

MEMORIA

— DEL —

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1945



Vicealmirante ABELARDO PANTIN

Ministro de Marina

MEMORIA

DEL

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1945



Vicemirante ABELARDO PANTIN

Ministro de Marina

I N D I C E

MEMORIA ANUAL DEL MINISTERIO DE MARINA AÑO 1945

	Pág.
Consideraciones Generales	5
Secretaría del Ministerio	9
Estado Mayor General	11
Servicio de Comunicaciones Navales	21
Dirección General de Aviación Naval	23
Dirección General de Navegación e Hidrografía . .	25
Dirección General del Personal	33
Dirección General del Material	35
Taller de Marina de Dársena Norte	37
Arsenal de Artillería de Marina — Zárate	38
Dirección General Administrativa	39
Dirección General del Cuerpo de Defensa de Costas	45
Prefectura General Marítima	47
Gobernación Marítima de Tierra del Fuego	69
Base Naval de Puerto Belgrano	91
Base Naval de Río Santiago	93
Isla Martín García	95
Escuela de Guerra Naval	97
Escuela Naval Militar	99
Escuela de Mecánica	101
Flota Mercante del Estado	103

CONSIDERACIONES GENERALES

En las páginas que siguen se da cuenta de las actividades desarrolladas por el Departamento de Marina durante el año 1945.

De acuerdo con la misión que tiene asignada dentro de la organización de los Ministerios, la Armada ha continuado con la instrucción y adiestramiento de sus fuerzas navales, aeronavales y de defensa de costas en forma ininterrumpida y orgánica, con directivas precisas para obtener de ambos el máximo de rendimiento.

Es evidente que, por circunstancias derivadas de nuestra no intervención activa en la contienda mundial —felizmente ya terminada—, nuestro material a flote no responde en ciertos aspectos a las últimas modalidades tácticas impuestas por las nuevas armas e instrumentos bélicos.

Este período, de rápida evolución en el diseño y empleo de nuevo material de guerra, ha obligado a un compás de espera en la preparación de planes para la renovación de nuestras unidades navales y aeronavales, que sufren ya la acción del tiempo.

Entre tanto, la actividad de las Escuadras de Mar y de Ríos continuó con su ritmo siempre intenso de ejercitaciones en el mar y cuenca del Plata, pues ya es norma doctrinaria para este Ministerio que no basta tener buques y armas para poseer un poder naval: es necesario que esos buques y armas sean manejados por tripulaciones que posean un

alto adiestramiento y experiencia para mantener, en todo momento, un nivel elevado y estable de la moral y disciplina.

Como un medio contribuyente para el logro del mantenimiento de una moral elevada y estable — a tono con el carácter impreso a la política social desarrollada por el Gobierno—, este Departamento dió principio de ejecución a los beneficios que otorga el organismo denominado “Obra Social del Ministerio de Marina”.

Dicho organismo —creado por Decreto N.º 35.367| 1944, y que, dentro de la organización administrativa del Departamento, es una División de la Secretaría del Ministerio— tiene por misión propender al bienestar moral y material del personal militar y civil del Ministerio de Marina, y de sus respectivas familias. Entre otros beneficios, proporciona asistencia médica al personal y sus familiares; tiene colonias de reposo; concede subsidios; igualmente se encarga de la tramitación de pensiones y fianzas para alquileres; etc.

Durante el año 1945 se satisfizo la imperiosa necesidad de cambiar el régimen legal del personal, el que se encontraba aún regido por las disposiciones de la vieja Ley Orgánica 4856, dictada en 1905.

Ella tuvo en cuenta una organización naval absolutamente diferente a la que hoy existe, organización que respondía a un material ya desaparecido. Por otra parte, la transformación operada en los instrumentos de guerra marítima, la creación de servicios indispensables para la preparación bélica, la experiencia dejada por la guerra —de capital importancia funcional— y la mayor complejidad en la conducción de las operaciones navales, eran mo-

tivos fundamentales para pensar en la renovación de un régimen que no respondía a las exigencias del momento.

Fué así que, con alto espíritu de comprensión, el Poder Ejecutivo de la Nación dictó, con fecha 30 de mayo, el Decreto-ley N.º 10.700 (Ley Orgánica para el Personal de la Marina de Guerra), que substituía la Ley 4856 y sus modificaciones.

Se encuentra en pleno desarrollo un plan de ampliación de las Bases Navales de Puerto Belgrano y de Río Santiago y del Taller de Marina de Dársena Norte; con ello se persigue estar preparados para proporcionar el debido apoyo a nuestras fuerzas navales y se cumple con una expresión de deseos manifestada por el órgano de la Unión Panamericana, encargado de los estudios relativos a la Defensa Continental.

Se ha dicho, y con razón, que esta última guerra ha sido una guerra de logística y que han debido multiplicarse los medios para abastecer y apoyar los frentes marítimos y terrestres en todos los teatros de lucha. Es por ello que este Departamento no descuida la consideración de cualquier factor que contribuya al aumento de los medios de producción industrial, y, especialmente, los relacionados con la industria naval.

Ha sido preocupación, tanto el de mejorar las herramientas y locales de nuestros talleres navales, como el de asegurar para sus operarios un trabajo continuado, libre del temor de la desocupación. En cada Taller funciona, adjunto al mismo, una Escuela de Aprendices, que proporciona una mano de obra especializada, aprovechando los frutos de una experiencia que ningún dinero podría adquirir.

La Flota Mercante del Estado ha continuado la marcha ascendente en su desarrollo, cumpliendo con los propósitos perseguidos con su creación y cooperando con los demás países de América en el abastecimiento de sus pueblos.

Debe prestarse preferente atención a su desenvolvimiento y apoyar los firmes deseos empeñados en la continuación de la obra emprendida.

En la parte pertinente, se da cuenta del floreciente estado de sus finanzas, hallándose en los actuales momentos en la tarea de la renovación de su material, por elementos modernos adecuados a sus necesidades.

SECRETARIA DEL MINISTERIO

El Anexo "G" (Marina), aprobado por decretos números 1.637|45 y 1.639|45. acordó para atender las necesidades de la Armada durante el año 1945, la suma de \$ 150.784.095,00 $\frac{m}{n}$.; habiendo sido reajustado al 1.º de julio de 1945 por decretos números 15.807|45 y 15.809|45, en virtud de cuyas disposiciones se redujo a la cantidad de \$ 145.784.015.00 moneda nacional.

Posteriormente, por decreto N.º 27.317|45, se llevó a cabo una nueva distribución de partidas que no alteraron el total.

Motivó el primero de los ajustes citados el cumplimiento del decreto N.º 13.602, del 19 de julio de 1945, en base al cual el Ministerio de Marina propuso una disminución de \$ 5.000.080,00 $\frac{m}{n}$. sobre las asignaciones en vigor y que sólo pudo realizarse reajustando las partidas para lograr reducir los gastos sin afectar el desenvolvimiento de los distintos servicios de la Marina de Guerra. Al mismo tiempo, se proponía efectuar economías efectivas de inversiones por \$ 2.400.000,00 $\frac{m}{n}$. al cierre del ejercicio de 1945, satisfaciendo así las disposiciones del precitado decreto N.º 13.602|45. En esta forma se redujeron los gastos al mismo tiempo que se contemplaba la situación del personal superior y subalterno y de policía marítima, cuyo egreso de las distintas escuelas no podía estar supeditado a la supresión de vacantes previstas a ese efecto en el presupuesto.

Por otra parte, la solución propuesta por este Departamento atendía a la necesidad de no suprimir cargos docentes, que quedarán vacantes, según lo disponía el acuerdo de economías, lo que habría originado perjuicios en los institutos navales tales como Escuela Naval, Escuela de Mecánica, etc.

Otro inconveniente salvado fué la necesidad de no suprimir los puestos de personal obrero que presta servicios en su casi totalidad en funciones relacionadas directamente con la defensa nacional.

Cabe destacar también que el personal civil cuenta con escalafones orgánicos aprobados por el Poder Ejecutivo y con una adecuada reglamentación para las promociones, las cuales no podrían cumplirse siguiendo estrictamente las disposiciones del decreto N.º 13.602.

El 3 de noviembre de 1945, por decreto número 27.317, se efectuó el segundo reajuste por cuanto el transcurso del ejercicio lo hizo necesario a la vez que permitió apreciar con más exactitud el estado de las partidas correspondientes. Las modificaciones no implicaron aumento alguno, al mismo tiempo que facilitaron las economías de inversión que se comprometió efectuar el Ministerio de Marina.

Las medidas adoptadas permitieron, en resumen, efectuar las economías dispuestas sobre ajustes aprobados y de inversión; modificar las asignaciones de acuerdo con las necesidades y, por último, cerrar el ejercicio sin inconvenientes después de efectuar los gastos que requirió el servicio.

ESTADO MAYOR GENERAL

Resumen general de las actividades realizadas

Escuadra de Mar y de Ríos—

Durante el año realizaron sus respectivos programas de adiestramiento de armas y navegación, con resultados satisfactorios.

Con motivo de la declaración de guerra a los países del “Eje”, se intensificó el patrullado de nuestro litoral atlántico y Río de la Plata, tarea que, con menor intensidad, se venía efectuando desde años anteriores.

Las fuerzas de patrulla capturaron, en las inmediaciones del Puerto de Mar del Plata, a un submarino alemán, habiéndose entregado otro a las autoridades navales del mismo Puerto.

Para los festejos patrios del 25 de Mayo —a consecuencia del estado de guerra— los buques no fueron destacados, como en años anteriores, a los diversos puertos del litoral atlántico y fluvial.

Ambas Escuadras —con motivo de la fiesta patria del 9 de Julio— concentraron sus efectivos en el Puerto de la Capital, participando sus fuerzas de desembarco en el desfile militar de esa fecha.

Buques destacados al extranjero—

El 10 de agosto se destacaron al Paraguay los Rastreadores “ROBINSON”, “GRANVILLE” y “BOUCHARD”, escoltando al vapor “CIUDAD

DE ASUNCION” a cuyo bordo viajó el Excmo. señor Presidente de la Nación, General de División Don EDELMIRO J. FARRELL y su comitiva, a fin de retribuir la visita efectuada en su oportunidad a nuestro país por el General Don HIGINIO MORINIGO M. Presidente del Paraguay.

Buques destacados en el país—

El Guardacostas “PUEYRREDON” y la Fragata “PRESIDENTE SARMIENTO”, realizaron el embarco de verano de los cadetes de la Escuela Naval en el período comprendido entre el 15 de enero y el 2 de marzo, visitando diversos puntos de nuestro litoral.

El cañonero “LIBERTAD” desempeñó una comisión a los puertos de San Lorenzo y Rosario, a efectos de adherirse a los festejos que la Liga Naval Argentina llevó a cabo en ambos puertos en celebración de la “Semana del Mar”; esta comisión abarcó desde el 31 de enero hasta 9 de febrero.

Con motivo de cumplirse el 134 aniversario del combate naval de San Nicolás de los Arroyos, se destacó al Rastreador “GRANVILLE” a ese puerto, con el fin de participar en la conmemoración de dicho aniversario. La comisión abarcó desde el 1.º al 3 de marzo.

En el mes de agosto, a solicitud de la Liga Naval Argentina, se le autorizó a embarcar en el aviso “CORMORAN” los alumnos y profesores de esa Institución para hacer práctica marinera en salidas a llevarse a cabo en los 4 últimos domingos de agosto, septiembre, octubre y noviembre. La Escuadra de Ríos delegó un Oficial para que colaborara en dicha práctica.

Unidades aéreas destacadas—

Con motivo de celebrarse el aniversario patrio de la República del Paraguay, se destacó a la ciudad de Asunción, una Escuadrilla de aviones Glenn Martin, compuesta por el 3-B.2, 3-B.5 y 3-B.10, al mando del Capitán de Corbeta Aviador Naval Salustiano Mediavilla, para asociarse a dichos festejos. Esta comisión abarcó desde el 13 al 16 de mayo.

A pedido del Aero Club Trelew, se destacó a esa localidad una escuadrilla de aviones Grumman, compuesta por el 2-0.5, 2-0.8 y 2-0.11, al mando del Teniente de Navío Aviador Naval Raúl González Vergara, para asociarse a la fiesta aérea y bautizo de un avión con el nombre de “Alférez Lanusse”, adquirido por esa entidad. Esta comisión abarcó desde el 23 al 24 de junio.

A solicitud del Aero Club General Acha, se destacó una escuadrilla de aviones Corsario V-65 F, compuesta por el 1-E.61, 1-E.67 y 1-E.68, al mando del Teniente de Fragata Aviador Naval Raúl Galmarini, con el fin de asociarse a los festejos del 9 de julio que se realizaron en esa localidad. Esta comisión abarcó desde el 9 al 10 de julio.

A pedido del Ministerio de Agricultura, se destacó el avión Fleester 3 Gt. 2, al mando del Suboficial Ppal. Aeronáutico Alfonso Carvallo, con el fin de cooperar con dicho Ministerio en la lucha contra la langosta. Esta comisión se inició el 27 de noviembre continuando aún.

Durante todo el año, y a pedido de la Gobernación Marítima de Tierra del Fuego, se destacó a Ushuaia un avión Glenn Martin, relevándose mensualmente avión y tripulación.

Homenajes—

A solicitud de la Comisión Nacional de Homenaje y Monumento a los Héroes de la Reconquista de Buenos Aires, se dispuso que el día 12 de agosto concurriera al templo de Santo Domingo, con motivo de la celebración del tradicional Tedéum, la Compañía de Tiradores de Dársena Norte con bandera y la banda de música de la Base Naval de Río Santiago, 20 hombres de Infantería de Marina de la misma Compañía, sin armas, y 8 cadetes de la Escuela Naval Militar para hacer guardia de honor dentro del Templo.

Comisiones Navales en el extranjero—

Continuaron funcionando las Comisiones Navales en Gran Bretaña y Estados Unidos de América.

Se creó la Comisión Naval en Suecia y la Sección Aviación en la Comisión Naval en Estados Unidos de América.

Agregados Navales en el extranjero—

Se ha contado con Agregados Navales en Estados Unidos del Brasil, Chile, España, Estados Unidos de América, Gran Bretaña y en Perú, con jurisdicción en Colombia y Ecuador.

Se creó el cargo de Agregado Naval a la Legación Argentina en Suecia.

Buques extranjeros que han visitado el país—

Visitó el país, permaneciendo en el Puerto de Buenos Aires desde el día 17 hasta el 21 de abril, el Crucero "OMAHA" de la Armada de los Estados

Unidos de América, cuyo comando estaba a cargo del Capitán de Navío ELWOOD M. TILLSON.

Izaba su insignia a bordo de este buque el Vicealmirante W. R. MUNROE, Comandante en Jefe de las Fuerzas del Atlántico Sud.

Biblioteca del Estado Mayor General—

Durante el año se efectuaron los siguientes trabajos de reorganización:

1.º—Se terminó de reorganizar la Biblioteca Nacional de Marina, quedando habilitada al servicio público con sus correspondientes catálogos.

