

MEMORIA

DEL

MINISTERIO DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

1946



Contraluzante FIDEL L. ANADON

Ministro de Marina

Presidente de la Contaduría General de la Nación

MEMORIA
DEL
MINISTERIO DE MARINA
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO
1946



Contraalmirante FIDEL L. ANADON
Ministro de Marina

I N D I C E

	Pág.
Autoridades superiores que han tenido a su cargo durante el año 1946, las dependencias, comandos, etc., de la Marina de Guerra	5
Consideraciones generales	9
Secretaría del Ministerio	15
Estado Mayor General	19
Servicio de Comunicaciones Navales	29
Isla Martín García	31
Comando de Aviación Naval	33
Dirección General del Personal	35
Dirección General del Material	37
Taller de Marina de Dársena Norte	38
Arsenal de Artillería de Marina-Zárate	38
Dirección General Administrativa	41
Prefectura General Marítima	45
Dirección General de Navegación e Hidrografía	57
Comando General de Infantería de Marina	65
Dirección Nacional de la Marina Mercante	67
Administración General de la Flota Mercante del Estado	69
Gobernación Marítima de la Tierra del Fuego	75
Base Naval de Puerto Belgrano	85
Base Naval de Río Santiago	87
Escuela de Guerra Naval	89
Escuela Naval Militar	91
Escuela de Mecánica	93

AUTORIDADES SUPERIORES QUE HAN TENIDO A SU
CARGO DURANTE EL AÑO 1946, LAS DEPENDEN-
CIAS, COMANDOS, ETC., DE LA MARINA DE
GUERRA

MINISTRO: *Vicealmirante Abelardo Pantín.*
Capitán de Navío Fidel L. Anadón.

Dependencia, Comando, Instituto, etc.	Autoridad
Secretaría del Ministerio	Capitán de Navío Ramón A. Brunet. Capitán de Fragata Alberto Lonardi.
Estado Mayor General	Vicealmirante Carlos M. Sciurano. Contraalmirante Juan M. Carranza.
Escuadra de Mar	Contraalmirante Carlos J. Martínez.
Escuadra de Ríos	Contraalmirante Daniel García
Servicio de Comunicaciones Navales	Capitán de Fragata Carlos M. Rivero de Olazábal.
Isla Martín García	Tte. Coronel Oscar M. Ladvoat Teniente Coronel José M. Ardiles.
Comando de Aviación Naval	Contraalm. Manuel A. Pita. Contraalmirante Aviador Naval Gregorio A. Portillo.
Dirección General del Personal	Contraalm. Manuel A. Pita. Capitán de Navío Luis F. Merlo Flores.
Consejo de Guerra Permanente para Clases y Tropas de la Armada	Capitán de Navío (R) Luis Pillado Ford.

Dependencia, Comando, Instituto, etc.	Autoridad
Dirección General del Material	Vicealmirante José S. Zuloaga. Capitán de Navío Luis S. Ma- lerba.
Taller de Marina de Dársena Norte	Capitán de Navío Alberto San Martín. Capitán de Fragata Jorge P. Ibarborde.
Arsenal de Artillería de Marina Zárate	Capitán de Navío Walter A. von Rentzell.
Dirección Gral. Administrativa	Contraalmirante Leonardo Mc Lean. Vicealmirante Carlos M. Sciu- rano.
Prefectura General Marítima	Contraalmirante Francisco J. Clariza. Vicealmirante Enrique B. Gar- cía.
Escuela Nacional de Náutica	Capitán de Fragata (R) Edel- miro A. Cabello.
Dirección General de Navega- ción e Hidrografía	Capitán de Navío Jorge E. Sciurano. Capitán de Navío Ismael I. Pé- rez del Cerro.
Comando General de Infante- ría de Marina	General Jorge C. Schilling.
Fuerzas del Comando General de Infantería de Marina	Coronel Pedro D. Etchichury. Coronel Clodomiro Torres.
Dirección Nacional de Marina Mercante	Vicealmirante Ramón A. Poch. Vicealm. Enrique B. García.
Administración General de la Flota Mercante del Estado	Vicealmirante Ramón A. Poch. Capitán de Navío (R) Juan González Merlo.
Gobernación Marítima de la Tierra del Fuego	Contraalmirante Aviador Naval Gregorio A. Portillo. Capitán de Navío Fidel A. De- gaudenzi.

