285	1.145.633.—
Totales	8.230	2.026.939.06	8.354	2.063.027.91
Totales generales				
Cargados	63.752	17.229.174.62	43.931	15.086.128.92
En lastre	44.839	7.161.504.40	64.225	9.148.222.84

PUERTO DE LA CAPITAL

Movimiento general de buques cargados y en lastre

Especificaciones	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1.—Ultramar				
Cargados	1.114	3.102.782.19	939	2.958.357.04
En lastre	148	509.655.10	168	533.423.26
Totales	1.262	3.612.437.29	1.107	3.491.780.30
2.—Ultramar (Navega- ción interior)				
Cargados	191	653.146.24	80	310.557.—
En lastre	13	37.258.—	151	408.608.19
Totales	204	690.404.24	231	719.165.19
3.—Cabotaje				
Cargados	12.224	3.095.372.95	5.238	1.645.157.81
En lastre	1.051	173.893.76	7.978	1.708.630.32
Totales	13.275	3.269.266.71	13.216	3.353.788.13
4.—Cabotaje Internacio- nal				
Cargados	4.256	1.503.091.15	1.583	811.533.55
En lastre	203	25.640.06	2.812	706.670.17
Totales	4.459	1.528.731.21	4.395	1.518.203.72
Totales generales				
Cargados	17.785	8.354.392.53	7.840	5.725.605.40
En lastre	1.415	746.446.92	11.109	3.357.331.94
Totales	19.200	9.100.839.45	18.949	9.082.937.34

PUERTO DE LA CAPITAL

Movimiento general por clase de buque

Especificaciones	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Ultramar				
Vapores	743	2.180.389.96	658	2.179.012.10
Buques a motor . .	492	1.394.063.33	420	1.274.614.94
Veleros	3	7.905.—	2	5.350.—
Buques a remolque .	24	30.070.—	27	32.803.26
Total	1.262	3.612.437.29	1.107	3.491.780.30
Ultramar (Naveg. interior)				
Vapores	167	539.055.98	172	512.861.—
Buques a motor . .	37	151.348.26	59	206.304.19
Veleros	—	—	—	—
Buques a remolque .	—	—	—	—
Total	204	690.404.24	231	719.165.19
Cabotaje				
Vapores	2.068	1.438.336.20	2.158	1.514.204.16
Buques a motor . .	6.366	639.092.46	6.200	654.934.51
Veleros	95	18.687.11	83	17.809.97
Buques a remolque .	4.746	1.173.150.94	4.775	1.166.839.48
Total	13.275	3.269.266.71	13.216	3.353.788.13
Cabotaje internacional				
Vapores	944	488.789.16	931	488.549.77
Buques a motor . .	1.138	376.472.79	1.082	364.510.78
Veleros	444	100.974.12	446	101.656.33
Buques a remolque .	1.933	562.495.14	1.936	563.486.84
Total	4.459	1.528.731.21	4.395	1.518.203.72
TOTALES	19.200	9.100.839.45	18.949	9.082.937.34

Total general de entrada y salida: 38.149 buques, 18.183.776.79 toneladas.

PUERTO DE LA CAPITAL

Movimiento total de buques y toneladas habido en 1941
comparado con el registrado en 1940

1 Buques

	Total de entrados y Salidos		Diferencia en 1941	
	1941	1940	Absoluta	Relativa
Cargados	25.625	24.704	+ 921	+ 3.73 %
En lastre	12.524	11.969	+ 555	+ 4.63 %
Totales	38.149	36.673	+ 1.476	+ 4.02 %

2 Tonelajes

	Total de entrados y Salidos		Diferencia en 1941	
	1941	1940	Absoluta	Relativa
Cargados	14.079.997.93	17.077.764.96	— 2.997.767.03	— 17.55 %
En lastre	4.103.778.86	4.424.206.71	— 320.427.85	— 7.24 %
Totales	18.183.776.79	21.501.971.67	— 3.318.194.88	— 15.43 %

Movimiento de buques en los puertos de los ríos, con exclusión del puerto de la capital

(Cargados y en lastre)

	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toncladas	Buques	Toncladas
1.—Ultramar				
Cargados	86	288.536.66	236	611.443.71
En lastre	174	556.047.23	41	202.831.41
Totales	260	844.583.89	277	814.275.12
2.—Ultramar (Navegación interior)				
Cargados	56	269.362.68	197	672.007.20
En lastre	171	468.777.15	31	90.406.93
Totales	227	738.139.83	228	762.414.13
3.—Cabotaje				
Cargados	43.022	6.737.914.70	33.175	6.218.443.57
En lastre	38.377	4.341.644.63	47.850	4.655.878.58
Totales	81.399	11.079.559.33	81.025	10.874.322.15
4.—Cabotaje Internacional				
Cargados	896	140.057.58	486	105.861.36
En lastre	2.875	358.150.27	3.473	438.962.83
Totales	3.771	498.207.85	3.959	544.824.19
Totales generales				
Cargados	44.060	7.435.871.62	34.094	7.607.755.84
En lastre	41.597	5.724.619.28	51.395	5.388.079.75
	85.657	13.160.490.90	85.489	12.995.835.59

Puertos de los ríos, con exclusión del puerto de la capital
Movimiento total por clase de navegación y clase de buque