2.º—Se reorganizó la Biblioteca de la Dirección General de Navegación e Hidrografía, incorporando 1.862 obras con 5.600 volúmenes aproximadamente.

3.º—Se organizó la Biblioteca de la Liga Naval Argentina, preparando 860 obras y se le proveyó el catálogo sistemático correspondiente.

Las obras de esta Biblioteca están incorporadas a los catálogos de la Sección Bibliotecas de Marina.

4.º—Se organizó la Biblioteca de la Escuela Nacional de Náutica y se confeccionó el catálogo sistemático.

5.º—Se inició la preparación de la Biblioteca de la Escuela de Guerra Naval, habiéndose terminado y preparado el 40 % del trabajo.

En el momento actual tiene preparado el catálogo general y el catálogo inventario; falta la catalogación y clasificación de las obras no duplicadas.

6.º—Se reorganizó la Biblioteca de la Dirección General del Material con un total de 968 obras y 1.800 volúmenes.

Dadas las características técnicas y la necesidad de estudio de esta Repartición, se la organizó en forma tal que cada división tiene una pequeña biblioteca técnica especializada en su materia, y cada libro está representado por las fichas del autor, título y materia en su catálogo.

Para centralizar la información y el trámite administrativo, la Secretaria de la Dirección General tiene un catálogo inventario de todas las obras que existen en la Dependencia, como asimismo un catálogo sistemático correspondiente de todas las obras.

7.º—Hoy los catálogos de las bibliotecas principales de la Marina, pueden indicar, por intermedio de las fichas de título, el destino de cada una y todas las obras que existen están catalogadas en la misma.

Se pusieron al día centralizando el total de las fichas de cuatro bibliotecas, a saber: Estado Mayor General, Marina, Escuela de Guerra Naval, Puerto Belgrano y el catálogo patrón.

8.º—Bibliotecas de los buques.

Durante el año, se fué depurando y confeccionando los inventarios provisionales para los buques; pues la existencia de los libros, a pesar de ser muy numerosa, es muy anticuada.

Una vez depuradas las existencias se procederá a seleccionar los libros técnicos profesionales y de divulgación técnica necesarios para cada tipo de buque, preparándoles también un nuevo inventario para cada tipo de buque.

9.º—Durante el año se catalogaron y clasificaron 5.358 obras, se identificaron 2.643 obras duplicadas y se prepararon para el préstamo 11.819 libros.

Consultas—

Durante el año se efectuaron las siguientes consultas

CONSULTAS INTERNAS—

Obras	24.039
Revistas	1.604

Consultas realizadas a Bibliotecas externas:

Obras	332
Revistas	41
Consultas efectuadas por otras Dependencias	137

Total de consultas realizadas 26.153

Cantidad de piezas prestadas 8.247

Biblioteca Nacional de Marina—

El acervo bibliográfico actual es de 8.043 obras, o sean 10.217 volúmenes, 2104 folletos y 573 mapas, planos y cartas.

Utilizaron los servicios de la Biblioteca 3.249 personas, según el siguiente detalle:

CONSULTARON OBRAS EN EL LOCAL—

Argentinos	2.185
Extranjeros	55
Retiraron obras del local	1.009

OBRAS CONSULTADAS—

En el local	4.809
Fuera del local	1.009

Las 5.818 obras consultadas durante 1945, arrojan los siguientes parciales por idiomas:

Castellano	3.186
Francés	835
Italiano	519
Inglés	1.147
Alemán	94
Otros idiomas	37

Museo Naval—

Durante el año, el Museo Naval dió término a su instalación y realizó los siguientes trabajos:

Confección de seis espadas facsímiles de la del Almirante Brown.—Se confeccionaron según el original que se conserva en el Museo Histórico. Además se construyeron con madera perteneciente a la ex “25 de Mayo” del mando del Almirante Brown, igual número de cofres para las citadas espadas.

Una de éstas fué entregada por la Comisión de la Armada que, presidida por el Vicealmirante José S. Zuloaga, asistió a los actos de la fiesta de la Vendimia en Mendoza.

En dicha oportunidad, se inauguró la placa de la Armada al Ejército de los Andes, realizada con el asesoramiento técnico del museo.

Confección de modelos de buque.—Con destino a la Escuela Naval se procedió a la confección de seis modelos de buques y a la reparación del “Ville de París”, que el ex Director de la citada Escuela, Contraalmirante García Mansilla, hizo construir para la misma. Se construyó asimismo con destino a la Escuela de Náutica un modelo del bergantín “Buenos Aires”, perteneciente al Consulado —año 1799.

Colaboraciones diversas del Museo.—Intervino el Museo en la Exposición de la Liga Naval; envió materiales históricos a Concepción del Uruguay y a la Boca en oportunidades de Aniversarios de fas-

tos navales y su Director integró la Comisión en Mendoza y leyó en la sala magna de la Universidad de Cuyo un trabajo histórico.

Museo Naval del Tigre—

El día 11 de noviembre se reabrió el Museo Naval del Tigre. A partir de entonces el número de visitantes, de por sí grande, va en aumento. Con el fin de ser utilizado por los alumnos de las Escuelas Nacionales y Provinciales, se ha establecido un día semanal —el jueves— especialmente para explicaciones a alumnos de las mismas.

Se dió término a la publicación del Catálogo ilustrado del Museo, primero de los confeccionados, el cual, además de descriptivo, servirá para inventariar sus existencias.

Revista del Suboficial de la Armada—

Se publicaron los números 20 a 23 inclusive. Estos números contienen trabajos técnicos originales, recopilados y traducidos, todos ellos de interés para la rama naval y cuya divulgación se considera conveniente.

En ellos han colaborado Jefes, Oficiales, Suboficiales y personal civil del Ministerio, notándose que se mantiene en gran número el envío de colaboraciones por parte de los Suboficiales, aunque no todas ellas publicables, demostrando así el interés de éstos por la Revista.

La partida y recursos asignados para esta publicación no permiten en la actualidad sufragar los gastos de su edición bimestral, por lo cual se ha hecho trimestralmente.

Una de las causas principales ha sido el aumento en el tiraje, ya que cuando se creó se calcularon 1.500 ejemplares, los cuales se han elevado hasta 3.400, a lo que hay que agregarle, aumento de los precios del papel, impresión y elisés.

Esta publicación efectúa canje con 20 publicaciones extranjeras y 17 nacionales, de carácter naval, militar o técnico similar a ella.

SERVICIO DE COMUNICACIONES NAVALES

El plan de modernización de equipos e instalaciones de comunicaciones de la Marina, iniciado en años anteriores, se ha continuado desarrollando normalmente de acuerdo con las posibilidades permitidas por la capacidad de los talleres del Servicio y de la Industria privada.

La citada Industria, ha continuado en el ritmo del año anterior, en cuanto a su capacidad de realización de equipos e instalaciones, ya que ha aceptado en el año importantes contratos, lo que indica que dicha Industria ha adaptado su técnica a las necesidades de las especificaciones navales.

El desarrollo del plan se ha visto dificultado por los inconvenientes habidos durante el año en lo referente a materiales y a mano de obra, técnicos y obreros especializados, y por lo exiguo que resulta actualmente, en cuanto a capacidad, el Taller del Servicio. A fin de salvar este último inconveniente, se ha gestionado y obtenido la transferencia de una fracción de terreno fiscal y la partida correspondiente para la construcción del edificio que contemple las necesidades previstas por el desarrollo de las comunicaciones, edificio que está en vías de proyectarse.

Además de la realización del plan de modernización el Servicio ha dado cumplimiento durante el año a sus funciones específicas, que consisten en el mantenimiento del más alto nivel de conservación y eficiencia de equipos e instalaciones de las Fuer-

zas Navales, Aéreas y Terrestres, y adaptación de las reglamentaciones y doctrinas que rigen su utilización a los adelantos aconsejados por la práctica.

Con respecto a la Flota Mercante del Estado, se ha ejercido, como en años anteriores, una supervisión de sus instalaciones radioeléctricas de a bordo, comprendiendo la contratación, inspección e instalación de nuevos equipos, modernización de instalaciones anticuadas y un permanente servicio de mantenimiento y reparación de los ya existentes. Esta cooperación ha permitido mantener eficientemente el tráfico de los buques de esa Flota con las estaciones costeras, en toda circunstancia.

Se continuó con la ejecución del Plan de Radiofaros para el litoral marítimo, con vistas a que puedan habilitarse próximamente en forma sucesiva los siguientes:

Isla Leones.

Punta Delgada.

Vírgenes.

Los servicios especiales realizados por los radiofaros y estaciones costeras han sido mejorados con los siguientes agregados:

Radiofaros “El Rincón” y “Recalada” a Bahía Blanca.—Se les modificó la frecuencia de emisión de 307.5 kes. por la de 310 kes. a cristal.

Señales horarias.—A partir del 15 de marzo y con carácter permanente, el Observatorio Naval, por intermedio de la Central de Comunicaciones, inició la transmisión a 0950, 1750 y 2150 horas de la señal horaria especial, además de las del tipo Onogo.

DIRECCION GENERAL DE AVIACION NAVAL

Durante el año 1945, la Dirección General de Aviación Naval se ha dedicado especialmente a planear la forma de llevar a cabo una expansión racional para cuando las circunstancias permitan adquirir el material y los elementos de que actualmente carece.

A estos efectos, se han preparado planes de adiestramiento e instrucción para pilotos y tripulaciones, de adquisiciones de material de vuelo y auxiliar y de construcción de Bases Aeronavales y Aeródromos satélites.

La utilización de la industria privada nacional ha permitido mantener en servicio un número bastante satisfactorio de aviones, teniendo en cuenta las circunstancias actuales.

La Aviación Naval, además de sus actividades específicas, ha cooperado con los Ministerios de Agricultura y Obras Públicas en la lucha contra las plagas y haciendo relevamientos aerofotográficos, respectivamente.

DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION E HIDROGRAFIA

Consideraciones generales de la obra realizada—

Durante el año 1945, la Dirección General de Navegación e Hidrografía ha desarrollado su labor a pesar de la situación creada por la guerra.

Las dificultades sobre el abastecimiento del instrumental, han sido subsanadas, en la mayor parte, con la industria nacional y los talleres de la Armada.

Los buques oceanográficos “BAHIA BLANCA” y “MADRYN” cumplieron sus funciones de hidrografía y balizamiento, sin inconvenientes.

Colaboración con instituciones nacionales y extranjeras—

Como en años anteriores, se ha mantenido el canje y el intercambio de informaciones, dentro de la mayor cordialidad, con organismos científicos y culturales del país, prestando toda la mayor cooperación requerida.

Con las instituciones culturales y científicas extranjeras, el intercambio ha sido dentro de las posibilidades que la situación internacional lo permitían.

Las principales reparticiones e instituciones con que esta Dirección General ha mantenido permanentemente contacto, son las siguientes: Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas, Instituto Geográfico Militar, Flota Mercante del Estado, Yacimientos Petrolíferos Fis-

cales, Sociedad Geográfica Argentina, Servicio Meteorológico Nacional, Universidades, Facultades y Bibliotecas importantes del país.

En cuanto a las extranjeras, cabe señalar las siguientes: Oficinas Hidrográficas americanas, Instituto Geográfico Militar de Chile, Servicio Hidrográfico de la R. O. del Uruguay, Coast And Geodetic Survey de los EE. UU. de Norteamérica y con respecto a la Oficina Internacional de Mónaco (“Bureau Hydrographique International”), han sido normalizadas las relaciones con su vuelta a su sede en Mónaco.

Biblioteca—

Se han consultado alrededor de 450 obras. Desempeña regularmente su misión, en proporcionar al personal de las distintas divisiones y dependencias de la Armada y al público en general, el material para trabajos técnicos y especializados.

Con motivo del canje y adquisiciones, la Biblioteca se enriqueció con nuevas obras, particularmente en meteorología.

Archivo técnico—

Ha continuado regularmente sus tareas sobre la clasificación de documentos para el archivo, remitidas por las comisiones hidrográficas, aereofotográficas, cartas argentinas y extranjeras retiradas.

Estudios en ejecución (técnicos)—

Se ha continuado con los siguientes trabajos profesionales:

- a) Variaciones anuales del nivel medio del Río de la Plata y su correlación con las grandes crecidas;

- b) Comparación de la predicción de marea con Puerto Belgrano y Buenos Aires;
- c) Estudio de las seiches de Golfo Nuevo;
- d) Estudio y ubicación de los puntos anfídromicos sobre nuestra plataforma submarina.

Cartas—

La Oficina ha cumplido regularmente durante el año sus funciones propias, manteniendo al día las dotaciones reglamentarias de Cartas náuticas asignadas a los buques y reparticiones de la Marina.

Se libraron al servicio público las cartas siguientes:

N.º 26: de Miramar a puerto Quequén, 1ra. edición.

„ 34: puerto San Julián, 4ta. edición.

„ 71: proximidades de San Julián, 1ra. edición.

Carta de Vientos: 2da. edición.

Asimismo, el Taller Gráfico de la Dirección General hizo entrega de 3354 ejemplares de cartas argentinas, cantidad que permitió atender las necesidades de los buques de la Armada y las ventas al público. Estas últimas se efectuaron por intermedio del Agente General, alcanzando un total de 2211 ejemplares.

Durante el mismo período, el Agente General del Almirantazgo Inglés, remitió 2760 ejemplares de cartas británicas.

Derroteros—

Se imprimieron y distribuyeron los siguientes Derroteros y Listas de Faros y Señales Marítimas:

- a) “Derrotero Argentino”, parte III, que comprende la Tierra del Fuego, Estrecho de Magallanes e Islas adyacentes, Islas Malvinas y Tierras Australes, con un apéndice sobre las Orcadas del Sur. 1ra. edición;
- b) “Faros y Señales Marítimas”, parte I —Río de la Plata—, edición 1945.

Actualmente se está preparando una nueva edición del “Derrotero Argentino”, parte I —Río de la Plata y la “Lista de Faros y Señales Marítimas” — parte III, correspondiente al Derrotero (parte III) antes mencionado.

Publicaciones Náuticas—

Nuevas Publicaciones.—Se editaron y distribuyeron durante el año las siguientes:

- a) “Almanaque Náutico para el año 1946”, impreso en los Talleres Gráficos de la Dirección General;
- b) “Tabla de Mareas” (1946), impresa en los mismos talleres;
- c) “Normas e Instrucciones para el cargo de Navegación”;
- d) “Catálogo de Cartas y Libros para Navegación”, 8a. edición;
- e) “Diario de Cronómetros”;
- f) “Planisferios”.

Avisos a los Navegantes.—Se publicaron regularmente cada quince días, siendo distribuidos a los buques y reparticiones de la Armada, como también, en calidad de canje, a diversas instituciones y dependencias del país y del extranjero.

Por medio de “Avisos a los Navegantes Urgentes”, propalados radiotelegráficamente, fueron dadas a conocer en cada caso las noticias de importancia relativas a la navegación y las novedades de guerra recibidas oficialmente.

Periódicamente se publicaron “Avisos especiales”, agregados a los folletos de Avisos a los Navegantes, con las novedades de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay.