Dependencia, Comando, Instituto, etc.	Autoridad
Base Naval de Puerto Belgrano	Contraalmirante Juan M. Carranza. Capitán de Nav. Jorge E. Sciarano.
Base Naval de Río Santiago	Capitán de Nav. Jorge E. Sciarano. Cap. de Navío Harald Cappus.
Escuela de Guerra Naval	Contraalmirante Rogelio Pérez.
Escuela Naval Militar	Contraalm. Horacio Smith. Capitán de Fragata Guillermo D. Plater (Sub-Director a cargo de la Dirección).
Escuela de Mecánica	Cap. de Navío Salvador Garat. Cap. de Nav. Juan Scarímbolo.

CONSIDERACIONES GENERALES

En los párrafos iniciales de la *Memoria del Departamento de Marina del año 1945*, se hizo resaltar que las circunstancias por las que acababa de atravesar el Mundo, habían impedido encarar la renovación adecuada de nuestro material de guerra; razón por la cual éste había dejado de responder, en parte, a las modalidades tácticas impuestas por las nuevas armas e instrumentos bélicos.

Esta situación ha persistido durante el año 1946, pero no puede considerársele a éste como perdido, pues gracias a las informaciones recogidas y a los estudios emprendidos, los organismos centrales del comando, técnicos y administrativos, se han abocado a la intensa e importantísima tarea de preparar los planes de renovación del material y de reestructuración de las Fuerzas Navales, Aeronavales y de Infantería de Marina, de acuerdo a las enseñanzas dejadas por la última guerra. Llevar estos planes al terreno de las realizaciones constituye el aspecto más importante del plan de gobierno para el próximo quinquenio, en la parte que corresponde al Departamento de Marina.

La finalidad que aquellos persiguen puede ser sintetizada en los siguientes términos: permitir que las nuevas armas y elementos que se adquieran, sus métodos de empleo y los sistemas de adiestramiento del personal, sitúen rápidamente a nuestra Marina en el plano de eficiencia técnica requerida para que ella pueda atender las funciones que

se le asigne en la defensa de la Nación y del Continente.

Paralelamente a esta actividad, las fuerzas integrantes de nuestra organización naval han mantenido el ritmo habitual de operaciones impuestas por los planes de adiestramiento trazados por el Alto Comando Naval.

En las Escuelas se ha seguido impartiendo la enseñanza teórica prevista en los programas; y en las unidades, los comandos, oficialidad y tripulaciones han tenido que llevar al terreno de la práctica esas enseñanzas.

Las Fuerzas Navales y Aeronavales han realizado numerosas ejercitaciones a fin de cumplir la ley fundamental de una Marina que desea poseer tripulaciones bien entrenadas: mantenerlas en contacto permanente e intenso con el mar.

Es del dominio público que la política internacional de la Nación se orienta fundamentalmente al establecimiento de relaciones cada vez más estrechas con las demás naciones del Continente.

La Marina de Guerra ha sido por tradición el instrumento fiel de la política de la Nación cuando aquella se ha hallado ligada a las cosas del mar. Es en cumplimiento de esta política que parte de la Escuadra de Mar, conduciendo a bordo de la nave insignia al Excmo. Señor Vicepresidente de la Nación, visitó los puertos de Chile con motivo de la transmisión del mando presidencial en la República hermana.

El Acorazado "RIVADAVIA" condujo a la Misión Argentina que presidida por el Senador Nacional Dr. Diego L. Molinari, asistió a la misma ceremonia en la República de Méjico y posterior-

mente visitó diversos puertos de los países americanos del Caribe y del Atlántico. El crucero “LA ARGENTINA”, en su viaje de instrucción, y conduciendo a los Cadetes del 5.º año de la Escuela Naval Militar, hizo escala en los puertos de Río de Janeiro, La Guayra, Barranquilla, La Habana, Nueva York, Montreal y Santos, además de visitar puertos del viejo Continente.

En el transcurso del año la Nación se vió llamada a reafirmar por intermedio de organismos oficiales, los derechos que le asisten sobre un determinado sector de la Antártida. Correspondió a la Marina prepararse a ratificar con actos positivos estos innegables derechos, y preparó los detalles de la expedición proyectada para el verano de 1947, a cuyo fin se ha activado en las postrimerías del año 1946 el alistamiento de los Transportes “PATAGONIA” y “CHACO”, Buque-tanque “MINISTRO EZCURRA”, Patrulleros “KING” y “MURATURE” y Ballenero “DON SAMUEL” este último de propiedad privada.

En los demás órdenes la Marina ha mantenido un ritmo intenso de actividades.

El 28 de diciembre de 1946 fué creado el Liceo Naval Militar “Almirante Guillermo Brown” con el propósito de preparar bachilleres que egresen como oficiales de reserva de la Marina. El 18 de septiembre se crearon los cursos de la Escuela de Mecánica de cinco años de duración, con la finalidad de dotar a la Marina de personal militar subalterno de elevada preparación técnica. En la Escuela Naval se habilitó un curso preparatorio que permitirá otorgar una mayor preparación ini-

cial a los jóvenes oficiales que egresan de ese instituto.

Con fecha 9 de agosto, se creó la Inspección General de Sanidad, dependiente de la Dirección General del Personal. Se dispuso la cesión a la Marina del Instituto Médico Quirúrgico del Hospital Durand, que será habilitado para instalar los servicios hospitalarios para el personal de la Marina de Guerra y sus familiares, hasta tanto se construya el Hospital Naval Central proyectado.

Desde mediados del mes de junio comenzó a funcionar la Dirección Nacional de la Marina Mercante, creada por Decreto-ley N.º 11.931/946, con el fin de encarar los problemas atinentes a la navegación marítima y fluvial, el progreso de las actividades navieras en todos sus órdenes y la actualización de la legislación marítima vigente.

La Marina se sigue preocupando en la formación de profesionales de determinadas ramas técnicas, cuya actividad le interesa. Ha recurrido anteriormente a la Universidad Argentina, para la creación de ciertos cursos, con excelentes resultados. Es por ello que ha apoyado la creación del Instituto Radiotécnico, dependiente de la Universidad de Buenos Aires y cuya finalidad será la de formar especialistas en una rama técnica cuyo desarrollo es particularmente importante para las actividades marítimas.

La incorporación de los Patrulleros “KING” y “MURATURE”, diseñados y construídos en los astilleros de la Armada, constituye una demostración de que la Marina cuida y fomenta sus actividades industriales. Puede adelantarse que será necesario aumentar la capacidad de los arsenales

y astilleros dotándolos de elementos y maquinarias modernas, y del personal directivo, técnico y obrero que necesitarán para poder realizar construcciones de mayor magnitud.

Finalmente, debe mencionarse que el quinto aniversario de la existencia de la Flota Mercante del Estado sorprende a este organismo dedicado a mantener y perfeccionar sus servicios. Está encarando la necesidad de crear nuevas líneas, reforzar las existentes y renovar parte de su material flotante, mediante la adquisición o construcción de nuevos buques.

Las previsiones del presupuesto para el año 1946 permitieron atender las necesidades impuestas por los diversos servicios de la Armada, las que han sido solventadas normalmente en el transcurso del año. No obstante, diversas circunstancias obligaron el reajuste de las partidas, operación que fué llevada a cabo sin variar el importe de las asignaciones.

El decreto N.º 34.685 del 31 de diciembre de 1945 prorrogó para el año 1946 el presupuesto del año anterior, cuyo Anexo G. (Marina) importaba la suma de \$ 145.784.015.— sobre la que habrá de efectuarse economías de inversión por \$ 2.400.000.—. Como la asignación acordada no contemplaba las necesidades reales del Ministerio, se gestionó y obtuvo el aumento correspondiente. El Decreto N.º 1.407, de fecha 16 de enero de 1946, asignó al Anexo G. la suma de \$ 158.996.190.—. Las economías dispuestas fueron suprimidas por Decreto N.º 15.235, del 28 de mayo de 1946, por cuanto se estimó que erogaciones imprevistas hacían imposible su aplicación.

El Anexo fué reajustado por Decreto N.º 17.180, pues para esa fecha pudo apreciarse mejor, gracias al estudio de las inversiones realizadas, cuáles serían las necesidades reales. No se alteró la cantidad total. El reajuste tuvo por finalidad solucionar problemas imprevisibles e inevitables que siem-

pre se presentan en una institución tan vasta como es la Marina.

Plan de Trabajos Públicos—

El Plan de Trabajos Públicos asignó la suma de \$ 53.000.000.— (Decreto N.º 4.759|46). Las provisiones se cumplieron sin tropiezos, aunque hubo necesidad de realizar dos reajustes generales y dos parciales. Ellos no modificaron el importe total y fueron practicados a medida que la experiencia permitió determinar con mayor precisión las necesidades reales.

Se licitaron 66 obras y se autorizó la ejecución de otras 118 por vía administrativa. Además se efectuaron diversas adquisiciones destinadas a habilitar edificios, y se transfirieron fondos a otras reparticiones del Estado para el pago de trabajos que les fueron encomendados.

Créditos atendidos con el producido de la negociación de títulos—

Se fijó en \$ 116.653.000.— (Decreto N.º 4.759) el importe de los créditos a atenderse con recursos provenientes de la negociación de títulos, incluyendo en esta suma la asignación del Plan de Trabajos Públicos. Por Decreto N.º 14.738|946, el importe mencionado fué ampliado en \$ 10.000.000.— Posteriormente, cuando fué posible precisar mejor las posibilidades de compras en plazas extranjeras, se dictó el Decreto N.º 14.477 del 14 de octubre, aumentando los créditos precitados hasta la suma de \$ 147.653.000.—

Las asignaciones citadas permitieron financiar sin dificultades las necesidades previstas para el ejercicio.

División “Obra Social”—

Esta División, cuya creación se remonta al año 1944, se halla enfrentada a la doble tarea de mantener y aumentar la eficiencia de los numerosos servicios ya habilitados.

Se continuó el estudio de los numerosos proyectos y anteproyectos correspondientes a su propio plan general, cuya ejecución se desea acelerar con el propósito de ofrecer cuanto antes los mayores beneficios a los afiliados.

Las funciones se han incrementado progresivamente. Al finalizar el año el número de afiliados era de 42.939, los que sumados a sus familiares forman las 105.144 personas sobre las que se extiende la acción de este organismo.

Las siguientes cifras estadísticas precisan mejor el alcance de la obra realizada:

—La Sección Asistencia Sanitaria mantiene relaciones con:

474	médicos.
277	dentistas.
12	enfermeros.
14	kinesiólogos.
2	obstétricas.
208	sanatorios.
718	farmacias.

—Se ha prestado asistencia médica en 315.087 casos.

—Los laboratorios han realizado 32.751 análisis.

—Las farmacias han despachado 357.604 fórmulas magistrales y específicas.

- La Sección Asuntos Legales ha intervenido en 4.364 casos diversos y el Servicio de Actos y Contratos Notariales ha tenido 144 intervenciones.
- La Sección Sastrería y Almacenes ha realizado ventas a los afiliados por valor de \$ 13.299.151,57.
- La Sección Tesorería ha abonado subsidios por fallecimiento de familiares y enfermedades por valor de \$ 709.333,10. Los préstamos acordados alcanzaron a la suma de \$ 5.832.439,21 y los anticipos a la de \$ 1.408.036,15.
- El cuerpo de Visitadoras de Higiene y Asistentes Sociales realizó 2.404 visitas sociales e intervino en otros 193 casos especiales.
- Se han habilitado las Colonias de Vacaciones para hijos de afiliados “Stella Maris” en Villa Adelina y “Almirante Brown” en Embalse Río Tercero, Córdoba, las que entrarán en funcionamiento a principios del año 1947.

En resumen: puede preverse el desarrollo satisfactorio de este importante organismo de carácter social, y la firme consolidación de las bases previstas al disponer su creación.

ESTADO MAYOR GENERAL

Los buques de la Armada, Fuerzas Aéreas y de Infantería de Marina cumplieron los programas de adiestramiento que les fueron fijados.

Los cañoneros “LIBERTAD” e “INDEPENDENCIA”, rastreadores “BATHURST” y THORNE” y avisos “TENIENTE DE LA SOTA” y “CORMORAN”, fueron radiados del servicio en razón de su edad.

Con motivo de las elecciones del 24 de febrero parte de las fuerzas de la Armada fueron destinadas a garantizar la legalidad del acto.

El Estado Mayor General intervino, en cumplimiento de las disposiciones vigentes, en los proyectos de modificación a los reglamentos, manuales y folletos en vigor en la Marina. Entre los estudios que está realizando sobre la materia conviene destacar por su importancia los de reforma al Reglamento Orgánico para el Personal de la Armada, a fin de armonizarlo con las disposiciones de la Ley Orgánica para el Personal de la Armada, y el Diccionario Tecnológico Naval. Este último ha sido encarado en forma de dividirlo en varias secciones, correspondientes a los distintos aspectos que abarca cada materia. Hasta el presente se llevan confeccionadas 6.500 fichas.

La Marina de Guerra volvió a hacerse presente en los puertos de la República con motivo de las fiestas mayas, llevando su adhesión a los actos de

la celebración del aniversario patrio, a cuyo efecto destinó las siguientes unidades:

Acorazado “Rivadavia”	Puerto Madryn
Torpedero “Cervantes”	„ Deşeadó
„ “Tucumán”	„ Pirámides
„ “Misiones” . . .	„ C. Rivad.
„ “San Luis” . . .	„ Camarones
„ “Catamarca”	„ Necochea
Rastreador “Robinson”	„ Pilecomayo
„ “Parker” . . .	„ Quequén
„ “Drummond”	„ Formosa
„ “Thorne” . . .	„ Bs. Aires
„ “Bathurst”	„ Bs. Aires
Aviso “Golondrina”	„ Bs. Aires

Los buques de la Escuadra de Mar y de Ríos se concentraron en el puerto de la Capital Federal, con motivo de efectuarse la transmisión del mando presidencial, ocasión en la que fueron revista-dos por el Exemo. Señor Presidente de la Nación. Conjuntamente con la Escuela Naval y efectivos de Infantería de Marina, participaron en el desfile realizado por las Fuerzas Armadas Nacionales y de los países visitantes.

Los efectivos de la Armada participaron, asimismo, en el desfile celebrado con motivo del 130° aniversario de nuestra independencia.

Buques destacados al extranjero—

El crucero “LA ARGENTINA” condujo, con motivo de la transmisión del mando presidencial en el Brasil, a la Delegación Argentina presidida por el Exemo. Señor Vicepresidente de la Nación, General de División D. Juan Pistarini.

Los rastreadores “ROBINSON” y “GRANVILLE”, fueron destacados al puerto de Asunción para participar en la celebración de un nuevo aniversario de la Constitución de la República del Paraguay.

En el mes de mayo fué destacado el crucero “LA ARGENTINA” al puerto de Montevideo con el objeto de conducir a Buenos Aires a su Eminencia el Cardenal Antonio Caggiano.

El acorazado “RIVADAVIA” zarpó en el mes de octubre conduciendo a la Embajada Extraordinaria presidida por el Señor Senador Nacional Dr. Diego L. Molinari, destacada ante la República de Méjico y demás países de América Latina.

En julio el crucero “LA ARGENTINA” inició un viaje de instrucción conduciendo a los cadetes del 5.º año de la Escuela Naval. El itinerario comprendió a diversos países de América y Europa.

Con motivo de la transmisión del mando presidencial en la República de Chile fueron destacadas diversas unidades de la Escuadra de Mar. El acorazado “MORENO” condujo a Valparaíso a la Delegación Argentina presidida por el Excmo. Señor Vicepresidente de la Nación Dr. J. Hortencio Quijano.

Buques destacados en el País—

Los cadetes de la Escuela Naval Militar efectuaron el embarco de verano a bordo del guardacostas “PUEYRREDON” y fragata “PRESIDENTE SARMIENTO” en el período comprendido entre el 14 de enero y el 11 de febrero.

Los cadetes del 5.º año de la Escuela Naval realizaron parte de su viaje de instrucción en el guardacostas “PUEYRREDON”. Por resolución del Señor Ministro este viaje fué suspendido para continuarlo en el crucero “LA ARGENTINA”.

Homenajes—

A pedido de la Comisión de Homenaje y Monumento a los Héroes de la Reconquista y Defensa de Buenos Aires, una representación de la Marina participó en el Tedeum que se llevó a cabo el 12 de agosto en el Convento de Santo Domingo. Concurrió la Compañía de Tiradores de Dársena Norte con bandera y la banda de música de la Escuela de Mecánica; 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.

Al ser inaugurada el 11 de agosto la casa, reproducción de la que en Grand-Bourg, