Archivo Histórico — Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto — Argentina

E 5 2 Mueble 7 Casilla 46 D

REPÚBLICA ARGENTINA

DIRECCION DE ASUNTOS POLITICOS.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

GUERRA EUROPEA

Expediente 590. **Año** 1944.

PROCEDIMIENTO A SEGUIR PARA EL DESPACHO DE BARCOS MERCANTES ARGENTINOS CON MOTIVO DE LA NUEVA SITUACION EN NUESTRA POLITICA INTERNACIONAL.

Ver: Guerra 22.W. Leiva Ejp.
Ejp. 24-T.I-J
Guerra Europea,
Ejp. 402-
C42

EXPEDIENTE Nº 590.

Peuser - 523253 For. 64

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Guerra Sr. W. Paises Sp
Exp. 24. T. XIX

Política

OFICINA DE CLAVE Y S. TELEGRAFICOS
27 ENE. 1944
RELACIONES EXTERIORES

TELEGRAMA CIFRADO N° 150

Río de Janeiro, enero 26/27 de 1944.-

A S. E. el señor Ministro de Relaciones Exteriores
Buenos Aires.

NO 36.- Solicito de V.E. quiera recabar de las autoridades maritimas instrucciones y previsiones que deben adoptar los barcos mercantes argentinos encontrándose en ésta Toro y en viaje Bariloche y Aguila II.-

Rawson.

Tte. Alkaue: Sr.

Es copia:
E. O. Martínez
RLS.

Prel. Gral de Marina
Fl.

Oficial

ANOTADO

Buenos Aires, enero 27 de 1944.

Transcríbase este despacho al Departamento de Marina, solicitando, con carácter de urgente, instrucciones para contestarlo.

JMC

MINISTERIO
RELACIONES EXTERIORES
27 ENE 1944
Dirección
General Asuntos Políticos

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Buenos Aires, enero 27 de 1944.

D.A.P.

URGENTE-RESERVADA

Señor Jefe:

Tengo el agrado de dirigirme a V. S. para transcribirle el telegrama Nº 36 de nuestra Embajada en el Brasil, que se ha recibido en la fecha:

"Solicito de V. E. quiera recabar de las autoridades marítimas instrucciones y previsiones que deben adoptar los barcos mercantes argentinos, encontrándose en ésta Toro y en viaje Bariloche y Aguila II. Fdo. Rawson".

Al estimar a V. S. quiera servirse disponer se habilite con urgencia a esta Cancillería para dar una respuesta al citado despacho, aprovecho esta oportunidad para renovarle las seguridades de mi consideración más distinguida.

MINISTERIO RELACIONES EXTERIORES
27 ENE 1944
Dirección General Asuntos Políticos

Fdo. OSCAR IBARRA GARCIA
SUBSECRETARIO de RELACIONES EXTERIORES

A S. S. el Jefe de la Secretaría de Marina,
Capitán de Fragata Don Mario E. Sánchez Negrette.

JMC

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

República Argentina

Ministerio de Marina

Buenos Aires enero de 1944.

A S.E. el señor Ministro de Marina.

Del Jefe del Estado Mayor General, Contraalmirante Abelardo Pantin.

OBJETO: S/navegación buques mercantes a Estados Unidos.

Al analizar el problema de la navegación de nuestros buques mercantes hacia los Estados Unidos, se presentan cuatro alternativas:

1) - La navegación por el Atlántico sin escolta.
2) - La navegación sin escolta por el Pacífico, vía Estrecho de Magallanes, cruzando luego el Canal de Panamá y prosiguiendo la navegación por el Caribe, con escolta.
3) - Navegando por el Atlántico, únicamente con buques de bandera argentina; escoltados por nuestras propias fuerzas.
4) - Integrando los convoyes de buques de bandera beligerante.

ANOTADO

Siendo la ruptura de relaciones diplomáticas una medida que no implica que necesariamente lleve aparejada como consecuencia la declaración de guerra sino que es una de las formas en el orden internacional

---

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

de que disponen los Estados para evidenciar su desagrado ante un acto que los hubiera afectado gravemente y como una advertencia de que están dispuestos a afrontar cualquier ulterioridad, tal ruptura solo se exterioriza con el retiro de los representantes diplomáticos de los respectivos países, no así de aquellos que como los cónsules, no tienen la representación política de los Estados de que dependen.

aspecto económico y comercial (Reunión de Cancilleres en Río Janeiro).