Movimiento de Publicaciones.—Las publicaciones náuticas remitidas durante el año a los buques y reparticiones de la Armada en concepto de dotación reglamentaria, las enviadas por canje a instituciones y oficinas nacionales y extranjeras, las provistas con cargo y las vendidas al público por intermedio del Agente General, integran un total de 5014 ejemplares.

Publicaciones extranjeras.—El Agente General del Almirantazgo Británico proveyó normalmente las publicaciones reglamentarias, de acuerdo con el pedido permanente.

Se mantuvieron constantemente actualizados, a razón de 20 volúmenes por cada zona, los “South American Pilots”, parte I, II y III y “List Of Lights”, parte VII.

Iluminación de la costa, faros y balizas—

La labor cumplida durante el año 1945 en los diversos aspectos del servicio de balizamiento, se reseña a continuación:

Mantenimiento de la luz en los faros y balizas.—

Se cumplió con regularidad el aprovisionamiento del gas acetileno, fuente de la luz en los faros y

balizas del litoral marítimo, salvándose todos los premios originados por la reducción en los medios de transporte. Se dictaron las normas e instrucciones tendientes a distribuir los acumuladores de gas en las épocas oportunas, a fin de garantizar la continuidad en el servicio de iluminación.

Los aparatos automáticos instalados en los faros y balizas (destelladores, mezcladores, válvula solar, etc.) fueron recorridos y examinados con regularidad por los mecánicos del servicio, reemplazándose aquellos que exigían ajustes de laboratorio.

En el curso del año se construyeron los faros Isla Tova, San Pablo, Olivia, Mazarredo y baliza luminosa Cantera.

Comisiones del buque balizador.—El buque oceanográfico “MADRYN” realizó tres campañas de balizamiento en el año 1945. El primer viaje del 18 de abril al 10 de junio, tuvo un recorrido de 5255 millas; en el segundo viaje del 11 de agosto al 18 de octubre, navegó 5253 millas y en el tercer viaje del 26 de noviembre al 16 de diciembre, navegó 1389 millas.

Labor de la Usina de Gas.—La planta generadora de gas acetileno, instalada en Puerto Belgrano, proporcionó los acumuladores cargados de gas acetileno, para la atención de todo el balizamiento marítimo.

Su personal mantuvo el servicio de boyas ciegas y luminosas que demarcan los canales de entrada, y el balizamiento terrestre de señalación y recalada a partir del faro Monte Hermoso hasta el puerto citado.

El servicio de acumuladores de gas acetileno puede ser apreciado por las cifras siguientes:

—Acumuladores Ak. 50 suministrados para el servicio de balizamiento y provisión a los buques y dependencias de la Armada	2.303
—Del total anterior, parcial que corresponde a los buques y dependencias de la Armada . .	114
—Acumuladores AF. 40 cargados para Talleres Generales de la Base	1.667
—Cantidad de carburo de calcio consumido, kilogramos	63.915

Asimismo facilitó carga de gas acetileno para los trabajos de oxhídrica en los buques, dependencias de la Base y Talleres Generales del Arsenal.

Señales horarias radiotelegráficas — Trabajos astronómicos — Servicio de la Hora Oficial.

Durante el transcurso del año, se ha realizado por intermedio de la División OBSERVATORIO, el servicio de señales horarias destinadas a la navegación y a fines técnicos-científicos.

Asimismo, se ha cumplido sin inconvenientes la propalación de la Hora Oficial.

Durante el año se han realizado determinaciones completas de tiempo, por observaciones de pasajes meridianos de estrellas.

Con la iniciación del nuevo edificio destinado al Observatorio, en la Avenida Tristán de Achával, se harán con mayor eficiencia los servicios actuales y futuros.

Se estudia la adquisición de los instrumentos necesarios para reponer los que deben ser retirados por desgaste natural debido al uso.

DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL

Sin inconvenientes dignos de mención, esta Dependencia ha continuado durante el año sus actividades asignadas reglamentariamente.

Se continúa con la preparación de personal especializado con la cooperación de las Universidades de la Nación, para formar en el país técnicos en ramas cuya instrucción no se imparte en la Armada.

El plan de reclutamiento y formación del personal se continúa aplicando constantemente, habiendo contribuído en parte a la solución del problema que presenta la escasez de personal subalterno.

El traslado de la Escuela de Reclutamiento del personal subalterno a Río Santiago, al local de la antigua Escuela Naval Militar, ha traído resultados altamente satisfactorios en la preparación y adaptación de los aspirantes para la vida naval.

La Vicaría General ha cumplido con todo éxito sus actividades espirituales, en consonancia con lo estatuído en el "Manual e Instrucciones para el Clero de la Armada".

El estado sanitario del personal puede clasificarse como muy bueno, dado que, no obstante el aumento de sus hombres, el porcentaje de enfermos no ha aumentado en forma notoria.

El método Roentgen-fotográfico, puesto en práctica desde hace pocos años, ha puesto de relieve toda su eficiencia, ya que, en el año 1945, el personal afectado de tuberculosis disminuye su número casi a la mitad con relación al año anterior.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL

Dentro del cuadro general de las funciones que le corresponden a esta Dirección General, su labor durante el ejercicio financiero de 1945 se ha desarrollado en forma normal y en concordancia con los recursos que le fueron asignados.

Para solucionar la escasez de materias primas y materiales elaborados de procedencia extranjeros, cuya adquisición en plaza y en los mercados externos no ha podido realizarse como consecuencia de la situación mundial, ha debido desplegar una vasta y eficaz actividad para solucionar adecuadamente los problemas planteados, que han sido resueltos dentro de su esfera de acción y la colaboración de otras instituciones nacionales y de la industria privada del país.

A fin de mantener en estado de real eficiencia tanto el material flotante como el terrestre de la Marina de Guerra, ha efectuado los estudios y experiencias necesarios para encarar las construcciones, modificaciones y adquisiciones tendientes a ese efecto. Esto permitió que los buques e instalaciones en tierra puedan considerarse en muy buen estado de conservación a pesar del tiempo que llevan en servicio e intensa campaña cumplida por muchos de ellos, cuyo mantenimiento resulta oneroso además de tener que extremarse las medidas para que puedan cumplir satisfactoriamente sus actividades, ya que en las actuales circunstancias no es posible encarar su reemplazo.

Dado que la situación mundial había hecho imposible obtener en el extranjero pertrechos de guerra y materiales afines, como así también máquinas, herramientas, etc. ha debido buscarse un mayor empleo de los recursos locales, surgiendo la necesidad de orientar a la industria privada del país hacia la producción de dichos elementos. Esta política, iniciada en años anteriores, fué intensificada al máximo, manteniéndose un estrecho contacto con las fábricas y talleres, a quienes se les prestó toda clase de asesoramiento, con el objeto de incrementar la manufactura y producción de aquellos elementos de interés para la Marina.

Puede afirmarse que esta política ha dado un resultado altamente auspicioso, al extremo de convertir una industria local incipiente y embrionaria en una industria que hoy está capacitada de suplantar, sin ninguna desventaja, muchos materiales que antes se importaban del extranjero.

No fué menos ardua la labor realizada en la rama de construcciones terrestres, donde se ha desarrollado un vasto plan de trabajos, consistente en nuevas construcciones, reparación y conservación de edificios; ejecución y reparación de calles, caminos, vías férreas, canalizaciones, etc., con el propósito de dotar a la Marina de Guerra de importantes edificios que le eran indispensables para el desenvolvimiento de sus funciones.

De las obras contratadas, 16 han sido terminadas, 45 iniciadas y 1 en trámite de iniciación; habiéndose proseguido 25 obras comenzadas en años anteriores.

Por administración se han ejecutado y se prosiguieron 214 obras, cuyo control se efectuó con la

colaboración de las bases, arsenales y otras dependencias de la Armada.

Todas estas obras representan un valor muy superior al de años anteriores y han sido acometidas no obstante las dificultades que presentó la obtención de materiales extranjeros o fabricados con materias primas importadas. Para salvar las dificultades que significaban la carencia de estos elementos, se continuó con la política de especificar en los pliegos de condiciones los materiales producidos en el país que podían reemplazar a sus similares extranjeros. Esto originó un mayor estudio de los proyectos para poderlos adaptar en forma eficiente a dichos elementos.

El desarrollo de las obras sufrió un sensible retraso debido al racionamiento del cemento, como así también por la falta de vagones y la escasez de combustibles para el transporte ferroviario. Otro entorpecimiento fué originado por la anormal situación del transporte automotor, a raíz de la falta de cubiertas, combustibles y repuestos.

A pesar de estos inconvenientes, el programa de trabajos previstos ha sido cumplido en forma satisfactoria, y no obstante el retraso experimentado en los plazos contractuales, se ha obtenido un elevado promedio de obras, aún cuando no se ha alcanzado la realización total prevista.

Taller de Marina de Dársena Norte—

Los trabajos desarrollados por esta dependencia durante el año 1945, han superado en valores a los registrados en años anteriores, poniéndose en evidencia el celo y la actividad desplegados por este Taller.

Puede decirse que las necesidades de la Flota Mercante del Estado en este renglón, han sido satisfechos íntegramente por esta dependencia, sin descuidar la atención correspondiente a los requerimientos de la Marina de Guerra. Los diques de carena situados en su jurisdicción funcionaron normalmente.

Arsenal de Artillería de Marina-Zárate—

Este Arsenal ha llenado su misión en forma eficiente, reparando las armas y elementos afines.

Se sigue ampliando la construcción de materiales de guerra en general, los que han dado el resultado que se esperaba.

El personal Técnico y Administrativo ha cumplido sus tareas en forma altamente satisfactoria.

La labor desarrollada por la Escuela de Aprendices Operarios justifica las erogaciones que se invierten en su mantenimiento. El mercado de obreros industriales en Zárate sigue incapacitado para proveer los operarios cada vez más preparados y especializados que exigen las tareas de este Establecimiento.

DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

Aunque subsistentes las circunstancias desfavorables que ha debido afrontar esta Dirección General para su desenvolvimiento, el año transcurrido ha contado con más solución para sus problemas que el anterior, soluciones que fué necesario arbitrar con la industria nacional ante la absoluta falta de importación.

La adquisición de los elementos necesarios para el abastecimiento de la Armada y sus Dependencias, durante el año 1945, se ha efectuado con los inconvenientes que la prolongación del conflicto bélico y la iniciación del período de la postguerra ha creado al comercio e industria en todos sus aspectos.

Esta Dirección General, pese a los inconvenientes enunciados, ha llenado su cometido en forma satisfactoria, habiéndose sorteado los obstáculos originados por la escasez de materias primas u otros elementos indispensables, las restricciones existentes para importar algunos materiales considerados críticos y las disposiciones de orden interno que reglamentan determinados aspectos de la producción, especialmente en lo que concierne a las manufacturas de caucho, hilados, metales, etc.

La principal dificultad que debió sortear durante este año, fué la adquisición de cámaras y cubiertas para equipar los vehículos en servicio de la Armada, cuyas gestiones han durado cerca de 2 años y recién ahora se tiene la perspectiva de solucionarlo satisfactoriamente, pues, habiéndose aliviado la escasez

del caucho, ha sido posible obtener que los fabricantes aceptaran órdenes de compra por el suministro de los elementos necesarios para equipar los camiones en servicio, no así los destinados a los automóviles, respecto a los cuales subsisten las dificultades, pues la industria está en los preparativos iniciales de la fabricación con caucho sintético.

En lo que concierne a los materiales de procedencia extranjera, por causas que son del dominio público, continuó la dificultad para su adquisición, esperándose que en el año que se inicia se irá normalizando la situación.

Los aprovisionamientos se han dispuesto en forma normal en lo que se refiere a víveres y vestuario.

A partir del 1.º de julio de 1945 se ha puesto en vigor, con carácter definitivo, el nuevo régimen de alimentación para el personal de tropa.

En lo referente a consumo, fué necesario reforzar algunos créditos y conceder diversas provisiones sin cargo (especialmente en los renglones de cabo de cáñamo, manila y de alambre de acero flexible) debido al gran aumento que ha experimentado el precio de los mismos.

Las necesidades de elementos de dotación fija han sido satisfechas en lo posible, aunque se han tenido inconvenientes en obtener en plaza determinados materiales.

El valor de las existencias al 1.º de enero de 1946 ha experimentado un aumento, con relación al año anterior. Se considera que el mencionado aumento no es proporcional al volumen físico de los stocks, debido al mayor costo de los artículos adquiridos.

La paulatina normalización del tráfico marítimo, que ha permitido la llegada de materiales de im-

portación, agregado a la gran cantidad de hierro español adquirido por la Marina, ha puesto a esta Dirección General frente a un difícil problema, por cuanto en la actualidad se carece de los elementos de transportes necesarios para atender el retiro de los materiales y mercaderías acumuladas en la Sección respectiva (Aduana).

Servicio de Transportes Nacionales—

Se ha cerrado el año económico con un saldo de la Cuenta Especial “Producido de Transportes Nacionales” muy inferior al de años anteriores; ello tuvo su origen en que la División Transportes se vió precisada a pagar con el producido el gasto de las reparaciones de todos los buques.

Los Transportes “VICENTE FIDEL LOPEZ”, “PATAGONIA” y “USHUAIA” efectuaron sendos viajes a la Isla Riesco (Chile) para embarcar carbón los dos primeros para el Pontón Río Negro y el tercero para Río Gallegos.

Como consecuencia de la resolución de la Comisión Asesora de Coordinación del Tráfico Marítimo en el sentido de aumentar los fletes a la costa sud, fué redactada la nueva tarifa a aplicar por los Transportes, la cual fué puesta en vigencia en el corriente año.

Laboratorio de la Armada—

La tarea cumplida en los Laboratorios de la Armada ha sido intensa debido al número de análisis y ensayos efectuados, y extremadamente variada por la gran diversidad del material controlado.

No obstante la intensidad de la tarea efectuada, la División ha dispuesto de tiempo para atender

análisis solicitados por el comercio y diversas reparticiones nacionales y provinciales, tales como la Flota Mercante del Estado, Dirección General de Correos y Telecomunicaciones, Secretaría de Industria y Comercio, Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Civiles, Dirección de Explotación de Elevadores, Juzgado Federal en lo Criminal y Comercial, Instituto Bromatológico de Santa Fe, etc., quiénes, en tal forma, continúan expresando su confianza en la labor de estos laboratorios.

La lectura de los cuadros de estadística permite comprobar que durante el año 1945 se han realizado 25.732 análisis y ensayos, y, asimismo, que su índole ha sido grandemente variada.

Este número, que tiende a aumentar considerablemente, involucra la incorporación a sus servicios, de los análisis que origina la atención del personal por parte de la División Obra Social; para encarar satisfactoriamente su atención, se ha solicitado oportunamente el refuerzo de personal correspondiente.

Como se ha expresado en otras oportunidades, es evidente que si bien la ampliación del edificio constituye un elemento imprescindible para el adelanto y la buena marcha de la División Laboratorios, con ello sólo no podrá obtenerse el perfeccionamiento a que se aspira. Se necesita la provisión de los aparatos e instrumental de trabajo necesarios para la realización de los nuevos ensayos que la técnica aconseja y el perfeccionamiento de los que ya se efectúan y, además, se necesita el personal técnico imprescindible para poder llegar a la especialización deseada.