	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Ultramar				
Vapores	217	676.378.91	213	612.099.08
Buques a motor . .	43	168.204.98	64	202.176.04
Veleros	—	—	—	—
Buques a remolque .	—	—	—	—
Ultramar (Navegación interior)				
Vapores	175	555.124.83	189	608.449.29
Buques a motor . .	52	183.015.—	39	153.964.84
Veleros	—	—	—	—
Buques a remolque .	—	—	—	—
Cabotaje				
Vapores	4.786	2.436.870.63	4.727	2.411.692.83
Buques a motor . .	69.572	7.384.308.77	69.316	7.233.948.98
Veleros	50	2.483.55	45	1.966.57
Buques a remolque .	6.991	1.255.896.38	6.937	1.226.713.77
Cabotaje internacional				
Vapores	338	99.156.59	338	92.227.20
Buques a motor . .	2.610	258.894.04	2.813	312.886.36
Veleros	377	62.501.19	361	59.529.81
Buques a remolque .	446	77.656.03	447	80.180.82
TOTALES . . .	85.657	13.160.490.90	85.489	12.995.835.59

Movimiento de buques en los puertos de la Costa Sud (Cargados y en lastre)

Especificaciones	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1.—Ultramar				
Cargados	45	64.644.22	388	395.733.17
En lastre	173	177.043.02	25	9.580.84
Totales	218	241.687.24	413	405.314.01
2.—Ultramar (Navegación interior)				
Cargados	24	54.521.87	24	69.511.16
En lastre	50	100.387.96	11	5.653.64
Totales	74	154.909.83	35	75.164.80
3.—Cabotaje				
Cargados	1.838	1.319.744.38	1.585	1.287.523.35
En lastre	1.604	413.007.22	1.685	387.576.67
Totales	3.442	1.732.751.60	3.270	1.675.100.02
4.—Cabotaje Internacional				
Cargados	—	—	—	—
En lastre	—	—	—	—
Totales	—	—	—	—
Totales generales				
Cargados	1907	1.438.910.47	1.997	1.752.767.68
En lastre	1.827	690.438.20	1.721	402.811.15
Totales	3.734	2.129.348.67	3.718	2.155.578.83

Puertos de la Costa Sud

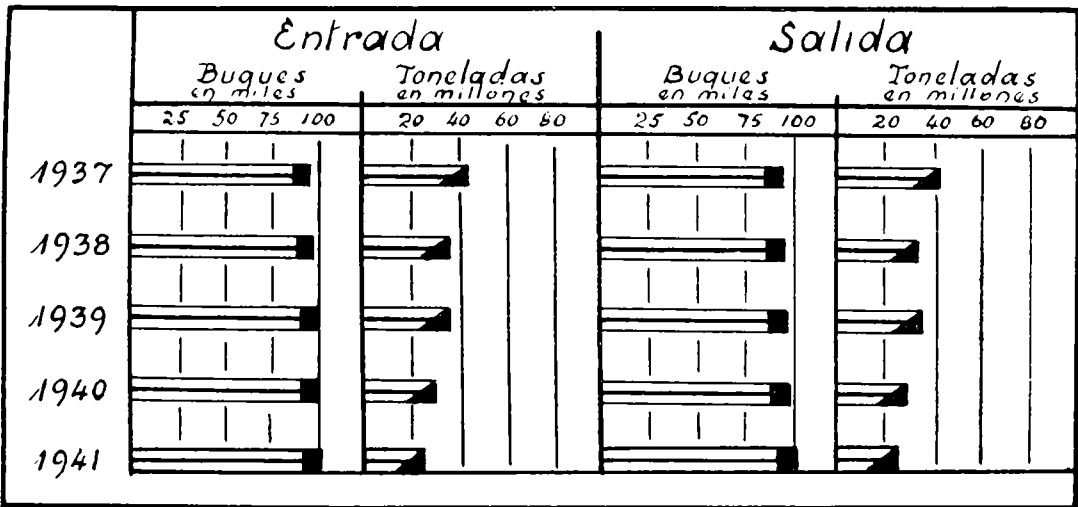
Movimiento total por clase de navegación y clase de buque

Especificaciones	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Ultramar				
Vapores	125	206.501.23	269	335.273.25
Buques a motor . .	93	35.186.01	144	70.040.76
Veleros	—	—	—	—
Buques a remolque .	—	—	—	—
Ultramar (Navegación interior)				
Vapores	56	130.906.71	28	68.745.72
Buques a motor . .	18	24.003.12	7	6.419.08
Veleros	—	—	—	—
Buques a remolque .	—	—	—	—
Cabotaje				
Vapores	1.113	1.286.519.30	991	1.248.530.47
Buques a motor . .	2.329	446.232.30	2.279	426.569.55
Veleros	—	—	—	—
Buques a remolque .	—	—	—	—
Cabotaje Internacional				
Vapores	—	—	—	—
Buques a motor . .	—	—	—	—
Veleros	—	—	—	—
Buques a remolque .	—	—	—	—
TOTALES . . .	3.734	2.129.348.67	3.718	2.155.578.83

Resumen total

Resumen total del movimiento de buques y toneladas de registro, habido en los puertos de la República durante el quinquenio 1937 - 1941:

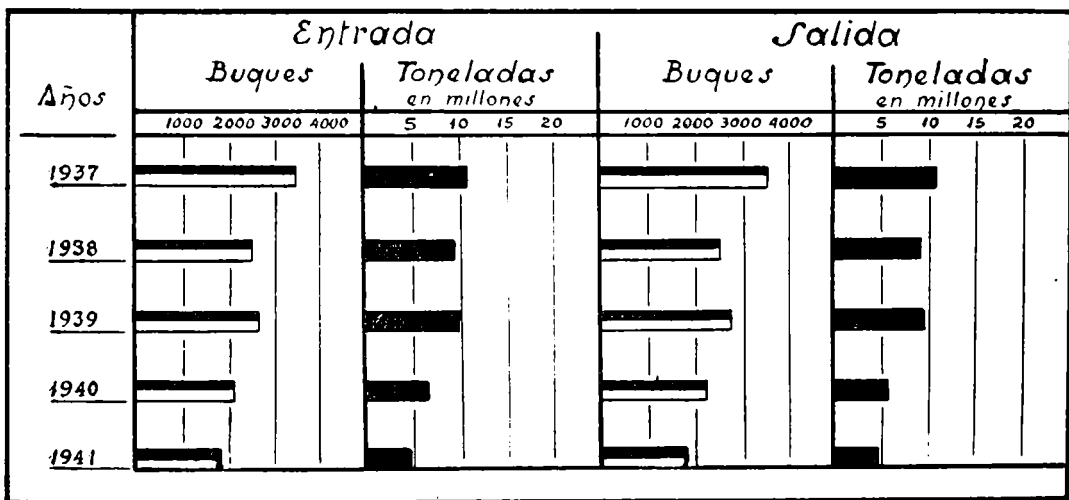
Años	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1937	94.620	42.843.841.32	93.713	42.595.499.57
1938	95.827	35.777.115.11	94.939	35.507.963.70
1939	97.612	36.370.791.28	97.669	36.310.904.76
1940	98.729	29.081.133.39	98.084	28.968.211.31
1941	108.591	24.390.679.02	108.156	24.234.351.76



Ultramar

Resumen Ultramar del movimiento de buques y tonelajes de registro, habido en los puertos de la República durante el quinquenio 1937 - 1941:

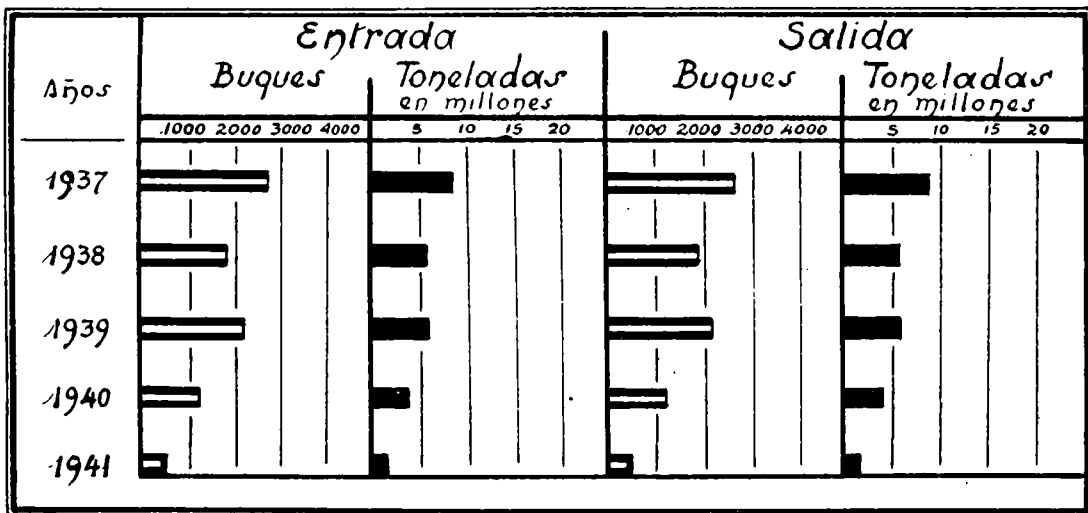
AÑOS	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1937	3.430	11.615.253.75	3.503	11.760.506.45
1938	2.508	9.173.707.22	2.508	9.198.246.94
1939	2.754	9.517.132.17	2.797	9.724.331.67
1940	2.146	6.798.052.52	2.225	6.795.888.76
1941	1.740	4.698.708.42	1.797	4.711.369.43



Ultramar "Navegación Interior"

Resumen del movimiento de buques y toneladas de registro, habido en los puertos de la República durante el quinquenio 1937 - 1941:

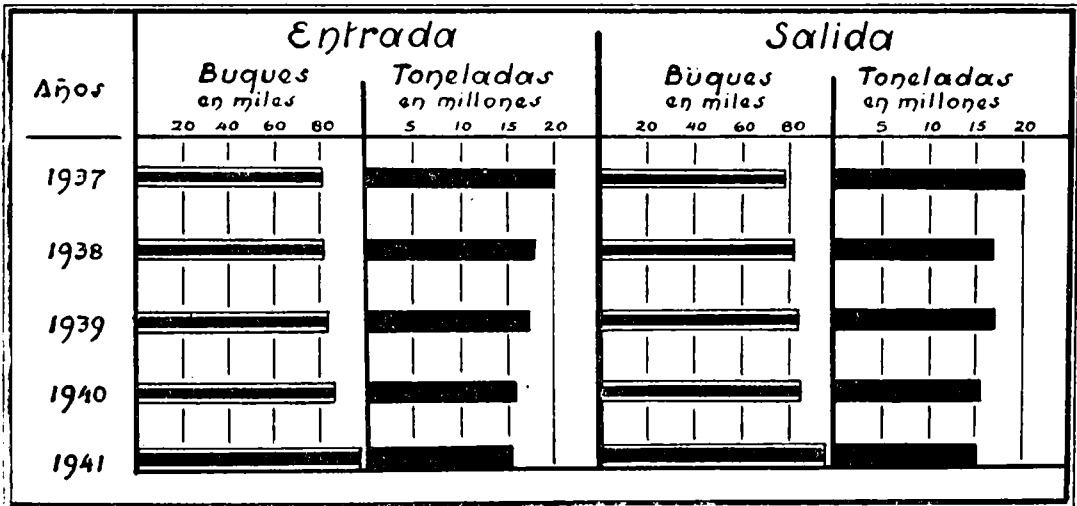
AÑOS	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1937	2.755	8.635.744.66	2.738	8.524.401.29
1938	1.968	6.282.098.10	1.918	6.119.089.50
1939	2.171	6.856.692.24	2.127	6.729.766.52
1940	1.248	3.920.447.80	1.242	3.900.500.19
1941	505	1.583.453.90	494	1.556.744.12



Cabotaje

Resumen del movimiento de buques y toneladas de registro, habido en los puertos de la República durante el quinquenio 1937 - 1941:

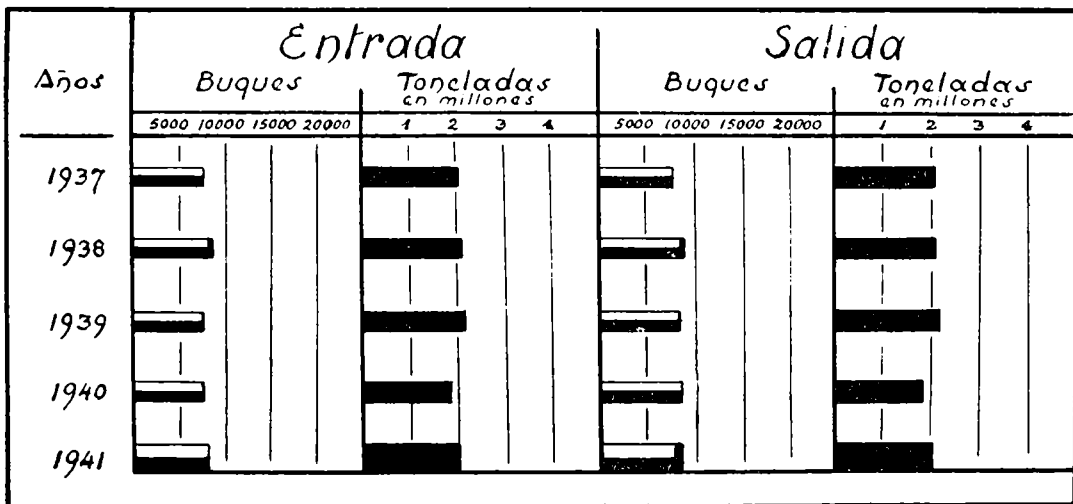
AÑOS	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1937	80.917	20.441.828.59	79.955	20.132.289.39
1938	82.851	18.155.362.09	82.032	17.970.171.15
1939	84.975	17.707.484.45	84.950	17.545.374.96
1940	87.296	16.473.747.93	86.417	16.318.202.55
1941	98.116	16.081.577.64	97.511	15.993.210.30



Cabotaje Internacional

Resumen del movimiento de buques y toneladas de registro, habido en los puertos de la República durante el quinquenio 1937 - 1941:

AÑOS	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1937	7.518	2.151.014.32	7.317	2.178.302.44
1938	8.500	2.165.947.70	8.481	2.220.456.11
1939	7.712	2.289.482.42	7.795	2.311.431.61
1940	8.039	1.888.879.14	8.200	1.953.618.81
1941	8.230	2.026.939.06	8.354	2.063.027.91



Movimiento de hidroaviones y pasajeros en el puerto de la Capital en 1941

1er. Trimestre

ENTRADA			SALIDA		
Procedencia	Hidroaviones	Pasajeros	Destino	Hidroaviones	Pasajeros
Montevideo	165	2298	Montevideo	166	2379
Colonia	304	2579	Colonia	288	2620
Asunción	2	16	Asunción	2	13
Total	471	4893	Total	456	5012

2do. Trimestre

Montevideo	150	1569	Montevideo	156	1576
Colonia	216	1529	Colonia	215	1354
Asunción	13	98	Asunción	13	104
Total	379	3196	Total	384	3034

3er. Trimestre

Montevideo	162	1799	Montevideo	158	1690
Colonia	213	1647	Colonia	218	1709
Asunción	12	100	Asunción	13	123
Total	387	3546	Total	389	3522

4to. Trimestre

Montevideo	161	1948	Montevideo	162	2000
Colonia	206	1997	Colonia	206	2005
Asunción	14	107	Asunción	15	108
Total	381	4052	Total	383	4113

**Resumen general del movimiento de pasajeros entrados y salidos
por el puerto de la Capital, transportados en hidroaviones
durante el año 1941.**

ENTRADA			SALIDA		
Procedencia	Hidroaviones	Pasajeros	Destino	Hidroaviones	Pasajeros
Montevideo	638	7.614	Montevideo	642	7.645
Colonia	939	7.752	Colonia	927	7.688
Asunción	41	321	Asunción	43	348
Total	1.618	15.687	Total	1.612	15.681

PASAJEROS

Resumen de las entradas y salidas

Especificaciones	Entrada	Salida	Totales
Puerto de la Capital			
Ultramar	14.837	13.671.	28.508
Cabotaje	35.447	31.403	66.850
Cabotaje internacional	180.052	167.438	347.490
Total	230.336	212.512	442.848

Demás puertos del país			
Ultramar	35	574	609
Cabotaje	1.045.394	1.036.976	2.082.370
Cabotaje internacional	259.473	261.517	520.990
Total	1.304.902	1.299.067	2.603.969

Total general

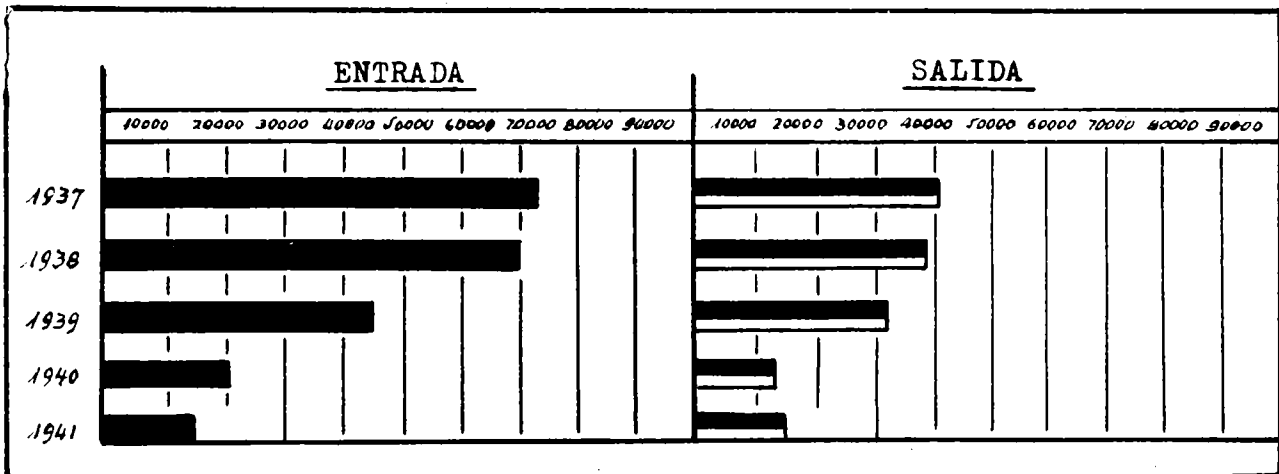
Puerto de la Capital . .	230.336	212.512	442.848
Demás puertos del país .	1.304.902	1.299.067	2.603.969
Total	1.535.238	1.511.579	3.046.817

Cuadro con resumen general del movimiento de pasajeros, habido en los puertos de la República, durante los años 1937 a 1941

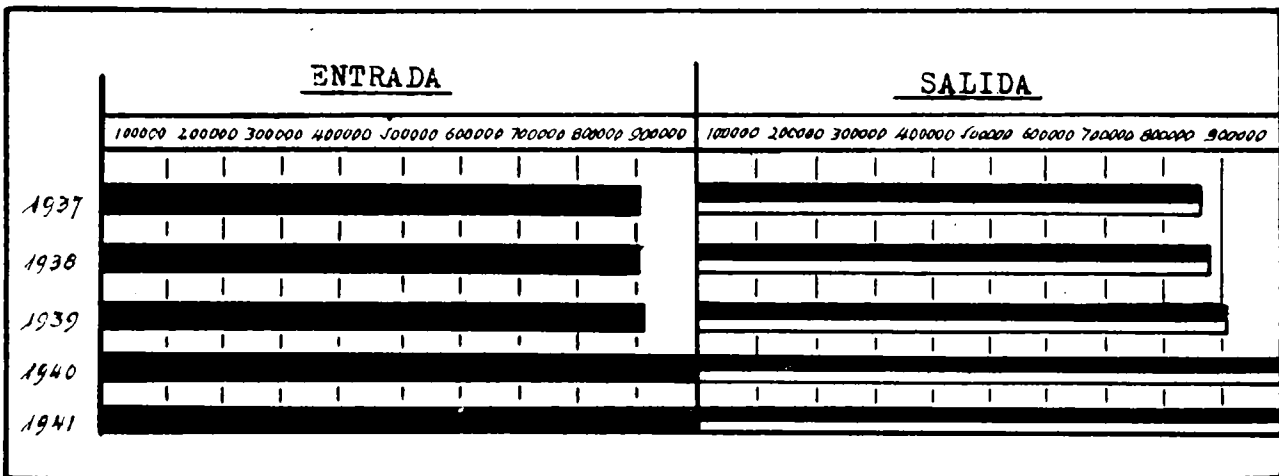
Años	E N T R A D A				S A L I D A				Total general
	Ultramar	Cabotaje interior	Cabotaje exterior	Total	Ultramar	Cabotaje interior	Cabotaje exterior	Total	
1937	71.031	908.270	466.505	1.445.806	38.149	858.117	455.573	1.351.839	2.797.645
1938	69.127	897.608	462.096	1.428.831	36.143	869.773	447.424	1.353.340	2.782.171
1939	44.861	901.407	458.663	1.404.931	31.658	889.785	441.974	1.363.417	2.768.348
1940	20.017	1.063.104	401.007	1.484.128	13.414	1.043.292	390.127	1.446.833	2.930.961
1941	14.872	1.080.841	439.525	1.535.238	14.245	1.068.379	428.955	1.511.579	3.046.817

Resumen general del movimiento de pasajeros, en todos los puertos de la República durante los años 1937 a 1941

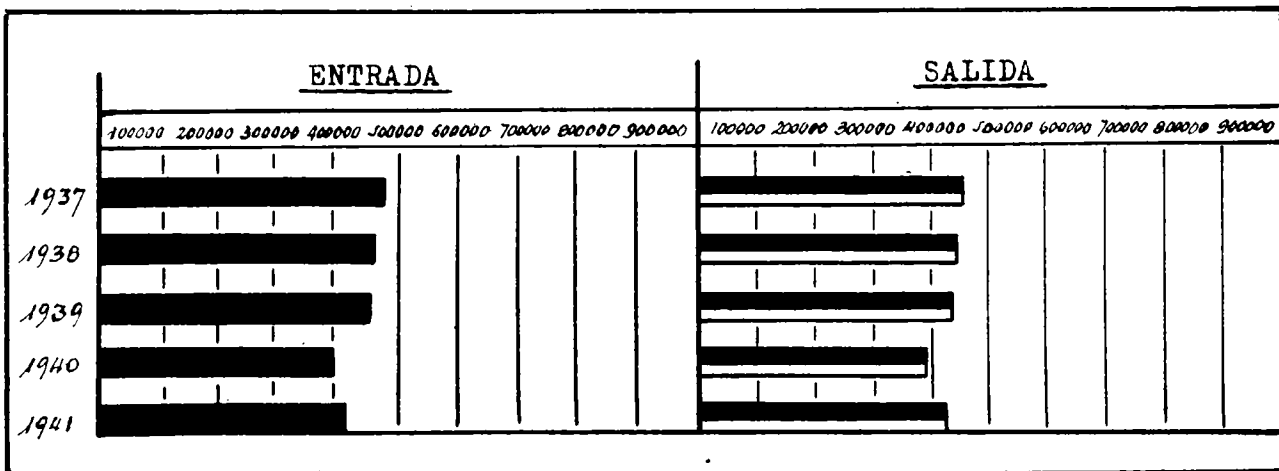
Ultramar



Cabotaje



Cabotaje Internacional



Habilitaciones dictadas con intervención del Ministerio de Hacienda de la Nación durante el año 1941, que fueron puestas en conocimiento de la Prefectura General Marítima.

- Resolución junio 17 de 1941.—Habilitando al servicio público el embarcadero flotante construido en puerto Paso de la Patria.
- Decreto, agosto 14 de 1941.—Habilitando al pontón flotante “Cardigan” como depósito de carbón en el puerto de Buenos Aires (Vuelta de Rocha).
- Decreto, agosto 14 de 1941.—Habilitando la lancha nacional “América” como depósito flotante de bolsas de tanino provenientes del Paraguay, en el puerto de Buenos Aires.
- Decreto, noviembre 21 de 1941.—Habilitando con carácter intermitente el arroyo San Clemente (General Lavalle) para efectuar operaciones de carga y descarga.
- Decreto, noviembre 27 de 1941.—Habilitando con carácter permanente un sitio sobre el arroyo Rosquete, jurisdicción de Tigre, para la carga y descarga de maderas de sauce y álamo.

Pesca marítima

(Ministerio de Agricultura)

	Años		Diferencia	
	1941	1940	Más	Menos
Permisos de caza de elefantes marinos, focas, pingüinos y lobos.	3	3	—	—
Permisos de pesca	10	14	—	4
Permisos extracción guano	1	2	—	1
Permisos extracción ostras	—	1	—	1

Extracción de arena

Autorizaciones acordadas por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación	41	27	14	—
Autorizaciones acordadas por el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires	16	4	12	—
Autorizaciones acordadas por el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Entre Ríos	4	1	3	—

CAPITULO IX

ESCUELAS



ESCUELA DE GUERRA NAVAL

La Escuela de Guerra Naval inició sus actividades del año, el día 3 de febrero, las que fueron clausuradas el día 20 de diciembre.

Los cursos se desarrollaron normalmente, cumpliéndose el plan establecido.

ESCUELA NAVAL MILITAR

En este instituto los cursos se desarrollaron en forma normal, siendo la enseñanza en general buena y dándose cumplimiento a todos los programas en vigor fijados para los mismos.

En el mes de enero se efectuaron los exámenes de ingreso con muy buen resultado. La Comisión Médica designada a esos efectos, llenó su cometido en la Escuela de Mecánica.

Los Cadetes de los distintos cursos de la Escuela, recibieron la instrucción técnica profesional ajustándose al plan establecido, con muy buenos resultados, efectuando asimismo la práctica marinera militar correspondiente.

Los embarcos periódicos se realizaron a bordo del Buque Escuela “Presidente Sarmiento”, rastreadores “Bathurst” y “Thorne” y aviso “Golondrina”. El embarco anual lo realizaron en el Guardacosta “Pueyrredón”.

Durante el año se desarrollaron entre los Cadetes actividades atléticas y deportivas, fomentándose con ello el mejoramiento físico de los mismos.

Los cursos de Oficiales se desarrollaron en forma eficiente obteniéndose los resultados deseados.

La construcción de los edificios para la nueva Escuela continuó durante el año, habiéndose logrado habilitar parte de los mismos donde funcionarán en 1942 algunos cursos. Este nuevo edificio viene a llenar una necesidad largamente sentida, ya que el antiguo se encuentra en muy precarias condiciones.

ESCUELA DE MECANICA

La Escuela de Mecánica cumplió su triple función de reclutar personal de marinería para la Armada, instruir a los marineros de acuerdo con las disposiciones reglamentarias y atender el servicio médico del personal en la Capital Federal.

Se efectuaron incorporaciones para reclutamiento en las épocas dispuestas por la superioridad, tratándose de reclutar en forma proporcional entre el personal de las provincias, gobernaciones y capital federal. A estos fines se destinaron comisiones especiales.

Los aprendices incorporados recibieron en la Escuela la instrucción elemental correspondiente, desarrollándose un programa similar al que tendrán que rendir a bordo de los buques para su definitivo ingreso a los cuerpos. Esta enseñanza está a cargo directo de preceptores designados por el Consejo Nacional de Educación y bajo el control de la Sección Instrucción, de esta Escuela.

Recibieron además instrucción militar, práctica de natación, gimnasia y ética a cargo del Cuerpo.

La instrucción marinera, que abarca todo lo pertinente a nomenclatura, guardias, remo, tiro, etc., se efectuó a bordo de la Fragata “Presidente Sarmiento”.

ESCUELA NACIONAL DE PILOTOS Y MAQUINISTAS NAVALES

Este instituto, que a medida que se va cimentando la Marina Mercante Nacional toma, como es lógico, mayor incremento por ser quien forma el personal que debe tripularla, ha desarrollado su ciclo de estudios en el año 1941 en forma normal, habiéndose cumplido en todos los cursos que se dictan los respectivos programas.

Se hace necesario ampliar la capacidad de este instituto ya que es conveniente, no sólo con vistas al futuro, sino a fin de llenar las necesidades inmediatas, contar con mayor número de personal con la preparación correspondiente, con el objeto de satisfacer las necesidades de nuestra incipiente Marina Mercante.

El horizonte que las actividades del mar presenta en la actualidad para la juventud estudiosa, ha hecho que gran número de candidatos a ingreso se presentaran el año próximo pasado, los que se han visto muy aumentados en 1942.

El local de esta Escuela, como ya se ha manifestado en memorias anteriores, continúa siendo cada vez más deficiente, por la falta de espacio y el mal estado de conservación, debido a sus muchos años de servicio.

Dada la importancia de nuestra Marina Mercante Nacional, con la adquisición de los nuevos bu-

ques para la Flota del Estado, se considera, imprescindible, como ya se ha manifestado en otras oportunidades, que la escuela cuente con un edificio que llene sus necesidades a fin de llevar a este instituto a la altura del progreso general alcanzado por el país.

El número de candidatos inscriptos para dar examen de ingreso fué de 350 para ambos cuerpos.

Los exámenes se iniciaron el día 24 de febrero, con el siguiente resultado:

Situación de los candidatos	Pilotines	Maquinistas
Inscriptos	270	80
Ineptos y no presentados	91	27
Reprobados	110	26
Aprobados	69	27
Ingresaron	41	41

Como el número de los aprobados en el cuerpo de pilotines, era superior a la capacidad máxima del aula, sólo ingresaron los 41 mejor calificados. Dado el número reducido de candidatos (27) que habían sido aprobados para el cuerpo de maquinistas, se autorizó a la Dirección de esta Escuela para elegir entre los mejores de ambos cuerpos a 14 candidatos.

El día 17 de marzo se iniciaron los cursos con el siguiente número de alumnos:

Cuerpo	Curso Prepa- ratorio	Curso		
		1er. Año	2do. Año	3er. Año
Pilotos	41	24	23	12
Maquinistas	41	17	18	13

Durante el año escolar fueron eliminados por diversas causas los siguientes alumnos: 9 del curso preparatorio del cuerpo de pilotos, y 5 del curso preparatorio del cuerpo de maquinistas navales; por lo tanto dan examen final con el siguiente resultado:

Cuerpo	Año Preparatorio	1er. Año	2do. Año	3er. Año
Pilotos:				
Dan examen . . .	32	24	23	12
Aprobados	27	19	18	12
Reprobados	5	2	1	—
Aplazados	—	3	4	—
No presentados. .	—	—	—	—
Maquinistas:				
Dan examen	36	17	18	13
Aprobados	30	13	11	13
Reprobados	6	—	—	—
Aplazados	—	4	7	—
No presentados. .	—	—	—	—

En consecuencia, obtuvieron su título 12 pilotos y 13 maquinistas navales.

El embarco reglamentario de fin de curso, pudo ser cumplido por los alumnos de 1er. y 2do. años de ambos cuerpos; los de 2do. año de ambos cuerpos se embarcaron en los Transportes Nacionales “Chaco” y “Pampa” y los alumnos del 1er. año en los buques de la flota de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales, que gentilmente ofrecieron su colaboración para este caso.

Se considera indispensable, como ya se mencionó en anteriores memorias, que la Escuela cuente con un buque de pequeño tonelaje con propulsión mixta de vela y de motor, para que los alumnos, no sólo puedan efectuar sus embarcos anuales reglamentarios, sino que con salidas periódicas al estuario, intensifiquen su preparación práctica, profesional y marinera.

En cuanto a los alumnos del 3er. año cumplen con su práctica de navegación, que durará hasta el día 30 de abril próximo, período este reducido por la falta de oficiales en nuestra Marina Mercante, en los buques de la Flota Mercante del Estado.

Los alumnos del cuerpo de Maquinistas Navales efectuaron práctica de taller en el Taller de Marina de Dársena Norte y en algunos talleres navales de la industria privada, aunque en estos últimos con acción muy limitada dado las dificultades por las que actualmente pasan.

Durante el año y en las fechas determinadas por la Prefectura General Marítima y Reglamento Orgánico de esta Escuela, se tomaron examen al personal que a continuación se indica:

Pilotos	31
Capitanes de Cabotaje	12
Baquianos	14
Patrones	13
Maquinistas	68

Este gran número de exámenes pone en evidencia el trabajo y la importancia de esta Escuela, dentro de la Marina Mercante Nacional.

CAPITULO X

BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO



BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO

Las actividades desenvueltas durante el año 1941 por la Base Naval de Puerto Belgrano fueron normales. Los servicios inherentes se realizaron en forma satisfactoria, prestándose la debida atención a los requerimientos de los buques de la Escuadra. Los servicios del puerto y terrestres también se cumplieron en buena forma.

Los Talleres Generales continuaron desarrollando sus tareas en forma similar al año 1940, con un trabajo efectivo que ha contribuído a mantener los obreros permanentemente en funciones. Esta situación tranquilizadora para este personal redundó en un mayor rendimiento, pues está comprobado que el obrero procura por todos los medios prolongar una tarea cualquiera, si terminada ésta le espera suspensión de empleo por escasez de trabajo.

La formación del personal obrero en la Base, puede considerarse en general como muy buena, contribuyendo a ello el funcionamiento regular de la Escuela de Aprendices Operarios, cuya iniciación data del año 1939.

A los aprendices, como es norma, se les ha hecho practicar gimnasia metodizada, alternando con algunos deportes bajo la dirección de un profesor experto en la materia. También continuó la instrucción en el manejo de armas, intercalándose ejercicios de orden cerrado y abierto.

Durante el año en curso, por intermedio de la Sección Técnica Civil, se ha dado término a cinco

obras por contrato, quedando en construcción seis obras del mismo tipo. Por administración fueron ejecutadas veinticuatro obras.

Entre las tareas en ejecución se halla adelantada la construcción de un edificio para la sucursal de la Sastrería Naval y de cuarenta y cuatro casas en el barrio del personal subalterno.

Por intermedio de la Sección Plantaciones y Caminos, fueron plantados numerosos árboles y arbustos de distintas especies.

El servicio de agua corriente ha mejorado con la instalación de la nueva cañería.

Las actividades del Hospital de la Base durante el año, han sido superiores a las de 1940, debido al aumento de la población militar y civil, esto último en razón a la habilitación de nuevas casas para el personal subalterno las que fueron ocupadas por sus respectivas familias. Los servicios hospitalarios se desarrollaron de manera eficiente, siendo bueno el estado sanitario de la Base.

CAPITULO XI

BASE NAVAL DE RIO SANTIAGO



BASE NAVAL DE RIO SANTIAGO

La Base Naval de Río Santiago ha desenvuelto sus actividades en forma satisfactoria, prestando los servicios requeridos por los buques y reparticiones de la Marina, habiendo subsanado todos los inconvenientes que se presentaron.

Los Talleres Generales han proseguido en forma normal las construcciones y reparaciones que les fueron encomendadas, tanto en lo que se refiere a los buques de las Escuadras como a las embarcaciones de la Prefectura General Marítima.

Asimismo se prestó colaboración a los Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Continuóse con la instrucción teórico-práctica del personal dibujante y aprendiz, necesario para el desenvolvimiento de los Talleres, funcionando la escuela interna, cuyo perfeccionamiento simplificará el reclutamiento de operarios.

Los Talleres de Armas desarrollaron sus actividades durante el año 1941, dando cumplimiento en forma eficiente a las tareas que se les encomendaron.

Fueron satisfechas las necesidades de la Base en lo que respecta al personal militar.

Se efectuó la concentración y distribución de conscriptos, los que, previa su instrucción militar, fueron destinados a buques y reparticiones, procediéndose al licenciamiento de la clase correspondiente en la fecha determinada a esos efectos.

Fueron impartidas asiduamente a los clases y marinería, las instrucciones reglamentarias y el conocimiento de leyes y disposiciones pertinentes.

La instrucción de analfabetos se efectuó con toda regularidad. Se prestó la debida colaboración al cuerpo docente dependiente del Consejo Nacional de Educación bajo cuya dirección se imparte dicha instrucción.

La Subintendencia ha cumplido su misión sin inconvenientes, realizando los movimientos de fondos, pagos y aprovisionamientos en forma eficiente, tanto en lo que respecta a la parte interna de la Base como al cumplimiento de sus obligaciones respecto a los buques.

El estado sanitario de las distintas dependencias y buques adscriptos a la Base, ha sido bueno.

Los distintos servicios del Hospital Naval se desenvolvieron eficientemente, llenando su cometido con toda normalidad.

CAPITULO XII

NECESIDADES DE LA ARMADA

NECESIDADES DE LA ARMADA

Siguiendo la práctica establecida, se destina este capítulo a consignar las necesidades de la Marina de Guerra cuya solución es del resorte del Poder Legislativo, como así también los proyectos de Ley que ya han tenido entrada en algunas de las ramas del Honorable Congreso.

La Ley N.º 12.690 de adquisiciones navales, aprobada por V. H. recientemente, ha solucionado en parte las necesidades de la Armada; para completarlas, oportunamente será remitido el correspondiente proyecto de ley, el que al mismo tiempo contemplará la regulación en forma definitiva y estable del desarrollo del poder naval. Tal ley deberá proveer anualmente a la Armada de los fondos necesarios para una renovación automática por edad del material y su acrecentamiento de acuerdo con la industria nacional y el potencial económico del país.

Una sentida necesidad, cuya solución se hace ya impostergable, es contar con una nueva Ley Orgánica para el Personal de la Armada. En diversas oportunidades se han enviado al H. Congreso proyectos al respecto, sin haberse logrado su sanción. La Ley N.º 4856, que data de 1905, es ya anacrónica; en efecto, la evolución que ha experimentado la Marina de Guerra desde esa fecha es fundamental, por lo que no es lógico sea la situación del personal lo único que no haya alcanzado el adelanto de la época. Si bien es cierto que se han efectuado las modificaciones parciales más necesarias, es ya ine-

ludible abarcar el problema en conjunto a fin de dar el instrumento legal adecuado. A esos efectos está a estudio un nuevo proyecto de Ley Orgánica del Personal, el que se elevará oportunamente a V. H.

Es también de urgencia que la Armada cuente con una ley de “Aprovisionamiento Naval”, que le permita tener un stock de los elementos necesarios e imprescindibles para la guerra, en una forma más orgánica que en la actualidad. También el Poder Ejecutivo remitirá a consideración de V. H. el proyecto pertinente.

Ha sido remitido al H. Congreso en 1940 el proyecto de Ley de Cabotaje y se halla a estudio de la comisión respectiva; sería de capital importancia para el desenvolvimiento de la Marina Mercante Nacional que ella fuere tratada antes de quedar comprendida en la Ley 3721.