Es por ello, que fuera de esa medida en lo que al orden internacional respecta, la situación de ambos países no cambia y que tampoco los autoriza a adoptar cualquier medida o ejecutar otros actos que importen en sí aceptar el estado de guerra.

Alemania ha admitido hasta la fecha la navegación de buques con bandera argentina hacía países beligerantes transportando materiales considerados por ella como contrabando de guerra.

Es por ello que este Estado Mayor General estima que no habría ninguna razón aparente para pensar que la ruptura de relaciones diplomáticas afectará la seguridad de la navegación de buques de bandera argentina tal como ha ocurrido hasta la fecha.

Por otra parte la escolta de convoyes formado por nuestros propios buques hasta puntos de los Estados Unidos utilizando fuerzas propias, no significaría en ningún caso la absoluta seguridad de que alguno de nuestros buques no fuera hundido. Ello surge de la magnitud de la distancia a recorrer y de lo reducido de nuestros medios de defensa. Podría sin duda asignarse a

---

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

a los convoyes una escolta de cierta importancia, pero significaría aumentar contemporáneamente el número de buques a convoyar, sin que la escolta significara la indemnidad absoluta de los buques del convoy.

El hecho de proteger los convoyes con fuerzas propias, impediría de hecho el reconocimiento de los buques convoyados y significaría un acto que Alemania consideraría como hostil, dado que ese país no ha tomado hasta la fecha ninguna medida que pudiera justificarlo.

Dcd. Londres 61-62

Siendo pués la escolta una medida restrictiva al derecho de reconocimiento y dificultando por otra parte la acción de los submarinos para efectuarla, conduciría sin lugar a dudas, a que los convoyes fueran atacados.

La escolta debería ser pués efectiva contra cualquier ataque y para ello tiene que ser numerosa.

Las acciones de la guerra actual han demostrado que ello resulta de dificil ejecución cuando no se dispone de medios en gran escala. El hundimiento de buques brasileños que integraban convoyes protegidos por fuerzas de la armada americana certifica esta afirmación.

La navegación de nuestros buques integrando convoyes de países beligerantes constituyen de hecho un acto de beligerancia que no los aseguraría tampoco contra los hundimientos por submarinos alemanes.

Políticamente los países americanos

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

podrían pensar que si nuestros buques navegan sin escolta y no son hundidos es porque el país está en inteligencia con Alemania, pero puede aducirse que asi lo hicieron inicialmente el Brasil y Chile.

Nada puede asegurar hasta ahora que Alemania no hundirá nuestros buques si navegan sin escolta, dado que ese país no ha hecho por el momento ninguna declaración que pueda servir de base para ello, pero el hecho de que nuestros buques naveguen en convoy aunque sea protegidos por buques propios, significaría que nuestro país toma la iniciativa en la adopción de medidas hostiles contra ella.

Con respecto a la opinión pública si nuestros buques navegan sin escolta y resulta hundido alguno de ellos, quedaría la explicación de que nuestros buques han continuado navegando en la misma forma en que lo hacían con anterioridad a la ruptura, dado que ella no significa un acto de beligerancia; asi lo hizo el Brasil y según la información publicada en la prensa de Alemania, sus buques fueron atacados por no cumplir las disposiciones que rigen la navegación neutral.

La navegación adoptando la ruta del Pacífico no excluiría a nuestros convoyes, formados al salir del Canal de Panamá, de ser atacados en el Caribe, lugar donde se ha producido el mayor número de hundimientos y como la escolta debería ser prestada por buques norteamericanos, la situación de nuestros buques sería la de buques que integran convoyes de países beligerantes.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Este sistema que a primera vista resulta muy atrayente porque recorre una zona de peligro más corta, tiene además del inconveniente de que nuestros buques deberán integrar en el Caribe convoyes de buques pertenecientes a países beligerantes, el de que la escolta de los convoyes deberá ser constituída por fuerzas de otros países sin aporte alguno de nuestra parte, a menos de que nuestras propias fuerzas operen permanentemente teniendo como base un puerto de la zona del Canal de Panamá. Es por otra parte de mayor recorrido.

Si descartamos además el caso de convoyes formados por buques argentinos, exclusivamente, protegidos por nuestras fuerzas, porque tiene todos los inconvenientes de los convoyes integrados por buques nuestros y de países beligerantes y ninguna de sus ventajas, quedan a juicio del Estado Mayor General, solo dos alternativas:

1°) - Que nuestros buques naveguen sin escolta como lo han hecho hasta la fecha;
2°) - Que integren, navegando por el Atlántico, los convoyes integrados por buques beligerantes.

En el primer caso, no se puede asegurar que nuestros buques no serán hundidos y si ello ocurre conducirá directamente a la guerra con Alemania, integrando desde ese momento nuestros buques los convoyes de países beligerantes y cargando solamente el país ante la opinión pública, con la responsabilidad de los hundimientos.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

En el segundo caso se puede obtener una adecuada protección, sin excluir en absoluto la posibilidad de que alguno de nuestros buques resulte hundido. Ante la opinión pública nuestra responsabilidad por los hundimientos resultará dividida y políticamente para el país resultará a la larga más beneficiosa.

Este último procedimiento significa una definición plena de nuestra política panamericana y condice con lo expresado por nuestro Gobierno en su declaración oficial. Conducirá, sin embargo, con seguridad, a la guerra.

ANOTADO

Ambos procedimientos tienen sus riesgos graves, pero no hay duda que ellos derivan directamente de la ruptura y que alguno hay que correr.

Todos los sistemas que no sean de navegación libre significarán indudablemente, en definitiva, una reducción en el volúmen de bodega disponible.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Capitán de Fragata Alfredo A Lavalle

A. R. A.

da[illegible]s en la modali-
ut[illegible]ón de los medios
tan pronto como convenga a las potencias directoras de
los mares o sea necesario debido a los progresos que la
técnica introduzca en los medios empleados en la guerra
marítima.

Es por ello que existen reglas que en la actualidad no tienen sentido y otras cuya aplicación tuvo su razón de ser en el pasado y que aún cuando están en vigor, su aplicación a la guerra marítima actual no puede cumplirse ateniéndose a su letra.

Es precisamente teniendo en cuenta estas consideraciones que analizaré los artículos 61 y 62 de la Declaración Naval de Londres de 1909.

El articulo 61 dice: "Los navios neutrales bajo "convoy de su pabellón no serán pesquizados. El comandan- "te del convoy dará por escrito, si lo pide el comandante "de un buque de guerra beligerante, información sobre el "carácter de los navios, de su cargamento y todos los de- "talles que hubiera proporcionado una inspección".

El artículo 62: "Si el comandante del buque de "guerra beligerante tiene motivos para suponer que se ha "sorprendido la buena fé del comandante del convoy, le "comunicará sus sospechas. Corresponde solamente al capi- "tán del convoy proceder a una verificación, Su resultado "debe hacerse constar en acta, de la cual remitirá una "copia al comandante del buque de guerra. Si a juicio del "comandante del convoy los hechos así comprobados justi- "ficaran la captura de uno o varios navíos, debe retirar "la protección al convoy".

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Como consecuencia de los cambios en la modalidad de las nuevas guerras y de la variación de los medios utilizados, el derecho no es permanente, sinó que varía tan pronto como convenga a las potencias directoras de los mares o sea necesario debido a los progresos que la técnica introduzca en los medios empleados en la guerra marítima.

Es por ello que existen reglas que en la actualidad no tienen sentido y otras cuya aplicación tuvo su razón de ser en el pasado y que aún cuando están en vigor, su aplicación a la guerra marítima actual no puede cumplirse ateniéndose a su letra.

Es precisamente teniendo en cuenta estas consideraciones que analizaré los artículos 61 y 62 de la Declaración Naval de Londres de 1909.

El articulo 61 dice: "Los navios neutrales bajo "convoy de su pabellón no serán pesquizados. El comandan- "te del convoy dará por escrito, si lo pide el comandante "de un buque de guerra beligerante, información sobre el "carácter de los navios, de su cargamento y todos los de- "talles que hubiera proporcionado una inspección".

El artículo 62: "Si el comandante del buque de "guerra beligerante tiene motivos para suponer que se ha "sorprendido la buena fé del comandante del convoy, le "comunicará sus sospechas. Corresponde solamente al capi- "tán del convoy proceder a una verificación, Su resultado "debe hacerse constar en acta, de la cual remitirá una "copia al comandante del buque de guerra. Si a juicio del "comandante del convoy los hechos así comprobados justi- "ficaran la captura de uno o varios navíos, debe retirar "la protección al convoy".