Se ha pedido, por ello, la adquisición de un gran número de aparatos e instrumental de trabajo, para cuya compra se dispone de una partida que fuera provisoriamente pedida en 1944.

Complementando lo dicho precedentemente respecto a los análisis y ensayos efectuados por la División Laboratorios durante el año 1945, se los expresa, sucintamente, en la siguiente planilla:

Sección	Ensayos de Pólvora y Explosivos	877
„	Análisis Industriales	1906
„	Resistencia de Materiales	2.023
„	Ensayos Eléctricos	1.564
„	Análisis Bromatológicos	907
„	Análisis Biológicos	18.455
	Total	<u>25.732</u>

Finalmente, la estación de servicio a objeto de las reparaciones y atención de los automotores de la Dirección General Administrativa, que se encuentra instalada en los Depósitos de Dársena Sud, se halla adelantada en su construcción calculándose que para el mes de abril del corriente año podrá ser habilitada.

DIRECCION GENERAL DEL CUERPO DE DEFENSA DE COSTAS

Esta Dirección General, creada por Decreto N.º 6.891|943, ha seguido sin interrupción las actividades que le dieron origen.

Los ciclos de instrucción de las distintas Unidades del Cuerpo se han realizado de acuerdo a los programas establecidos, con resultado satisfactorio.

Como una contribución al perfeccionamiento en la instrucción de su personal, se han desarrollado estudios en la siguiente forma:

Curso de Aplicación de Oficiales, que ha seguido por vez primera su curso regular, habiéndolo aprobado 6 oficiales;

Curso de Instrucción de Oficiales de Reserva, que inició sus actividades con 60 alumnos y se rigió por la reglamentación aprobada al respecto;

Escuela de Personal Contratado, con cursos para suboficiales, cabos, soldados y aprendices.

Durante el año, la Dirección General continuó los estudios y proyectos para el perfeccionamiento de la utilización y entrenamiento de las diferentes fuerzas que la constituyen, realizándose también la construcción de elementos de movilidad acuática y terrestre para el adiestramiento en las operaciones anfibas.

Se sigue con la revisión de la Reglamentación adecuada para dar forma definitiva a la estructuración de las Unidades y Dependencias.

PREFECTURA GENERAL MARITIMA

El año 1945 ha sido pródigo en acontecimientos realmente trascendentales en todos los órdenes.

Por ello, serenamente, con amplia visión guiada por directivas ajustadas a la realidad, la Prefectura General Marítima ha debido realizar una tarea intensa, con sostenido aliento, y le cabe la satisfacción de haberla llevado a cabo sin renunciamentos y con entusiasmo renovado en su personal.

Las diversas transiciones del estado de neutralidad al de guerra, y de ésta al de paz, se han sumado para hacer más intensa la tarea específica de esta autoridad marítima. El contralor, por motivos obvios, de las zonas donde ejerce su jurisdicción, el cuidado de los intereses cuantiosos confiados a su celo, la vigilancia constante para evitar hechos que pudieran comprometer nuestra posición internacional primero, y afectar luego los propios intereses de la Nación, sumados al contralor, a la vigilancia y actuaciones propias de la misión de policía, hicieron de la tarea de esta Prefectura una empresa ardua y difícil de ser llevada a buen término. Sin embargo, la dedicación con que fué encarada la tarea, el ahinco del personal y la bondad de las directivas, lo hicieron factible, en forma que constituye una gran satisfacción y un legítimo orgullo para todos sus integrantes.

No se ha descuidado tampoco su misión en el control del movimiento marítimo y fluvial, y su desenvolvimiento normal, así como la seguridad de

los buques, cargas, tripulantes y pasajeros, con resultado halagüeño, y, de igual manera, se cuidó de los intereses fiscales, prestándose además en cada caso la cooperación que otras autoridades requirieron.

Conflictos portuarios—

Durante el transcurso del año, relacionado con el trabajo, se han suscitado diversos conflictos gremiales en distintos puertos del país, pero, felizmente fueron solucionados algunos y otros se encuentran en vías de solución, no habiéndose registrado violencias de ninguna índole. Dichos conflictos se desarrollaron dentro de un clima de serenidad, y esta autoridad cuidó en cada caso que se respetara la libertad de trabajo.

Los paros, movimientos gremiales obreros, etc., de mayor intensidad suscitados durante el año, han sido los producidos en el puerto de Buenos Aires, los de la jurisdicción de la subprefectura de La Plata, Rosario, y de menor importancia, hubo paros parciales en otros puertos.

En todos los casos fueron reforzados convenientemente los servicios de policía, pero no fué necesaria la intervención de esta autoridad marítima, ya que las diferencias surgidas fueron solucionadas con intervención de la Secretaría de Trabajo y Previsión y las Delegaciones Regionales de esa Secretaría en el interior.

Contrabando—

La situación por la cual ha atravesado el mundo y que aún tiene sus reflejos en la escasez de ciertos artículos, ha convulsionado a los elementos delie-

tuosos quiénes quisieron sacar partido de la necesidad general, dedicándose al contrabando, siendo el foco principal la zona del Alto Uruguay, cuya extensión de 900 kilómetros y con países limítrofes, es propicia para esta clase de delito; pero cabe destacar que la acción constante, tesonera y eficaz del personal de esa zona, ha reducido paulatinamente el contrabando cada vez en forma más terminante, pudiéndose decir que en el transcurso del año fenecido, esta actividad delictuosa ha sido casi nula, pues la mayoría de las veces fueron apresados los contrabandistas.

Por otra parte, las personas y focos del contrabando están perfectamente localizados y ya poca eficiencia tienen sus planes y tentativas para reincidir en el delito.

La misma vigilancia ha sido efectuada en todos los puertos fronterizos, anulando casi por completo esa actividad, salvo escasas intervenciones en la aprehensión de mercaderías de escaso valor, que trataban de ser exportadas subrepticamente.

Reglamentos—

El 1.º de julio entró en vigor el nuevo Reglamento Orgánico para el Personal de la Prefectura General Marítima, aprobado por Decreto N.º 12686, de fecha 11 de junio de 1945, al cual fueron introducidas diversas disposiciones más acordes con la nueva estructuración en la organización de los distintos servicios asignados a la repartición y, en especial, las que contemplan el bienestar del personal en sus distintos aspectos para mejor desempeño de sus funciones.

El 1.º de agosto de 1945 se puso en vigencia el nuevo Reglamento Orgánico de la Escuela de Policía Marítima, aprobado por resolución ministerial de fecha 21 de julio del mismo año.

El 28 de diciembre entró en vigor el Reglamento para la Correspondencia Oficial, aprobado en noviembre 7 de 1945 —Circular 101— proyectado en base a disposiciones dictadas por el Ministerio de Marina sobre la materia, conformándolas a los servicios de la repartición; reúnese en él disposiciones dispersas, agrupándolas técnicamente y dictando en su consecuencia normas para la uniformidad de procedimientos en todas las dependencias de esta Prefectura General.

Han sido asimismo actualizadas varias disposiciones relacionadas con la nueva organización dispuesta por el Reglamento Orgánico de esta repartición, aprobado por el Superior Decreto número 22.993|944.

Movimiento portuario—

Como se podrá apreciar por los cuadros estadísticos y resúmenes incorporados a la presente memoria, el movimiento total de buques entrados y salidos durante el año, alcanzó a 237.219, con 45.431.742 toneladas de registro neto, lo que implica comparando estas cifras con las del año anterior, una disminución de 1.209 buques y un aumento de 1.023.499 toneladas.

El total de buques y toneladas de registro, descompuestas las sumas, corresponde:

Ultramar	3.352 buques con	6.988.056 tns.
Ultram. "Nav. Int."	920 " "	3.123.087 "
Cabotaje nacional .	215.555 " "	31.526.791 "
Cabotaje internac. .	17.392 " "	3.793.808 "

Estas cantidades parciales, con relación a las del año 1944, arrojan las diferencias siguientes:

Ultramar, un aumento de	541.699	tns.
Ultramar "Nav. Int.", un aumento de . .	333.286	„
Cabotaje Nacional, una disminución de . .	432.948	„
Cabotaje internacional, un aumento de . .	581.462	„

El movimiento de toneladas de buques ultramarinos, como podrá apreciarse, ha aumentado con respecto al año anterior, hecho atribuible a la terminación del conflicto bélico, notándose un mayor repunte durante el 4.º trimestre, en que se registró un aumento de 993.068 toneladas, comparada con el movimiento habido en el mismo período del año 1944.

En cuanto a la entrada y salida de pasajeros por los distintos puertos de la República, en su totalización de ultramar, cabotaje nacional y cabotaje internacional, alcanzó la cifra de 1.980.034 entrados y 1.962.710 salidos, total 3.942.744, lo que, comparado con el movimiento de 1944 acusa un aumento de 269.444 pasajeros.

Los pasajeros transportados por hidroaviones entre el puerto de la Capital con Montevideo, Colonia, Asunción y escalas, alcanzó a 13.838 entrados y 13.835 salidos, registrándose una pequeña disminución con respecto a 1944, que fué de 15.350 pasajeros entrados y 14.819 salidos.

Marina Mercante—

Esta repartición debió afrontar las nuevas tareas que le impuso su deber con motivo del estado de guerra de la República Argentina con Alemania y Japón, declarado el 27 de marzo de 1945.

Desde un primer momento pasaron a su cargo todas las cuestiones que implantó ese nuevo estado: medidas de seguridad en la navegación, en el orden portuario, en las personas de los países enemigos y contra el sabotaje y seguridad general en la jurisdicción y a bordo de los buques.

Sus principales intervenciones y disposiciones fueron con respecto a:

- 1—contralor del personal embarcado pertenecientes a países enemigos;
- 2—prohibición absoluta embarco naturales de Alemania y Japón;
- 3—medidas referentes a características de los buques mercantes nacionales y de seguridad en la navegación;
- 4—disposiciones para evitar actos de sabotaje;
- 5—instrucciones para los capitanes de buques argentinos;
- 6—excepciones para continuar en las condiciones de trabajo a los nacionales de Alemania y Japón (normas para ello);
- 7—disposiciones especiales referentes a la navegación y uso de embarcaciones de recreo y turismo, con relación al estado de guerra;
- 8—normas para el tráfico radiotelegráfico desde y para buques que efectuaran navegación marítima;
- 9—normas para los buques que navegaren en el Océano Atlántico a lo largo de la costa americana y referente a levantamiento de prohibiciones con respecto a tráfico radiotelegráfico y radiotelefónico y precauciones en la navegación;

- 10—contralor permanente de la posición de los buques argentinos en navegación;
- 11—contralor del movimiento de entrada y salida de buques mercantes en puertos argentinos;
- 12—reglamentación sobre transporte de correspondencia para buques y a personal embarcado de la Armada, por capitanes de buques mercantes nacionales;
- 13—confección de un elenco de embarcaciones inscriptas en el registro especial de yates, pertenecientes a personas naturales de Alemania y Japón.

Actualmente, aunque desaparecido el estado de guerra, como necesidad de orden general y a requerimiento de la Comisión Asesora de Coordinación del Tráfico Marítimo, se sigue manteniendo el contralor de los buques mercantes argentinos en su navegación marítima internacional y el movimiento de entrada y salida de buques mercantes en puertos de la República.

La subsistencia de estas medidas y su relación, al tiempo de constituir una perfecta organización en la función asignada, constituye un método de información completa que tiende a facilitar en el futuro, sin improvisaciones, la aplicación de planes que las circunstancias puedan exigir.

Teniendo en cuenta las disposiciones dictadas por Decreto N.º 7.717/945, fué necesario intervenir —lo que se sigue haciendo aún— en el otorgamiento de “permisos de rancho”, por intermedio de los respectivos departamentos técnicos y mediante las inspecciones a efectuar en cada caso de pedido.

Abordados los problemas para su solución inmediata, se incorporó, modificó y actualizó el Digesto Marítimo y Fluvial, habiéndose efectuado durante el año una serie de estudios y proyectos sobre disposiciones de esta Prefectura General, cuya realización ha significado notables mejoras en el desenvolvimiento de las actividades que le competen.

Personal—

El aumento progresivo operado durante el año fenecido de personal y elementos de movilidad, ha permitido lograr mayor eficiencia en el desempeño de las tareas específicas que competen a esta repartición.

La importancia de las obligaciones impuestas a las dependencias de la repartición —derivado lógico y consecuente de las diversas y complejas funciones que cumple—, originó que en el año 1944 fuese sometido a consideración del Ministerio de Marina un plan integral de necesidades dentro del cual iban involucradas las estimaciones correspondientes a material, armamento, construcciones y personal.

Dicho estudio analítico, calculado para ser llevado a cabo por etapas a fin de no recargar bruscamente el presupuesto en un solo ejercicio, hubo necesidad todavía de ampliarlo en la parte relativa a personal, ya que el incremento de labor hizo vislumbrar la conveniencia de un reajuste general, sobre todo, cuando la creación de otros servicios, extensión de jurisdicción y vigilancia en varios puertos, lo exigía imperiosamente.

Para un mejor acierto en la distribución racional, se confeccionaron planillas parciales de arma-

mento, procurando que los refuerzos fuesen siempre los más indispensables, asignándose todos luego de una detenida labor, a fin de que el plan orgánico, a medida que vegete, vaya respondiendo a las demandas previsibles para dotar servicios, tripular embarcaciones y automotores, etc.

A partir del 1.º de enero se realizaron los cambios de escalafones necesarios para regularizar la situación de revista del personal, de manera que cada uno desempeñe sus funciones específicas tal cual se proyectó en el aludido plan integral.

Con el propósito de cubrir todas las vacantes creadas en los escalafones del personal técnico profesional, se llamó a concurso en dos ocasiones, habiéndose cubierto todas, con excepción de cinco de ellas que no lo fueron por diversas razones. Así, se proveyeron los escalafones: médicos, farmacéuticos, practicantes, enfermeros, dentistas, escribanos, arquitectos, medidor líneas de carga, arqueadores, dibujantes, traductores, intérpretes, etc.

Escuela de Policía Marítima—

En el transcurso del año la Escuela de Policía Marítima ha continuado desarrollando la intensa labor que su naturaleza y finalidad le imponen. Pese a los inconvenientes que traban en cierto modo la amplitud de su desenvolvimiento, derivado por la escasez de espacio como para incorporar a un número más elevado de cadetes, como las necesidades del servicio lo imponen, la misma ha promovido, en el año que terminó, a 90 oficiales, 34 de los cuales egresaron el 1.º de marzo y 56 el 15 de diciembre; habiendo además 55 cadetes, dando fin al primer año de estudio.

Guardia de Prevención — Reclutamiento de Personal—

Propendiendo a un mejoramiento en la preparación del personal que ingresa a los escalafones del cuadro “A”, 2da. agrupación (personal subalterno de policía), los cursos de reclutamiento que funcionaban en esta Capital y localidades del interior fueron suprimidos, creándose en cambio las Guardias de Prevención en cada prefectura de zona, cuya misión primordial —a más de la preparación de la función específica de policía y la de servir de refuerzo a los efectivos ordinarios de la dependencia para el mantenimiento o restablecimiento del orden público, cooperación en los servicios de vigilancia, prestación de auxilio que requieren otras autoridades, etc.— es la de atender la provisión de vacantes que se crean o se producen por bajas de distintas clases, a fin de no restar los efectivos propios para los servicios inherentes a las dependencias.

Para tal objeto se asignó un oficial, un subayudante, dos cabos y veinticinco marineros a las distintas zonas, con excepción de la del Río de la Plata, a la que, por su importancia y amplitud de jurisdicción, se le duplicó dicha asignación

El personal dado de alta en el servicio de vigilancia con destino a las “Guardias de Prevención”, que posea conocimiento sobre navegación y conducción de motores marinos, una vez que haya recibido la instrucción básica policial y militar, y previa propuesta de la respectiva prefectura de zona a esta Prefectura General, es trasladado a los talleres de la División Material donde, por el término de seis meses, reciben una instrucción teórico-práctica para completar su preparación profesional, a cuyo tér-

mino será sometido a examen; de aprobarlo, pasará, a revistar en los escalafones de los servicios de Navegación o Máquinas.

Durante el año que termina, el número de alumnos alcanzó a 85, incluyendo los que cumplen un ciclo de tres meses.

Escuela Nacional de Náutica—

El cierre de la inscripción de la Escuela Nacional de Náutica para rendir examen de ingreso a ambos cuerpos arrojó un total de 401 aspirantes, signo evidente del interés que despierta en la juventud la Marina Mercante Nacional.

Los exámenes dieron comienzo el día 15 de diciembre de 1944, comenzando las clases el 15 de marzo.

Del total de inscriptos, ingresaron 42 al curso de Pilotos y 31 al de Maquinistas.

Referente al curso de Maquinistas, se ha subsanado un serio inconveniente al efectuar los alumnos la práctica correspondiente a dicho curso en el Taller de Marina de Dársena Norte, lo que representa un cambio notable en la preparación y conocimiento que toma directamente en el mismo y en los buques que se reparan en ese Taller.

En el nuevo plan de estudio se contempla la necesidad de ampliar todo cuanto se refiere a instrucción marinera, botes, ejercicios militares, sobre todo manejo de fusil, a fin de prepararlo no sólo técnicamente sino también militarmente al ciudadano que pasará a formar parte de la reserva naval.

Por otra parte, a fin de familiarizar al alumnao con los buques, se efectuaron embarques periódicos con navegación hasta la Isla Martín García al

mando de un suboficial o cabo y con alumnos de ambos cuerpos.

El nuevo reglamento, dada su mayor amplitud, ha permitido seguir orientando hacia las necesidades venideras todo lo relacionado a la organización de la Escuela, separando las distintas ramas para que puedan desenvolverse mejor.

Curso de Aplicación—

El curso de aplicación para Ayudantes de 1ra. y 2da., prescripto en el Reglamento Orgánico para el Personal de la Prefectura General Marítima, se inició en el mes de junio de 1945.

Habilitación y supresión de Dependencias—

Con motivo de la elevación de la Ayudantía de Santa Ana, y la supresión de las ayudantías de Bouvier y Candelaria, se modificaron los límites de jurisdicción de las zonas del Alto Paraná y Paraguay y Bajo Uruguay, en lo que respecta a la subprefectura de Formosa y Ayudantías de Pilcomayo y Santa Ana para la primera de las zonas nombradas, y subprefectura de Concordia y Ayudantía de Federación, para la segunda.

A solicitud de las prefecturas de zona, se crearon los siguientes destacamentos: Juan Ortiz, dependiente de la subprefectura de Rosario de la zona del Bajo Paraná; Punta Mercedes, dependiente de la ayudantía de Pilcomayo, y Dalmacia, dependiente de la subprefectura de Formosa, ambos de la zona del Alto Paraná y Paraguay; Barra Mocoretá y Salto Grande, dependiente de la ayudantía de Federación, de la zona del Bajo Uruguay; Caleta Olivia, dependiente de la subprefectura de Comodoro

Rivadavia, y Puerto Rawson, dependiente de la subprefectura de Madryn, ambos de la zona de la Costa Sur.

También se habilitaron los destacamentos Sauce Uruguay, dependiente de la ayudantía de Guazú Guazucito, y Las Palmas, dependiente de la subprefectura de Tigre, ambos de la zona del Delta.

En cambio se operó la supresión del destacamento Muelle Ferrocarril, dependiente de la subprefectura de Concordia, de la zona del Bajo Uruguay, porque ninguna razón de orden policial aconsejaba su funcionamiento.

Practicaje—

El total de practicajes, durante el año, alcanzó la suma de 13.759, siendo el número de prácticos habilitados en las diversas zonas de 301; estando en servicio activo 276 y 20 acogidos a los beneficios del artículo 1013 bis del Digesto Marítimo y Fluvial.

El material flotante se encuentra en buenas condiciones y durante el año 1945 se le ha hecho objeto de diversas reparaciones, a fin de mantenerlo en las condiciones más eficientes para el servicio a que está destinado.

Administración—

La Sección Contaduría y Tesorería ha procedido, en lo concerniente a recepción, pago, rendición de sueldos, etc., del personal de la Dirección General y dependencias, en forma normal y regular, como también al abono de las facturas en la Capital y giros de expedientes de gastos al interior, a pesar de lo extenso de la jurisdicción, lo que originó una serie de operaciones, diversidad de giros, remisión

de valores declarados y transferencias, para proceder al pago casi simultáneo de los haberes al personal.

Finalmente, es halagador poder consignar que la labor del año a cargo de la repartición, ya sea en el orden policial como en el administrativo, técnico o profesional, fué cumplida sin inconvenientes y en forma eficiente y satisfactoria.

En los cuadros y gráficos que se acompañan figuran las estadísticas y resúmenes del movimiento general de buques y el de las diversas actividades desarrolladas por la Prefectura General Marítima durante el año 1945.

PUERTO DE LA CAPITAL

Movimiento general de buques cargados y en lastre

Especificación	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas de registro neto	Buques	Toneladas de registro neto
Ultramar				
Cargados	1.019	1.924.523.—	1.074	2.418.185.—
En lastre	197	602.663.—	78	185.248.—
Total	1.216	2.527.186.—	1.152	2.603.433.—
Ultramar (Navegación interior)				
Cargados	215	780.237.—	49	163.551.—
En lastre	6	21.479.—	139	455.503.—
Total	221	801.716.—	188	619.054.—
Cabotaje				
Cargados	13.180	3.183.117.—	3.494	1.284.205.—
En lastre	2.126	170.067.—	11.568	2.107.657.—
Total	15.306	3.353.184.—	15.062	3.391.862.—
Cabotaje internacional				
Cargados	3.807	1.158.634.—	1.260	566.008.—
En lastre	503	51.990.—	3.181	644.743.—
Total	4.310	1.210.624.—	4.441	1.210.751.—
Totales generales				
Cargados	18.221	7.046.511.—	5.877	4.431.949.—
En lastre	2.832	846.199.—	14.966	3.393.151.—
Total general	21.053	7.892.710.—	20.843	7.825.100.—

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

Especificación	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas de registro neto	Buques	Toneladas de registro neto
Ultramar				
Cargados	1.112	2.025.858.—	1.523	3.227.663.—
En lastre	567	1.498.983.—	150	235.552.—
Total	1.679	3.524.841.—	1.673	3.463.215.—
Ultramar (Navegación interior)				
Cargados	289	1.016.167.—	300	1.066.380.—
En lastre	177	565.567.—	154	474.973.—
Total	466	1.581.734.—	454	1.541.353.—
Cabotaje				
Cargados	65.657	11.334.725.—	43.290	9.553.028.—
En lastre	42.444	4.513.001.—	64.164	6.126.037.—
Total	108.101	15.847.726.—	107.454	15.679.065.—
Cabotaje internacional				
Cargados	5.027	1.377.574.—	2.626	773.390.—
En lastre	3.523	490.160.—	6.216	1.152.684.—
Total	8.550	1.867.734.—	8.842	1.926.074.—
Totales generales				
Cargados	72.085	15.754.324.—	47.739	14.620.461.—
En lastre	46.711	7.067.711.—	67.084	7.989.246.—
Total general	118.796	22.822.035.—	118.423	22.609.707.—

Movimiento total de buques y toneladas de registro, entrados y salidos de los puertos de la República, según sus banderas, durante el año 1945

BANDERA	ENTRADA		SALIDA		TOTALES	
	Buq's	Toneladas	Buq's	Toneladas	Buq's	Toneladas
Argentina	116,123	18,054,554.—	115,741	17,930,186.—	231,861	35,984,740.—
Inglesa	462	2,024,883.—	466	2,032,136.—	928	4,057,019.—
Española	192	543,283.—	191	510,279.—	383	1,053,562.—
Norteamericana	122	524,789.—	117	504,124.—	239	1,028,893.—
Sueca	205	437,300.—	203	427,534.—	408	864,834.—
Brasileña	525	358,240.—	529	349,803.—	1,054	708,043.—
Noruega	49	144,576.—	50	147,181.—	99	291,757.—
Holandesa	36	129,691.—	36	125,257.—	72	254,948.—
Chilena	76	99,072.—	74	100,075.—	150	199,147.—
Dinamarquesa	24	100,092.—	23	95,059.—	47	195,151.—
Uruguaya	307	85,176.—	315	87,528.—	622	172,704.—
Paraguaya	593	59,677.—	600	60,664.—	1,193	120,341.—
Peruana	22	55,128.—	22	52,220.—	44	107,348.—
Griega	17	48,940.—	17	49,515.—	34	98,455.—
Francesa	10	42,815.—	8	34,993.—	18	77,813.—
Panamcña	8	34,642.—	8	32,028.—	16	66,670.—
Sudafricana	6	20,350.—	7	23,596.—	13	43,946.—
Suiza	7	19,018.—	6	15,557.—	13	34,575.—
Polaca	3	15,363.—	3	15,363.—	6	30,726.—
Belga	3	14,320.—	2	10,048.—	5	24,368.—
Yugoeslava	2	7,181.—	1	3,591.—	3	10,772.—
Mejicana	1	2,188.—	1	2,188.—	2	4,376.—
Portuguesa	3	777.—	3	777.—	6	1,554.—
Suma total	118,796	22,822,035.—	118,423	22,609,707.—	237,219	45,431,742.—

Resumen general

Del movimiento de buques y toneladas de registro habido en los puertos de la República, durante el quinquenio 1941 - 1945.

Años	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1941	108.591	29.390.679.02	108.156	24.234.351.76
1942	121.185	22.846.029.66	119.888	22.821.910.15
1943	122.182	21.550.393.23	122.333	21.448.260.72
1944	119.724	22.223.356.—	118.704	22.184.887.—
1945	118.796	22.822.035.—	118.423	22.609.707.—

PASAJEROS

Resumen de entradas y salidas en los puertos

Especificaciones	ENTRADA	SALIDA	TOTALES
Puerto de la Capital			
Ultramar	5.156	6.468	11.624
Cabotaje	43.766	40.653	84.419
Cabotaje Internacio- nal	181.344	185.602	366.946
Total	230.266	232.723	462.989

Demás puertos del país			
Ultramar	515	648	1.163
Cabotaje	1.430.008	1.408.338	2.838.346
Cabotaje Internacio- nal	319.245	321.001	640.246
Total	1.749.768	1.729.987	3.479.755

Total general

Puerto de la Capital . .	230.266	232.723	462.989
Demás puertos del país .	1.749.768	1.729.987	3.479.755
Totales	1.980.034	1.962.710	3.942.744

Movimiento de hidroaviones y pasajeros en el puerto de la Capital durante el año 1945

ENTRADA		PUERTOS	SALIDA	
Hidroaviones	Pasajeros		Hidroaviones	Pasajeros
613	8.708	Montevideo	618	9.071
279	4.166	Colonia	278	3.858
104	964	Asunción y escala.	107	906
996	13.838	Totales	1.003	13.835

Cuadro con resumen general del movimiento de pasajeros habido en los puertos de la República, durante el quinquenio 1941 — 1945

Años	ENTRADA				SALIDA				Total General
	Ultramar	Cabotaje	Cabotaje Internac.	Total	Ultramar	Cabotaje	Cabotaje Internac.	Total	
1941	14.872	1.080.841	439.525	1.535.238	14.245	1.068.379	428.955	1.511.579	3.046.817
1942	5.041	1.166.711	397.783	1.569.535	4.370	1.096.536	377.971	1.478.877	3.048.412
1943	3.010	1.272.457	373.514	1.648.981	3.127	1.234.207	360.707	1.598.041	3.247.022
1944	2.605	1.467.061	391.808	1.861.474	2.963	1.418.932	389.931	1.811.826	3.673.300
1945	5.671	1.473.774	500.589	1.980.034	7.116	1.448.991	506.603	1.962.710	3.942.744

GOBERNACION MARITIMA DEL TERRITORIO DE LA TIERRA DEL FUEGO

Sistema de gobierno—

El sistema de gobierno que rige en el Territorio, es el que se ha establecido de acuerdo al Decreto número 5.626|943, a cuyo efecto se han reglamentado las funciones de los diferentes cargos y servicios, conforme a la Ley de Organización de los Territorios Nacionales (N.º 1532) y las demás que la complementan; en lo que respecta al aspecto civil de la Administración y en lo referente al orden militar, se ha dado cumplimiento a las reglamentaciones vigentes en la Armada.

Dicho sistema ha demostrado ser conveniente y altamente ventajoso, por cuanto concentra en una sola mano los problemas civiles y militares. Lo expuesto ha evitado la dispersión de esfuerzos y ha permitido el empleo de un solo criterio en la Administración. Los beneficios inmediatos observados, han sido altamente elocuentes, repercutiendo en forma notable en la vida económica, administrativa, etc., del Territorio.

Puede afirmarse que todos los problemas encarados, lo han sido coordinando el aspecto civil y militar de los mismos, para hacer de ellos uno solo, como lo reclaman los intereses del país.

El sistema de gobierno está, al presente, perfectamente cimentado y prestigiado, reflejándose su acción en la actividad y bienestar que es dado apre-

ciar en todo el Territorio, donde se han creado fuentes de trabajo que absorben en su totalidad la mano de obra disponible.

Han constituido una preocupación especial de las autoridades, los siguientes puntos:

- 1—Construcción de escuelas y todos los problemas inherentes a la instrucción pública.
- 2—Problemas sanitarios.
- 3—Radicación y arraigo de los pobladores.
- 4—Mejoras en las condiciones de vida y alimentación de la población.
- 5—Fomento industrial.
- 6—Fomento de la ganadería; fomento de la cría, del ganado yeguarizo y mular; exposición ganadera y donaciones de premios.
- 7—Fomento de la agricultura, productos de huerta y forrajeras.
- 8—Provisión de energía eléctrica a Ushuaia, mediante el embalse del Río Olivia.
- 9—Provisión de agua a las localidades de Ushuaia y Río Grande; Plan a cumplirse en el año 1946.
- 10—Industrialización de la madera desde el punto de vista de su destilación.
- 11—Estudio e investigación de la turba.
- 12—Estudios e investigaciones forestales y geológicas.
- 13—Estudio e investigaciones sobre conocimiento del suelo agrícola.
- 14—Aclimatación de pastos en base al estudio del suelo.
- 15—Relevamiento topográfico para completar planchetas.
- 16—Estudio de los placeres auríferos.

- 17—Construcción de viviendas en Ushuaia y Río Grande, de acuerdo al plan de la Administración Nacional de la Vivienda.
- 18—Creación de becas de parte de la Gobernación para los alumnos egresados del 6.º grado, que deseen cursar escuelas de Artes y Oficios.
- 19—Siembra de salmónidos en los lagos y ríos.
- 20—Reforestación y ley de bosques.
- 21—Estudio y censo de las loberías del Territorio.
- 22—Gestiones para la adquisición de 300 kilómetros de línea decauville.
- 23—Estudios para encarar el problema que ofrece el puerto de Río Grande.
- 24—Construcción del muelle en el puerto de Ushuaia.
- 25—Instalación de una cámara frigorífica en Ushuaia.
- 26—Adquisición de un avión para pasajeros y carga para el Territorio.
- 27—Servicio de radiodifusión.
- 28—Aclimatación de la planta gomosa Kok Sa-ghyz.
- 29—Construcción de un varadero en Ushuaia.
- 30.—Radicación de colonias pesqueras en el Territorio.
- 31—Organización de la Policía.
- 32—Red caminera.
- 33—Asignación de veterinario regional y campaña contra la sarna.
- 34—Adquisición de buques para atender la zona de Tierra del Fuego.
- 35—Catastro médico de todos los niños del Territorio.

- 36—Construcción de los hospitales de Río Grande y Ushuaia.
- 37—Traslado de los productos del Territorio, al norte: lanas, maderas, etc.
- 38—Estudio de la fauna marítima.
- 39—Organización de comedores escolares.
- 40—Nombramiento de personal docente en ambas escuelas.
- 41—Organización de estaciones sanitarias en los Destacamentos Policiales; ambulancia para el servicio público.
- 42—Correo a través de la Cordillera.
- 43—Problemas de destilación de maderas y su estudio.
- 44—Instalación de secaderos de madera, en la zona norte y sur.
- 45—Asignaciones de un coeficiente de sueldo para los empleados nacionales que presten servicio en el Territorio.
- 46—Construcciones diversas, aprobadas por el Poder Ejecutivo, para ser llevadas a cabo en el Territorio.
- 47—Instalación de un hospital provisorio en la enfermería del cuartel de Río Grande, hasta tanto quede terminado el edificio en proceso de construcción.

Los asuntos que se han detallado, demuestran la diversidad de problemas a que se ha abocado la Gobernación Marítima, en un todo de acuerdo con el plan trazado al efecto.

Economía y producción—

La economía del Territorio, al igual que el resto del país, ha sufrido la influencia de la actual situa-

ción mundial, que alcanza a todos los aspectos de las actividades.

Siendo la cría del ganado ovino la principal fuente de riqueza en explotación, sobre ella han incidido los problemas del momento, habiéndose observado que los elevados precios alcanzados por la carne en el frigorífico de la CAP de Río Grande, se han complementado con los de la lana, para las cuales ha habido mercados y cotizaciones muy remunerativas.

La industria de la madera se ha visto también muy favorecida por la gran demanda del producto, no sólo fuera del Territorio, sino también dentro del mismo, a causa de las numerosas construcciones que se efectúan.

En el transcurso del año, no sólo se han mejorado las instalaciones de los aserraderos existentes, sino que se han creado otros, especialmente en la zona norte del Territorio, a los cuales es indispensable prestarles apoyo oficial, en el sentido de facilitarles el movimiento de la materia prima y el transporte de los productos industrializados, reservando bodegas a este efecto.

Actualmente los sistemas de trabajo en la industria de la madera, presentan muchas fundamentales fallas, que consisten principalmente en que no se respeta la época para el corte; falta de estacionamiento del rollizo y de la madera industrializada y carencia de equipo de secado, indispensable en una zona como ésta.

Hasta el presente no se ha materializado nada referente a la nueva ley de bosques, lo que es indispensable hacer sin demora, a fin de no afectar por más tiempo una riqueza tan importante y fun-

damental, no sólo para el Territorio, sino también para el país. La que actualmente rige, no sólo es anticuada, sino que no contempla ninguno de los aspectos del problema en la forma que lo reclaman los intereses de la Nación y la protección y subsistencia de los bosques, por cuanto ella debe ser el factor regulador de la explotación racional y el elemento básico de la conservación, reforestación y regeneración de los mismos.

Las consideraciones que separadamente merecen los diferentes productos del Territorio, son las que se expresan:

Fauna Marítima.—Funcionarios de la Dirección de Piscicultura, destacados con fines de estudio en la Tierra del Fuego, han constatado la existencia de una riqueza marítima importantísima, no sólo en el litoral Atlántico, sino también en la zona del Beagle. Esta riqueza está representada por la existencia de grandes cantidades de pescados, de alta calidad, entre los cuales se destaca la sardina, la que se presenta en forma permanente en el litoral, al sur de Río Grande, especialmente en la zona de Caleta Policarpo y Bahía Thetys, lugares donde existen las roquerías de lobos más importantes. No obstante lo expresado, la industria pesquera no se ha establecido en el Territorio, para lo cual se considera indispensable que la Dirección de Piscicultura continúe sus investigaciones y exploraciones, a fin de establecer en forma completa, la existencia e importancia de los cardúmenes, como así también sería indispensable llegar a una satisfactoria clasificación de las especies.

El pescado constituye un alimento indispensable para completar y complementar la alimentación de

la población, en atención a los elementos vitamínicos que posee, los cuales permitirían balancear la falta de los mismos que se nota en los productos alimenticios de fácil adquisición en la zona.

En lo que respecta a la siembra de peces (salmónidos) en los lagos y ríos del Territorio, se ha seguido en el año 1945 la política iniciada en el año 1944, por cuyo motivo se han sembrado no menos de 100.000 unidades en los lagos General Roca y Kami y Río Olivia. Los demás ríos del Territorio poseen trucha y trucha salmonada.

A fin de encarar como corresponde la explotación del lobo en el Territorio, han actuado en la presente estación comisiones de técnicos, enviadas por la Dirección de Piscicultura. Los productos que se obtienen del lobo están alcanzando en los momentos actuales, precios elevados, lo que permite asegurar que la industria del lobo ha de surgir en condiciones ventajosas en el futuro, cuando tales productos se afiancen definitivamente en el mercado.

Agricultura.—Las condiciones generales de las tierras del Territorio se presentan altamente favorables para la siembra de forrajeras. Los resultados obtenidos por la Gobernación Marítima en las charcas experimentales de Ushuaia y Río Grande permiten asegurar que la Tierra del Fuego permitirá, con poco esfuerzo, proporcionarse todo el forraje indispensable para encarar con éxito el fomento de la cría del ganado yeguarizo y mular, como así también la explotación de tambos, desde que tan necesaria sería la producción de leche y derivados.

En el sentido expuesto, ha sido intensa la campaña desarrollada por las autoridades de la Gobernación para llevar adelante el incremento de la

agricultura, a cuyo efecto ha propuesto a la Dirección de Tierra un plan tendiente a intensificar los cultivos, en los campos fiscales.

Los productos de huerta son también muy fáciles de obtener, pudiéndose decir que al presente, ellos se han multiplicado ventajosamente en las localidades de Ushuaia y Río Grande.

Industria frigorífica.—El frigorífico de Río Grande, propiedad de la CAP, absorbe íntegramente la producción ganadera, representada por 300.000 cabezas de ovinos tipo exportación y de la más alta calidad. Estos productos salen directamente para el extranjero, en buques que llegan a San Sebastián, donde se efectúa el trasbordo de los envíos que se hacen desde Río Grande.

Ganadería.—Al presente, constituye la riqueza explotada de mayor importancia y ella está representada por un plantel de 800.000 ovinos, que producen más de 300.000 corderos.

El número de establecimientos ganaderos radicados en la zona norte del Territorio, es de 50, ubicados en campos fiscales y 8 los de propiedad privada. En la zona del Beagle, sacando una estancia dedicada a la cría de ganado ovino y que es de propiedad particular, los demás lotes se utilizan para pastoreo de hacienda destinada al consumo de la población de Ushuaia.

Destilación de turba y madera.—Actualmente una comisión de técnicos de la Dirección de Geología y Minas, ha iniciado trabajos de exploración, clasificación y cubicación de material turboso.

El estudio de los turbales y yacimientos de lignito, constituyen al presente una de las riquezas

potenciales de gran porvenir en la Tierra del Fuego, desde que ello puede constituir la base de una industria de alcances insospechados. En efecto, de la destilación de la turba, es posible obtener coque, capaz de dar hasta 8.000 calorías, a lo que debe agregarse la obtención de aguas alquitranadas o alquitrán de turba, cuyos subproductos son: bencina, nafta, kerosene, aceites livianos y pesados, fuel-oil, etcétera.

En lo que respecta a la destilación de la madera, esta Gobernación Marítima ha dispuesto se efectúen trabajos de laboratorio, los que han dado resultados altamente satisfactorios.

Regeneración y reforestación de bosques.—Las especies de árboles que constituyen los bosques de la Tierra del Fuego alcanzan su pleno desarrollo en períodos de tiempo extraordinariamente largos. Por esta razón la regeneración natural de los bosques, significa un proceso muy lento, si se tiene en cuenta las posibilidades que existen de poder reemplazarlas por una reforestación efectuada en base a la aclimatación de especies de crecimiento rápido.

Al presente, la Gobernación Marítima ha iniciado la preparación de un vivero, con semillas proporcionadas por la Dirección de Bosques, las que fueron obtenidas en el Canadá; se espera obtener buenos resultados.

Aclimatación de la planta-gomosa Kok Saghyz.—Bajo el auspicio del Instituto Fitotécnico de Santa Catalina, se están llevando a cabo ensayos con una planta gomosa, denominada Kok Saghyz, la que se adapta especialmente a climas fríos como el de estas regiones.

Vías de comunicación—

Marítima.—En el transcurso del año los Transportes de la Armada han atendido las necesidades de la población y aquellas derivadas de las numerosas obras que ejecuta por administración el Ministerio de Marina, Ministerio de Obras Públicas y Administración Nacional de Vialidad.

El ritmo siempre creciente que tienen las actividades que se desarrollan en el Territorio, han hecho sentir la necesidad de aumentar el número de buques destinados a los servicios de la Tierra del Fuego, a fin de poder atender debidamente, no sólo el transporte de materiales, sino también la salida de los productos ganaderos y aquellos derivados de la industria de la madera.

En el sentido expuesto, se ha solicitado se considere la posibilidad de adquirir o construir dos buques, cuyas características respondan a las necesidades específicas del Territorio, especialmente en lo que respecta a capacidad de bodegas, en función del tipo de carga a transportar.

El movimiento de mercaderías entradas y salidas por el puerto de Ushuaia, durante el año 1945 y su comparación con el año 1944, se consigna a continuación, a fin de establecer el ritmo de tales actividades en el principal puerto de la Tierra del Fuego:

Fecha	Materiales desembarcados		Materiales embarcados	
	Kilos	Valor m\$.n.	Kilos	Valor m\$.n.
1944 . . .	6.724.982	4.579.410,04	6.837.911	642.425,50
1945 . . .	5.700.620	4.986.344,00	5.950.001	873.310,14
Diferenc.	1.024.362	+ 406.933,96	— 887.910	+ 230.884,64

Terrestre.—La actividad desplegada por la Administración Nacional de Vialidad ha sido muy intensa, especialmente en lo relacionado con los estudios de rutas en proyecto. Puede decirse que el plan vial se lleva a cabo en forma activa y sin tropiezos.

Se ha iniciado la construcción de caminos de necesidad y puentes cuya terminación representará una evidente ventaja para el Territorio y para la Nación.

Aérea.—Las comunicaciones aéreas, establecidas por la Gobernación Marítima entre Ushuaia-Río Grande y Río Gallegos, se han desarrollado sin interrupción alguna durante todo el año, empleándose a este efecto aviones de bombardeo Martín.

El empleo del avión asignado a la Gobernación Marítima, se ha hecho extensivo a los siguientes servicios:

I—Correo naval Ushuaia - Río Grande - Gallegos.

II—Traslado y movilidad de personal de la Gobernación Marítima y funcionarios de la Administración Nacional.

III—Traslado de facultativos por razones profesionales.

IV—Permanente cooperación con las comisiones de estudio que actúan en el Territorio.

V—Traslado de pobladores en circunstancias especiales, de acuerdo a lo determinado por la Gobernación Marítima.

VI—Traslado de enfermos.

VII—Servicios diversos de inspección, vigilancia, etc.

El avión está siempre en condiciones de procurar una conveniente seguridad para la vida de los po-

bladores del territorio, ya sea transportándolos o bien procurando las medicinas indispensables en casos imprevistos, por todo lo cual se ha depositado en estos servicios una gran confianza, que es conveniente mantener y mejorar en lo posible.

Alámbricas e inalámbricas.—La Gobernación ha procedido a instalar los equipos de radioteléfono, correspondientes al servicio policial en Ushuaia, Destacamento Lapataia, Destacamento Los Cerros, Comisaría Río Grande. A medida que los demás destacamentos sean habilitados, se irá aumentando la red de radioteléfonos con múltiples ventajas para los servicios y para la población, especialmente en las regiones aisladas.

El servicio establecido por la Dirección de Radiocomunicaciones ha funcionado en condiciones normales, habiéndose observado un mejoramiento general de los mismos. Este servicio representa una ventaja de incalculable valor para regiones tan aisladas como éstas.

Factores sociales—

Problema de la vivienda.—Las actividades que actualmente se desarrollan en el Territorio, han acentuado notablemente la falta de viviendas, a causa de la afluencia de nuevos y numerosos pobladores, como así también a la radicación de autoridades del Ministerio de Marina..

Al presente, la vivienda es mala en toda la Tierra del Fuego, a lo que debe agregarse que es en extremo escasa y cara. Por estas razones, la Gobernación Marítima ha tomado las siguientes medidas, tendientes a dar solución práctica a este importantísimo problema:

- I—Se ha acogido al convenio de coparticipación con la Administración Naval de la Vivienda, para optar a los beneficios del régimen especial, establecido en el Decreto número 11.157/945.
- II—Ha solicitado que la Administración Nacional de la Vivienda destine la suma de pesos 300.000 para construcción de casas en Ushuaia. Esto mismo corresponderá hacer para la localidad de Río Grande.
- III—Que la construcción de las casas se efectúe por Administración y por intermedio de la Dirección de Construcciones Terrestres del Ministerio de Marina.
- IV—La Gobernación Marítima contribuirá con el 15 % de las cantidades que se inviertan en la construcción de las referidas obras.

Provisión de agua y construcción de obras sanitarias en las localidades de Ushuaia y Río Grande.—

Habiendo finalizado los estudios que la Administración Nacional del Agua ha efectuado en el Territorio, se ha solicitado la inclusión en el Presupuesto del año 1946, de las partidas necesarias para la ejecución de las obras, a lo que se ha accedido.

*Problemas sanitarios.—*La Gobernación Marítima ha desarrollado una acción tendiente a dar solución práctica a los problemas sanitarios del Territorio, en la forma que se detalla a continuación:

- 1—Transformación de la Maternidad y Centro Infantil de Río Grande en Hospital Regional.
- 2—Instalación de estaciones sanitarias en los Destacamentos Policiales, equipados al efec-

to con enfermería y botiquín, contando además con el auxilio del radioteléfono.

- 3—Adquisición de una ambulancia para Río Grande. En la zona de Ushuaia se dispone de lanchas para acceso a los diferentes lugares del Canal Beagle. El avión adscripto atiende además todos los requerimientos del traslado de enfermos.
- 4.—Nombramiento de parteras para Río Grande y Ushuaia.
- 5—Nombramiento de médicos y dentistas en las Escuelas N.º 1 y N.º 2.
- 6—Instalación de una farmacia en Río Grande.
- 7—Se está gestionando la instalación de salas de cirugía en Río Grande y Ushuaia.
- 8—Se ha propuesto la instalación provisoria del Hospital de Río Grande en la enfermería de los cuarteles.
- 9—Nombramiento de médicos de policía para las localidades de Ushuaia y Río Grande.
- 10—Organización de los servicios de la División Obra Social del Ministerio de Marina.
- 11—Se han dictado disposiciones tendientes a eliminar el curanderismo y la debida atención por personal médico del Territorio de las mujeres que requieran servicios médicos en las maternidades.
- 12—Se ha iniciado una intensa campaña, tendiente a mejorar las condiciones alimenticias de la población.
- 13—Se ha intensificado la atención médica de los niños en edad escolar.
- 14—La Gobernación Marítima ha dispuesto la inspección médica periódica de los lugares aislados en la zona del Beagle.

15—Se ha dispuesto la entrega de medicamentos gratis en los casos justificados.

En lo que respecta a la acción sanitaria cumplida en las escuelas, se detalla a continuación la obra realizada :

16—Adquisición de rayos ultravioleta.

17—Nombramiento de visitadora escolar.

18—Examen médico de los alumnos.

19—Intensificación del tratamiento odontológico.

20—Se está procediendo a obtener el catastro médico de todos los niños en edad escolar.

21—Se han mejorado los comedores escolares.

22—Se han dado conferencias sobre temas médicos a los alumnos de los colegios.

Radición y arraigo de los pobladores.—Con el objeto de fomentar el aumento de la población del Territorio como factor importante de progreso, y conseguir el arraigo de familias, la Gobernación Marítima ha desarrollado la acción que se detalla a continuación :

1—Proporcionar asistencia médica adecuada.

2—Asegurar el normal funcionamiento de las Escuelas N.º 1 y N.º 2.

3—Construcción de casas económicas en Ushuaia y Río Grande.

4—Facilitar y hacer económicas las comunicaciones.

5—Repartición de las tierras fiscales, de manera de contemplar los intereses del país y del Territorio, evitando la formación de latifundios.

6—Encargar la explotación de todas las riquezas del Territorio.

- 7—Facilitar el traslado de familias de la zona norte del país, que deseen radicarse en el Territorio.
- 8—Encarar el abaratamiento de la vida.
- 9—Facilitar la obtención de la carta de ciudadanía a los numerosos extranjeros que deseen obtenerla.
- 10—Fomentar la explotación de la fauna marítima.

Mejoras en las condiciones de vida y alimentación de la población.—Puede decirse que el Estatuto del Peón, como así también todos los decretos relacionados con las actividades del trabajo en el Territorio, se han cumplido. Como una consecuencia de lo expuesto, se observa que los jornales que se pagan al obrero, han regularizado y mejorado sus condiciones de vida.

Conjuntamente con las mejoras en sueldos y jornales, se ha iniciado, llevándose a la práctica, un plan tendiente a abaratar el costo de los artículos alimenticios de primera necesidad, a saber: la carne, el pan y la leche, para lo cual la Gobernación Marítima ha controlado en forma directa y efectiva la adquisición y la venta de tales elementos.

Actualmente es posible la provisión de pescado en condiciones económicas, debido a las facilidades que se han otorgado para su introducción.

Provisión de energía eléctrica en Ushuaia.—Habiendo finalizado los estudios correspondientes al embalse del Río Olivia y contándose con los fondos necesarios, se procedió a la adquisición de un turbo-alternador, al mismo tiempo que se está preparando la iniciación de las obras del proyecto apro-

bado por la Administración Nacional del Agua. Estas obras, de importancia extraordinaria para el Territorio, serán costeadas con fondos del Ministerio de Marina.

Dependencias oficiales del Territorio—

Policía.—La organización actual de la Policía se ha hecho con la finalidad de mantener adecuada vigilancia, no sólo en los centros poblados, sino también en la campaña, donde se ejerce un conveniente control del tráfico caminero.

Los Destacamentos de la Policía cuentan con local destinado a estaciones sanitarias, estando además equipados con radioteléfono.

Escuelas.—La Gobernación Marítima ha gestionado la construcción de nuevos locales para las escuelas N.º 1 de Ushuaia y N.º 2 de Río Grande, a fin de reemplazar las dos existentes, cuya capacidad se halla colmada en exceso y a fin de dotarlas del confort mínimo indispensable de acuerdo a las exigencias climáticas de la región.

En consideración a las características que ofrece, por una parte Ushuaia y por otra Río Grande, para la primera se solicita simplemente la construcción de un edificio destinado a impartir la enseñanza, en cambio para la zona del norte, se considera fundamental la creación de una escuela-hogar, porque así exige la población diseminada en una extensa zona. Ambos proyectos quedarán terminados próximamente, al punto que la construcción de los edificios podría comenzar en los primeros meses del próximo año.

Cárcel de Ushuaia.—Su funcionamiento ha sido normal en el transcurso del año desde el punto de vista orgánico y disciplinario. Los aprovisionamientos no han sido regulares; tanto la alimentación como el vestuario del personal uniformado y aún el de los reclusos, deja mucho que desear.

Se observa que cualquier trámite se prolonga en forma extraordinaria con los consiguientes inconvenientes. Las licitaciones para adjudicar aprovisionamientos de víveres frescos demoran un tiempo superior al normal, lo que perturba la buena marcha del establecimiento y crea situaciones insalvables.

En consecuencia, deben reverse muchos procedimientos que no pueden aplicarse a establecimientos tan alejados de las reparticiones y funcionarios que deben aprobar los mismos. Los sueldos son mezquinos y se rigen por un presupuesto similar al de hace 40 años. Las instalaciones de talleres son pobres; deben ser mejoradas para aumentar su rendimiento.

Justicia.—Los Juzgados de Paz de Ushuaia y Río Grande han funcionado normalmente.

Los sueldos que perciben los Jueces en el Territorio, no sólo están fuera de lo corriente, de acuerdo a la categoría que deben tener, sino que ellos son muy inferiores a las remuneraciones correspondientes a simples obreros.

De acuerdo a lo que establece la ley de Organización de los Territorios Nacionales (1532) en el Artículo 18, cada Juzgado de Paz deberá contar con un secretario, lo que no ocurre al presente.

Comisiones de Fomento.—Las Comisiones de Fomento de Ushuaia y Río Grande han funcionado normalmente en el transcurso del año, habiendo

desarrollado una acción altamente beneficiosa en ambas localidades.

Correos.—Las necesidades de esta Repartición han sido expuestas a los inspectores que han visitado el Territorio.

En la localidad de Ushuaia se hace indispensable contemplar y resolver el problema creado a raíz del considerable aumento de la población y del recargo de servicios que significa el funcionamiento de la Gobernación Marítima en su doble aspecto militar y civil.

Radiocomunicaciones.—Las condiciones que ofrece el Territorio de la Tierra del Fuego por tratarse de una isla, exige un eficiente servicio de radiocomunicaciones, lo cual se basa en principio, en que la estación pueda contar con el número de radiooperadores indispensable.

Como en el caso anterior de Correos, se han propuesto las soluciones tendientes a solucionar los diferentes requerimientos del servicio oficial y civil de la localidad.

Salud Pública y Asistencia Social — Ushuaia.—Funciona en este punto una Asistencia Pública, instalada en edificio propio, que no reúne las condiciones requeridas y que, además, resulta en extremo reducida. Al presente, se ha proyectado y se dispone de los fondos necesarios para construir un hospital, lo cual lo efectuará el Ministerio de Marina, al que se han transferido las sumas correspondientes.

Se hace indispensable regularizar el aprovisionamiento de medicamentos y demás elementos, desde que no existe la posibilidad de conseguir ningún ele-

mento si no es fuera del Territorio. Se requiere el instrumental indispensable para organizar la sala de cirugía y aquellas correspondientes a la maternidad.

Río Grande.—Cuenta con un Centro Maternal e Infantil, que funciona en un edificio inadecuado con carácter provisorio. Está en construcción el edificio proyectado para hospital, el que debe ser ampliado en la forma solicitada y aconsejada por los inspectores de la Dirección Nacional de Salud Pública, a fin de que reúna las condiciones requeridas.

Receptorías de Rentas.—Tanto la de Ushuaia como la de Río Grande, carecen de un local adecuado, habiéndose propuesto a la Dirección de Aduanas, la construcción de edificios proyectados por esta Gobernación Marítima.

Es también una sentida necesidad la construcción de los destacamentos aduaneros que, en número de tres, deben instalarse en la frontera con la República de Chile.

Esta Gobernación Marítima ha informado sobre falta de personal en ambas aduanas.

Oficina de Tierras y Bosques.—En lo que respecta a la Oficina de Tierras, ya se ha informado a la Dirección respectiva, en cuanto a la necesidad de nombrar un empleado para la localidad de Ushuaia, el cual lógicamente, estaría subordinado a la Agencia N.º 9, que tiene asiento en Río Grande.

Si se tiene en cuenta que el Jefe de la Agencia N.º 9 de Tierra, depende de su movilidad, para cumplir una parte importante de sus funciones, se deducirá la impostergable necesidad que existe de pro-

verle los medios de traslado requeridos para tal propósito. La falta de tales elementos, lo obliga a depender de los mismos arrendatarios de campos, cuyos establecimientos debe vigilar e inspeccionar en cumplimiento de sus funciones.

El distrito forestal ha mejorado notablemente su desempeño, por cuanto se ha completado en parte el personal necesario para su normal funcionamiento.

La atención que se pueda prestar al bosque es una exigencia del momento, por cuanto se ha intensificado su explotación y ella tendría por objeto hacer que la madera se obtenga en las mejores condiciones compatibles con su calidad. La falta de una ley de bosques, reclamada con urgencia y que está a consideración del Gobierno, hace doblemente necesario que se contemple todo lo relativo a los problemas de la madera, para no afectar la riqueza forestal.

Veterinario Regional.—Se ha solicitado del Ministerio de Agricultura se asigne un veterinario regional, con asiento en la localidad de Río Grande, a fin de que ejerza sus funciones, respaldando la gran riqueza ganadera del Territorio. Son muchas las enfermedades del ganado ovino que se producen periódicamente en la Tierra del Fuego, lo cual requiere imperativamente el asesoramiento técnico y el control de las autoridades de la División Sanidad Animal.

BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO

Durante el año 1945 su capacidad ha sido puesta a prueba con motivo del estado de guerra, habiendo desarrollado sus actividades propias y el apoyo logístico efectivo a la Escuadra sin mayores entorpecimientos.

Las entradas y salidas de buques fueron atendidas en forma normal, con la cooperación del servicio de remolque de la Base. El estado del Puerto es bueno, como también los canales de acceso al mismo.

La Base ha satisfecho el suministro de energía eléctrica para los buques y reparticiones, habiéndose acrecentado notablemente la red subterránea en los circuitos de luz, fuerza y telefonía.

El rendimiento del personal y trabajos efectuados por sus Talleres ha sido excelente. El elevado monto de dichos trabajos, ha permitido al personal obrero disfrutar de un nivel de vida aceptable, con el aliciente de mejoras experimentadas durante el año, inclusive los beneficios del salario familiar.

Las obras que tienen en construcción las empresas particulares, ocupan gran cantidad de obreros que habitan en las proximidades de la Base, contribuyendo al mayor bienestar de muchas familias que a su vez, están ligadas por parentesco al personal obrero de la misma.

Es de señalar la ímproba labor del Hospital Naval, al prestar asistencia médica muy elevada al personal militar, empleados y obreros y sus respectivas familias. Los servicios fueron cumplidos normal y eficazmente.

La Agrupación de las Fuerzas de Artillería de Costas, que tiene su asiento en la Base, se ha desempeñado en forma normal.

Durante el año, fué habilitado el nuevo Cuartel para el Regimiento N.º 1 A.A., inaugurándose también la Capilla de la Guarnición Baterías, necesaria para la atención espiritual de aquel sector de población un tanto alejada de la Base.

Funcionaron durante el año, sin interrupción, las escuelas primarias militares para analfabetos.

Es progresivo el engrandecimiento de la Base. La habilitación de las obras en ejecución y la construcción de nuevos edificios, necesarios para el mejor desenvolvimiento de los servicios, permitirá satisfacerlos con mayor eficiencia.

BASE NAVAL DE RIO SANTIAGO

Las actividades de la Base Naval de Río Santiago se han desenvuelto satisfactoriamente, prestando los servicios que oportunamente han requerido las dependencias de la Marina y los buques, habiendo subsanado los inconvenientes que se presentaron.

Los talleres generales han trabajado al máximo de su capacidad en hombres y elementos en un solo turno, por escasez de personal y de medios de transporte para establecer otro sistema de trabajo.

La Escuela de Aprendices Operarios ha trabajado durante el año con un excelente rendimiento; por escasez de mano de obra y teniendo en cuenta la buena preparación teórico-práctica de los aprendices, especialmente en el 2.º y 3er. curso, se ha tratado de aprovechar al máximo la mano de obra de éstos y apelando a este recurso, se ha podido dar cumplimiento a todos los trabajos fundamentales en los buques y éstos han podido entrar en servicio en las fechas previstas por la superioridad.

Se ha mejorado en lo posible el estado sanitario del personal y adoptado muchas medidas para hacer el trabajo más seguro y confortable. Los servicios del Hospital Naval La Plata se han cumplido normalmente en cuanto al aspecto técnico; habiéndose efectuado la asistencia médica, ya sea para el personal internado como para los concurrentes a los distintos consultorios externos, sin inconvenientes.

Frente al elevado costo de la vida y en armonía con las medidas adoptadas por el gobierno, se han mejorado los salarios del personal obrero.

Los Talleres de Armas, durante el año 1945, han dado cumplimiento en forma eficiente, a todas las necesidades de la Base, de los Torpederos y Submarinos, en lo que se refiere a modificación, reparación y construcción de material para el servicio de Armas Submarinas.

Se ha dado cumplimiento a la casi totalidad de las órdenes de construcción, que oportunamente impartiera la Dirección General del Material, no obstante las grandes dificultades que se han presentado para la adquisición de los materiales que requieren los trabajos de esta dependencia, debido a la situación de la plaza.

ISLA MARTIN GARCIA

Salvo los pequeños inconvenientes observados por falta de personal superior y subalterno, para los servicios de la Isla, la obra realizada ha sido satisfactoria, cumpliéndose con todas las disposiciones en vigencia. Como en años anteriores todo el personal de la Isla se ha concretado, puede decirse exclusivamente, al mantenimiento del régimen de la Prisión Naval Militar, Compañía Disciplinaria y Servicios Generales de la Dependencia.

Han sido intensos y generales los trabajos efectuados para el mantenimiento y reparación de casi todas las casas habitaciones, locales varios, etc. de la Isla.

El plan de construcciones y el plan de urbanización entraron en actividad en los primeros meses del año y sus obras correspondientes a la primera etapa están muy adelantadas. La terminación de las mismas dará a la población militar y civil de la Dependencia las comodidades adecuadas.

La Escuela Primaria dependiente del Consejo Nacional de Educación, ha llenado satisfactoriamente su cometido; es de hacer notar que se ha pedido la ampliación de su edificio propio, como así también la creación de aulas para la unificación de horarios y turnos de clase.

La Escuela de conscriptos analfabetos sigue cumpliendo ampliamente su misión.

ESCUELA DE GUERRA NAVAL

Esta Escuela inició y finalizó los Cursos General, Menor y Auxiliar y demás actividades, dentro de las fechas estipuladas en las normas para la instrucción.

De los cursos regulares realizados han egresado 13 Capitanes de Fragata, 2 Tenientes Coroneles D. C. y 7 Capitanes de Corbeta.

Se ha dado comienzo a las obras de ampliación de la Escuela, que quedarán terminados en 1946 y que permitirán alojar en 1947 el número de Jefes necesario a las exigencias actuales de la Marina de Guerra.

Las partidas asignadas a los distintos rubros son suficientes por el momento. Es posible que requieran una ampliación para el año 1947, como consecuencia del aumento de cursantes y de la ampliación de la Escuela.

ESCUELA NAVAL MILITAR

Se ha cumplido el plan orgánico y de enseñanza que fija el reglamento y normas respectivas.

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

La enseñanza se ha desarrollado en forma normal, ya sea en lo que se refiere a la instrucción técnica profesional, como a la práctica marinera y militar.

Los embarcos que corresponde efectuar durante el curso escolar, se cumplieron mensualmente en los rastreadores "BATHURST", "THORNE" y aviso "GOLONDRINA" y buque escuela "PRESIDENTE SARMIENTO".

Al finalizar el 2.º bimestre, los cadetes cumplieron un embarco semestral del 11 de julio hasta el 21 del mismo mes en las embarcaciones citadas anteriormente.

El embarco anual que llevan a cabo los cadetes, como práctica final del curso se efectuó entre el 15 de enero y 3 de marzo de 1945, en el Guardacostas "PUEYRREDON" y buque escuela "PRESIDENTE SARMIENTO".

Los cadetes del Cuerpo de Defensa de Costas efectuaron durante ese período una campaña terrestre.

Del 5 al 11 de marzo los cadetes reclutas efectuaron un embarco a bordo del buque escuela "PRESIDENTE SARMIENTO".

ESCUELA DE MECANICA

Al comenzar el año lectivo, fué puesto en vigor el nuevo plan que llevaron los cursos a una duración de cinco semestres, el que, de acuerdo a la experiencia recogida, ha reportado una apreciable mejora en la enseñanza.

La instrucción del personal no tuvo inconvenientes y se siguió desarrollando normalmente el plan de ampliaciones para aumentar la capacidad de la Escuela.

En las épocas dispuestas por la Superioridad, se efectuaron las incorporaciones para reclutamiento, habiendo recibido los aprendices la instrucción programada, incorporándose los graduados a las unidades de la Escuadra y terrestres.

El Servicio Médico ha trabajado intensamente, prestando su atención al personal de la Armada y familiares; este servicio continuará recargado hasta la futura habilitación del Hospital Naval Central.

Cabe destacar la creación e incorporación al Servicio Médico de esta Escuela de los servicios de Tisiología y Catastro, Neurología y Psiquiatría y enfermedades de la Nutrición.

FLOTA MERCANTE DEL ESTADO

Durante el ejercicio económico correspondiente al año 1945, la Flota Mercante del Estado ha cumplido su cuarto año de existencia, período en el que ha continuado con el desarrollo normal de sus operaciones.

El año se inició bajo la optimista impresión de una rápida y decisiva definición del conflicto bélico y ello, lógicamente, produjo el inmediato retraimiento en las compras de la mayoría de los países servidos por nuestras líneas, especialmente Estados Unidos de Norteamérica, que creyó llegado el momento de no aumentar los stocks de mercadería acumulada y comenzó, por el contrario, a dar salida a las mismas, en la esperanza de que el reabastecimiento posterior habría de verificarse a precios más reducidos, evitando al propio tiempo la inmovilización de grandes capitales.

Si a este hecho de verdadera significación por la repercusión que el mismo tuvo dentro del transporte marítimo, se le agrega la circunstancia de una mayor afluencia de buques de diferentes banderas a las rutas americanas y el no menos importante de las dificultades surgidas por el transporte de los cereales desde su zona de producción a nuestros puertos de embarques y, en algunos casos, la terminación o falta transitoria de saldos exportables de algunos cereales y sub-productos agropecuarios, se tiene la explicación de la disminución notada en el tráfico interamericano, que ha permi-

tido a los buques de la Flota Mercante del Estado atender más cumplidamente a las necesidades de ese intercambio.

Desde que la Flota inició sus actividades en los últimos meses del año 1941, las sucesivas etapas de su corta vida pueden señalarse con características distintas y de relieve propio; así, mientras los últimos meses del año 1941 y el año 1942 pueden considerarse como período de organización, los años 1943 y 1944, lo fueron de consolidación.

El período que analizamos ahora podría decirse que ha sido de renovación, por cuanto, en su transcurso, la Flota Mercante del Estado debió abocarse al problema que planteaba la devolución de los buques comprados con pacto de retro-venta y, como una consecuencia inmediata, su reemplazo.

En los últimos días del primer semestre del año 1945, poco después de firmado el armisticio entre el gobierno de Italia y el Comando Supremo de las Naciones Unidas, el gobierno de Roma inició, a través de su representación diplomática en Buenos Aires, las gestiones tendientes a obtener la devolución de los buques oportunamente adquiridos con pacto de retro-venta.

La negociación fué larga por factores absolutamente ajenos a la voluntad de esa Administración General, no obstante lo cual, a fines del año 1945, se consideraba ya inminente la devolución de siete buques al gobierno de Italia.

El gobierno de Francia, por su parte, en los últimos meses del mismo año, hizo presente su voluntad de recuperar los tres buques franceses que, por Decreto N.º 3.852, de fecha 27 de julio de 1943, habían sido declarados de utilidad pública.

Por último, hacia fines del año la Flota recibió una comunicación del ex - armador de la motonave “RIO GALLEGOS” anunciando que haría uso de la opción de recompra de la citada motonave, operación que se realizó de inmediato sin ningún género de inconvenientes y que permitió el retorno del citado buque a su antigua bandera.

A principios del año 1945 comenzaron a llegar al país las primeras ofertas de nuevas construcciones, procedentes de los Estados Unidos de Norteamérica, Canadá, Gran Bretaña y Suecia, pero en casi ningún momento fué posible obtener ofertas al firme, ya que la mayoría de las mismas quedaban supeditadas a la obtención de permisos y licencias gubernamentales de muy dudosa adquisición.

Esa Administración General, no obstante ello, siguió negociando en forma decidida y pudo así, finalmente, ver coronados sus esfuerzos con la colocación de órdenes para la construcción de seis buques (cinco en astilleros ingleses —dos de ellos motonaves— y una motonave en astilleros suecos).

Como podrá advertirse, la devolución inminente de los siete buques italianos no iban a significar ningún retroceso en las actividades de la Flota Mercante del Estado por cuanto la calidad y el tonelaje de las naves cuya construcción pudo contratarse, suplían con ventaja fácilmente destacable a las viejas unidades que habrían de ser devueltas.

La Administración General, inmediatamente que el gobierno francés inició las tramitaciones para obtener la devolución de los buques de su bandera incorporados a la Flota, tuvo la certeza de que en breve plazo debería desprenderse de dichas unidades.

A los efectos de substituir los tres barcos franceses —dos de pasajeros y uno frigorífico— y la motonave “RIO GALLEGOS”, la entrega de los cuales disminuía notablemente la capacidad de transporte frío de la Flota, se comenzó de inmediato al estudio de un segundo plan de construcciones, complementario del primero, como resultado del cual, posiblemente antes de mediados del año próximo, será posible licitar la construcción de tres grandes paquetes de pasajeros y carga, dos motonaves frigoríficas y una motonave para la Costa Sur.

Asimismo, durante el año 1945, la Flota consiguió adquirir en forma definitiva las motonaves ex - danesas “RIO MENDOZA”, “RIO SAN JUAN” y “RIO IGUAZU”, las dos primeras completamente frigoríficas y los vapores “RIO PARANA”, “RIO JURAMENTO”, “RIO CARCARAÑA” y “RIO DESEADO”, quedando así definitivamente incorporados al acervo de la Repartición siete buques de excelentes condiciones y características.

El monto pagado por los siete buques precitados alcanzó en conjunto a \$ 40.340.959.36 habiendo sido totalmente abonados en este ejercicio con fondos del patrimonio de esa Flota.

Resumiendo, el tonelaje con que contaba la Flota Mercante del Estado al 31 de diciembre de 1945 —descontando ya los buques italianos, franceses y daneses a devolver en los primeros meses del año 1946 y agregando en cambio aquéllos cuya construcción estaba concertada—, era el siguiente:

RIO BERMEJO	8.260 toneladas
RIO BLANCO	4.470 „

RIO CARCARAÑA	4.600	toneladas
RIO COLORADO	9.306	„
RIO CORRIENTES	8.780	„
RIO CHUBUT	8.382	„
RIO DESEADO	7.699	„
RIO DULCE	7.854	„
RIO IGUAZU	5.588	„
RIO JURAMENTO	6.440	„
RIO MENDOZA	2.387	„
RIO NEUQUEN	8.904	„
RIO PARANA	12.890	„
RIO SALADO	12.100	„
RIO SAN JUAN	2.641	„
RIO SANTA CRUZ	4.931	„

se suman a ello los buques que están en construcción en Inglaterra:

Astillero Short Brothers:

3 buques de 9.200 tons. c/u. . . . 27.600 tons.

Astillero Burntisland:

1 buque de 9.400 tons. 9.400 „

Astillero Bartram:

1 buque de 9.100 tons. 9.100 „

y en Suecia:

Astillero Kockums:

1 buque de 9.000 tons. 9.000 „

lo que hace un TOTAL de 170.332 tons.

El costo de estas seis naves alcanzó, en conjunto, a la cifra de \$ 29.242.251.62, habiéndose abonado, durante el año 1945, la suma de \$ 5.619.184.73, con fondos de esa Administración General.

Durante el año 1945, el tonelaje total transportado alcanzó en conjunto a 925.707 toneladas, contra —en 1944— 1.074.065 toneladas, es decir, que

se anota una disminución, para el año 1945, de 148.358 toneladas.

Del total transportado en 1945, 371.517 toneladas correspondieron a la exportación y 458.275 a la importación. El tonelaje entre puertos intermedios llegó a 47.621 toneladas y el de tránsito a 589 toneladas.

El movimiento de la Costa Sur alcanzó a 47.705 toneladas, correspondiendo 27.083 a productos transportados desde Buenos Aires para los puertos patagónicos y 17.217 a los que se trajeron desde estos últimos a Buenos Aires. El movimiento entre puertos intermedios alcanzó a 3.405 toneladas.

El producido total de fletes, durante este ejercicio, alcanzó a 102 millones de pesos, en cifras globales, alcanzando las recaudaciones, en concepto de pasaje, a \$ 3.900.000.

La existencia de fondos públicos de propiedad de este organismo se eleva, al 31 de diciembre de 1945, a \$ 151.149.000, valor nominal, existiendo en efectivo en Caja y Bancos la suma de \$ 9.833.640.41.

En cumplimiento de lo dispuesto por Decreto N.º 28.812|944, en el transcurso del año 1945, la Flota importó al país 34.636 toneladas de azúcar, de cuya venta ingresaron \$ 14.635.263.11.

Teniendo en cuenta el resultado obtenido en esta operación y considerando el déficit previsible para el año 1946, el Poder Ejecutivo dictó el Decreto N.º 24.336|945 por el cual se autoriza a la Flota a importar en este año hasta 50.000 toneladas de azúcar, ya que este organismo demostró ser el más adecuado y capaz para realizar ese género de operaciones.

Definitivamente adquirido el terreno de la calle 25 de Mayo 459, con frente a Paseo Colón 450, durante el año 1945, esa Administración General organizó un concurso de anteproyecto, al cual fueron invitados los más prestigiosos arquitectos de la Capital, adjudicándose la dirección de la obra, como resultado del mismo, a los señores DE LA MARIA PRINS Y OLIVERA, de acuerdo al Decreto N.º 21.767|945.

La División PESCA ha continuado su desenvolvimiento, manteniendo en permanente actividad, a sus cuatro unidades, con las cuales fué posible seguir abasteciendo al 50 % del consumo de pescado de la Capital Federal.

Con la terminación de la guerra se cree que ha llegado el momento de considerar la implantación de servicios regulares de periodicidad preestablecida, abandonando la modalidad del actual sistema de tráfico, el cual se realizó como consecuencia de las condiciones imperantes, con características de “tramps”.

La Flota ha venido siguiendo atentamente la marcha de la competencia y tomó conocimiento así de los múltiples proyectos de armadores extranjeros sobre implantación de nuevos servicios sobre rutas servidas por la Argentina. Ello ha hecho indispensable y urgente la reorganización de este organismo en forma de líneas regulares, que, al contar con la continuidad de las cargas de los exportadores, brindando a los mismos garantías de periodicidad, permitieran a la Flota defenderse.

Se prevé, además, para dentro de un plazo relativamente breve, la cesación de las actividades de la U. M. A. (United Maritime Authority), lo que,

como primera consecuencia, ocasionaría enorme afluencia de buques a las diferentes rutas, el establecimiento de líneas regulares donde no las haya o el ocupamiento de nuevos buques a tráficos ya servidos por otras compañías.

La frecuentación durante cuatro años, por parte de nuestros buques, a todos los puertos y los mercados americanos, han permitido apreciar con suficiente experiencia el valor de cada uno de ellos, lo que facilitará en su momento la determinación de las nuevas líneas que podrán ser más útiles y provechosas desde el doble punto de vista de la Flota y del país.