Archivo Histórico · Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto Argentina

El respeto al convoy se funda, dice RUIZ MORENO, en que debe bastar al beligerante la palabra de honor del jefe de aquel, de que el pabellón bajo el cual navegan los buques mercantes es real y que no llevan contrabando de guerra.

Un análisis simplista de estos dos artículos, dejaría el asunto perfectamente aclarado. Nuestros buques de guerra podrían escoltar a nuestros buques mercantes sin que Alemania tuviera razones para considerar el hecho como un acto de beligerancia.

Pero, ¿ qué es hoy para Alemania contrabando de guerra ? No puede negarse que tanto para ella como para los demás beligerantes todo lo que transportan nuestros buques a los Estados Unidos constituye contrabando de guerra. ¿ Y cómo podría entonces el jefe de un convoy dar su palabra de honor de que los buques convoyados no llevan contrabando ? Y si, a sabiendas, nuestros buques navegan escoltados, transportando mercaderías que Alemania considera como contrabando de guerra, ¿ cuál sería el objeto de la escolta sino oponerse a la verificación de la carga y a impedir el hundimiento de los buques, protegiéndolos contra los ataques de submarinos de ese pais ?
¿ Y qué palabra de honor podría dar el jefe del convoy ?

Esto en realidad fué aplicable en épocas pasadas, cuando se respetaba el derecho de los neutrales; cuando la guerra era limitada; cuando había restricciones en lo referente al significado de contrabando de guerra y finalmente cuando los beligerantes aceptaban estas limitaciones. Hoy esto ya no tiene sentido y la aparición de la guerra submarina echó por tierra definitivamente ciertos conceptos del derecho aplicado en guerras pasadas.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

El derecho de visita, realizable en otras épocas por buques de guerra, de superficie, no pudo ser cumplido por los submarinos alemanes ante el peligro de que resultaran destruídos, y asi lo declaró Alemania en la guerra de 1914.

En la guerra actual, después de la ruptura de relaciones entre el Brasil y Alemania, empezaron los hundimientos de buques mercantes de la primera por submarinos alemanes, y en esta oportunidad, Alemania declaró que dichos buques habían sido hundidos por no cumplir las reglas de neutralidad, entre otras razones porque iban armados.

Y si ello era para Alemania contrario a la neutralidad ¿ no era un acto de beligerancia ? Y si los cañones con que iban armados los buques brasileños estaban destinados a su defensa contra corsarios o submarinos alemanes ? qué puede pensarse que diría en nuestro caso Alemania, si en lugar de ir armados los buques mercantes, fueran lisa y llanamente acompañados por buques de guerra ?

¿ Podría imaginarse siquiera que a nuestros torpederos escoltando buques mercantes de bandera argentina se le dieran las instrucciones siguientes ? : En caso de avistar el periscopio de un submarino en posición de ataque esperar a que salga a superficie y dar cumplimiento al artículo 62 de la declaración Naval de Londres ?. No. Las instrucciones serían de este tenor: Atacar y destruir a todo submarino avistado navegando en inmersión.

¿ Cómo podría pensarse pués que Alemania no consideraría el convoyado de buques de bandera argentina por fuerzas navales de nuestro país como un acto de beligerancia y que en cambio aceptaría la aplicación de la Declaración Naval de Londres ?.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Es evidente por lo expuesto que en la actualidad la escolta, aún de los buques propios, significaría para Alemania un acto de beligerancia.

Entregado personalmente por el Capitán de Navío Lasalle al suscripto, el 31 de enero de 1914

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Comercial
FPB.

29 ENE. 1944

TELEGRAMA CIFRADO Nº 174

Washington, 29/29 enero de 1944

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores
Buenos Aires

Nº 47.- Urgente. El cónsul general en Nueva Orleans ha sido requerido por Flota Mercante del Estado para despachar barcos en la forma usual y ha solicitado instrucciones. Estimará urgente envío instrucciones.

García Arias

ANOTADO

Es traducción.-
b.o. martinez

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Comercial
FPB.

OFICINA DE ENVIO Y R. TELEGRAFICOS
29 ENE. 1944
RELACIONES EXTERIORES

TELEGRAMA CIFRADO Nº 60

Buenos Aires, 29 enero de 1944

Embajada Argentina

Washington

Nº 18.- Referencia su 47 el consulado general debe atenerse esas instrucciones.

Gilbert

Es copia.
E. O. Martinez

ANOTADO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

M E M O R A N D U M

CONVOY DE BARCOS NEUTRALES POR BUQUES DE GUERRA

El convoy de barcos mercantes neutrales puede hacerse por barcos de guerra:

a) beligerantes;

b) de la propia bandera;

c) neutrales de otra bandera.

La primera y tercera soluciones no son admitidas por el derecho internacional. La primera porque el que se ampara bajo una bandera enemiga corre el azar de la misma. La tercera porque el comandante del buque de guerra no puede dar fe de lo que conducen buques mercantes de otra bandera.

La segunda situación está contemplada en los arts. 61 y 62 de la Declaración de Londres que dicen así:

> "Artículo 61. Están exentos de visita los barcos neu-
> "trales bajo convoy de su pabellón. A petición del co-
> "mandante de un buque de guerra beligerante, el jefe
> "del convoy suministra por escrito todas las informa-
> "ciones que la visita serviría para obtener sobre el
> "carácter de los buques y de su cargamento."

> "Artículo 62. Si el comandante del buque de guerra be-
> "ligerante tiene motivo para sospechar que ha sido sor-
> "prendida la buena fe del jefe del convoy, le comuni-
> "ca sus sospechas. Pertenece en tal caso exclusivamen-
> "te al jefe del convoy el proceder a una verificación.
> "Debe dejar constancia del resultado de esa verifica-
> "ción por medio de una acta de la cual se remite co-
> "pia al oficial del buque de guerra. Si hechos así com-
> "probados justifican, en opinión del jefe del convoy,
> "el apresamiento de uno o de varios buques, debe reti-
> "rárseles la protección del convoy."

La Declaración de Londres, no obstante ser el resultado de una conferencia oficial, en que tomar parte Gran Bretaña, Estados Unidos, Alemania, Italia, Japón, Rusia, Holanda, España y Austria-Hungría, no ha sido ratificada por ninguno de esos países. A comienzos de la guerra anterior, Estados

- - - -

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

- - - -

Unidos propuso que los participantes la adoptaran como norma legal. Alemania aceptó, pero Gran Bretaña opuso objeciones, de modo que Estados Unidos retiró su propuesta. No tiene fuerza de ley, pero sus disposiciones son consideradas como la manifestación más seria de las normas del derecho internacional público no codificado en materia de guerra marítima y se la toma siempre como vara para medir la legalidad o ilegalidad de los actos de los beligerantes.

Buenos Aires, enero 29 de 1944.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Asuntos Económicos

OFICINA DE DESPACHO Y LEGALIZACIONES
30 ENE. 1944
RELACIONES EXTERIORES

TELEGRAMA CIFRADO N° 177

Washington, enero 30/30 de 1944.

A S.E. el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Buenos Aires.

N° 48.-Con referencia a su 18 ruego a V.E. telegrafiarme si debo interpretar que los barcos se despachen en la forma usual tal como lo solicita el representante de la Flota Mercante del Estado. También si en las circunstancias los cónsules deben proceder a despachar todos los barcos de bandera argentina como hasta ahora.

García Arias

ANOTADO

Es traducción.
E. D. Martínez

Buenos Aires, febrero 1º. de 1944.

Remítanse al Ministerio de Marina y a la Embajada en Washington, respectivamente, la nota y el telegrama acordado.

CAV.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Buenos Aires, febrero 1ª. de 1944.

D.A.P.

CONFIDENCIAL
URGENTE

Señor Ministro:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. para poner en su conocimiento que nuestra Embajada en Washington hizo saber a esta Cancillería que el Cónsul General argentino en Nueva Orleans fué requerido por los representantes de la Flota Mercante del Estado, para que los barcos de esa repartición fueran despachados en la forma habitual, y que, en consecuencia, solicitaba instrucciones sobre el procedimiento que debía adoptar ante la nueva situación de nuestra política internacional.

Con tal motivo, cumplo en informarle que, conforme a lo acordado con V.E. en el curso de las conversaciones mantenidas durante la semana pasada, se ha dirigido a nuestra Embajada en Washington el telegrama que se transcribe a continuación:

"Buenos Aires, febrero 1ª. de 1944. Emba-
"jada argentina en Washington. Referencia su 48 ins-
"truya Consulados esa jurisdicción buques deben ser
"despachados en forma habitual.- Gilbert".

- - -

A S.E. el señor Ministro de Marina,

Vicealmirante don Benito S. Sueyro.

S/D.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

- - -

A medida que lo requieran y como disposiciones de emergencia, serán impartidas instrucciones análogas a nuestras autoridades consulares en otros países, y este procedimiento se mantendrá en práctica hasta tanto se remita la circular conteniendo las instrucciones definitivas a las que deberán ajustarse dichas autoridades.

Aprovecho esta oportunidad para saludar a V.E. con mi más alta y distinguida consideración.

ALBERTO GILBERT
MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

entregadas para
mandar con.
correo especial.
a la Intervención
9 45 n.
Mad

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Política
Comercial
FPB.

OFICINA DE SELLOS Y TELEGRAFICOS
1 FEB. 1944
RELACIONES EXTERIORES

TELEGRAMA CIFRADO Nº 63

Buenos Aires, 1 febrero de 1944

Embajada Argentina

Washington

Nº 21.- Referencia su 48 instruya consulados esa jurisdicción buques deben ser despachados en forma habitual.

Gilbert

Es copia.

ANOTADO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Comercial.

OFICINA DE CLAVE Y D. TELEGRAFICOS
31 ENE. 1944
RELACIONES EXTERIORES

TELEGRAMA CIFRADO N° 180.

Washington, enero 31/31 de 1944.-

A S.E. el Ministro de Relaciones Exteriores.

Buenos Aires.

N° 52.- Urgente. Con referencia al telegráma de V.E. 18, las únicas instrucciones a que podríamos atenernos serían las enviadas por el Ministerio de Marina al Agregado Naval de las que nos ha informado ayer, según las cuales barcos deben permanecer puerto hasta nueva orden. Sin embargo el agente Flota y otros armadores insisten se despachen. Ruego a V.E. urgente aclaración.

García Arias.

ANOTADO

Es traducción.
L. D. Martínez

CAA.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Ministerio de Marina

Buenos Aires, 1º. de febrero de 1944.

RESERVADO

MUY URGENTE

MINISTERIO DE MARINA
ESTADO MAYOR GENERAL

Señor Subsecretario:

E.a.1 º 15 "R"

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. remitiéndole agregadas a la presente para su conocimiento y efectos, copias de las notas Ed.nº 6 "R" de fecha 31 de enero ppdo. y Ed. nº 13 "P.R." del 29 de enero, dirigidas a la Flota Mercante del Estado y copias de las notas Ed.nº 5 "R" y Ed.nº 14 "P.R." de fechas 31 y 29 de enero respectivamente, dirigidas a la Prefectura General Marítima; con motivo de la ruptura de nuestras relaciones diplomáticas con los Gobiernos de Alemania y Japón decretada por el Poder Ejecutivo el 26 de enero ppdo. (S.D.1830).

Con tal motivo, aprovecho la oportunidad para renovar a V.E. las seguridades de mi más distinguida consideración.

NOTADO

MINISTERIO DE MARINA
SECRETARIA DEL MINISTRO

VICTOR S. SÁNCHEZ NEGRETE
CAPITÁN DE FRAGATA
JEFE DE LA SECRETARIA DEL MINISTRO

A S.E. el señor Subsecretario de Relaciones Exteriores,
doctor D. OSCAR IBARRA GARCIA.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

República Argentina

Ministerio de Marina

BUENOS AIRES, 31 de enero de 1944.

Al señor Administrador General de la Flota Mercante del Estado.

Ed.nº 6 "R"

Dispondrá el señor Almirante se comunique al Estado Mayor General las fechas de salida y la prevista de llegada a los distintos puertos de los buques de esa Flota; cuando alguno de ellos se encuentre en retardo con respecto a la fecha de llegada prevista y así como cualquier acaecimiento importante que les ocurra durante la navegación.

Fdo. B. SUEYRO

ES COPIA FIEL :

MINISTERIO DE MARINA
A
ESTADO MAYOR GENERAL

ALFREDO A. LAVALLE
CAPITAN DE FRAGATA
DIVISION "A"

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

República Argentina

Ministerio de Marina

BUENOS AIRES, 29 de enero de 1944.

Al señor Administrador General de la Flota Mercante del Estado.

Ed.nº13 "PR"

Dispondrá el señor Almirante que los buques de la Flota Mercante del Estado reanuden la navegación en las condiciones que lo han hecho anteriormente, cumpliendo la reglamentación correspondiente a buques neutrales. Los que hagan navegación internacional, tendrán en cuenta además las siguientes directivas :

1º - No deben salir simultáneamente dos buques de un mismo puerto sino espaciados convenientemente.

2º - Cuando en un puerto se encuentren varios buques se dará orden de prioridad en la salida para nuestro país al que tenga carga más importante.

3º - En lo posible los buques de ida y de regreso no deberán cruzarse a la vista.

Fdo. B. SUEYRO

ES COPIA FIEL :

MINISTERIO DE MARINA
A
ESTADO MAYOR GENERAL

ALFREDO A. LAVALLE
CAPITAN DE FRAGATA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

República Argentina

Ministerio de Marina

BUENOS AIRES, 31 de enero de 1944.

Al señor Prefecto General Marítimo.

Ed.nº 5 "R"

Dispondrá el señor Prefecto General que las Compañías privadas de buques mercantes de bandera argentina que naveguen por nuestra costa atlántica y hacia el extranjero, comuniquen directamente al Estado Mayor General además de la comunicación a esa repartición, las fechas de salida y la prevista de llegada de esos buques a los distintos puertos; cuando alguno de ellos se encuentre con retardo con respecto a la fecha de llegada prevista y así como cualquier acaecimiento importante que les ocurra durante la navegación.

Fdo. B. SUEYRO

ES COPIA FIEL :

MINISTERIO DE MARINA
A
ESTADO MAYOR GENERAL

ALFREDO A. LAVALLE
CAPITAN DE FRAGATA
[illegible] "A"

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

República Argentina

Ministerio de Marina

BUENOS AIRES, 29 de enero de 1944.

Al señor Prefecto General Marítimo.

Ed. nº14 "PR"

Dispondrá el señor Prefecto General que los buques de bandera nacional de propiedad privada reanuden la navegación en las condiciones que lo han hecho anteriormente, cumpliendo la reglamentación correspondiente a buques neutrales. Los que hagan navegación internacional, tendrán en cuenta además las siguientes directivas :

1º - No deben salir simultáneamente dos buques de un mismo puerto sino espaciados convenientemente.

2º - Cuando en un puerto se encuentren varios buques se dará orden de prioridad en la salida para nuestro país al que tenga carga más importante.

3º - En lo posible los buques de ida y de regreso no deberán cruzarse a la vista.

Fdo. B. SUEYRO

ES COPIA FIEL :

MINISTERIO DE MARINA
A
ESTADO MAYOR GENERAL

ARTURO A. IRIARTE
CAPITAN DE FRAGATA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Sumario 590.-

PREFECTURA GENERAL MARITIMA

Sello de la Dependencia

SUBPREFECTURA DE ZONA DEL RIO DE LA PLATA
INSPECCION

Sumario N° 2/944 I

MOTIVO: Presentación efectuada por los Armadores y Agentes Marítimos de los buques argentinos despachados a ultramar, cabos afuera (aun a puertos de Costa Sur Argentina) y ríos interiores, del respectivo libro de Rol, libretas de embarco de la tripulación y copias de rol, ante el Consulado Británico y en un caso ante la Embajada Británica, a requerimiento de los mismos.

LUGAR DEL HECHO: Puerto de Buenos Aires.

FECHA: En circunstancias varias documentadas.

INSTRUCTOR: Subprefecto Inspector, Juan José Crespo.

SECRETARIO: Ayudante de 3ra. Nicolás J. Federico Della Porta.

FOJAS: 66 DECLARANTES: 24.

ANOTADO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Corresponde exp. 6 P 419 "R"/944

REPUBLICA ARGENTINA
MINISTERIO DE MARINA

RESERVADO

----nos Aires, 22 de marzo de 1944

APROBADO. Con la información producida por el Estado Mayor General, que este Departamento hace suya, pase al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Dése a la presente diligencia el carácter de atenta nota de remisión.

Fdo. A. Teisaire

S.c.r.l.Nº386

ANOTADO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Corresponde al expediente de la Prefectura General Marítima sobre presentación efectuada por los Armadores y Agentes Marítimos de los buques argentinos despachados a ultramar.

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
D.A.P.

////nos Aires, marzo 22 de 1944.

Por lo que repecta a la parte que corresponda a la Dirección de Asuntos Económicos, pase a la misma solicitándole quiera tener a bien informar. Fecho vuelva.

MINISTERIO
RELACIONES EXTERIORES
24 MAR. 1944
Dirección
General Asuntos Políticos

Fdo. Raúl Rodríguez Araya

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Corresponde al Exp. 2/944 I. de la
Prefectura General Marítima.

D.A.P.

Señor Subsecretario:

De las constancias del presente expediente queda comprobada la exigencia del Consulado y de la Embajada británica en Buenos Aires a los Agentes marítimos y Compañías de Navegación para que presenten el "rol de tripulación" y las libretas de embarco de los tripulantes de barcos argentinos despachados para navegación cabos afuera, aun en los casos de cabotaje.

Esta Dirección concuerda con la opinión del Estado Mayor General del Ministerio de Marina, de que esa exigencia - en los casos de buques que no se dirigen o hacen escala en puertos del Reino Unido - es ajena a las legítimas funciones de las autoridades británicas en la República. Esta intervención es de todo punto inadmisible cuando se trata de los barcos de cabotaje.

ANOTADO

Dadas las características del actual conflicto internacional y a fin de evitar incidencias o dificultades para la navegación de ultramar de los barcos mercantes argentinos, estimo que sería conveniente que nuestro Gobierno hiciese oportunamente las gestiones del caso para que cesara esta intervención, adoptando el Gobierno argentino, de por sí y para la navegación de ultramar, aquellas medidas conducentes al mismo fin que el perseguido por las autoridades britá-

- - - - -

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Corresponde al Exp. 2/944 I de la
Prefectura General Marítima.

- - - - -

nicas. A tal efecto, con fecha 31 de marzo ppdo., se envió al Departamento de Marina el expediente reservado 6 C/535 S/43 en el que se está tratando la cuestión del embarco de ciudadanos naturalizados en barcos de bandera argentina.

Sin perjuicio de ello, estima esta Dirección que corresponde se haga conocer al Gobierno británico nuestra opinión sobre la extralimitación de sus funcionarios en el país y se proceda a una reclamación formal por la intervención de esas autoridades en los casos de cabotaje.

Con respecto al "ship warrant", la Dirección de Asuntos Económicos ha informado a V. E. extensamente sobre el particular, en este mismo expediente.

Buenos Aires, abril 17 de 1944.

RAUL RODRIGUEZ ARAYA
DIRECTOR ASUNTOS POLITICOS

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Corresponde al Exp. 2/944 I. de la
Prefectura General Marítima.

///nos Aires, abril 19 de 1944

D.A.P.

Con el precedente informe de la Dirección de Asuntos Políticos, sigan estas actuaciones al señor Consejero Político Legal, Dr. D. Pablo Santos Muñoz, estimándole emitir dictamen.

OSCAR IBARRA GARCIA
SUB-SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO
RELACIONES EXTERIORES
19 ABR. 1944
Dirección
General Asuntos Políticos

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Juan 590.

Política

OFICINA DE CLAVE Y S. TELEGRAFICO
15 FEB. 1944
RELACIONES EXTERIORES

TELEGRAMA CIFRADO Nº 265

Londres, febrero 15/15 de 1944.

A S.E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores

Buenos Aires

Nº 67.- Times publica cablegrama corresponsal Buenos Aires expresando que la decisión argentina hacer viajar sus barcos plena iluminación parece implica confianza en buena voluntad por parte del Eje pero que también el hundimiento daría motivo declarar la guerra. Termina diciendo circula Buenos Aires un rumor persistente compartido algunos círculos autorizados que declarará la guerra dentro de unos días tan repentinamente como su ruptura de relaciones diplomáticas.

Cárcano

ANOTADO

Es traducción.

AFR.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

REPÚBLICA ARGENTINA

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

.....

Expediente ..... **Año** .....

Peuser - 523253

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

81

25/II/44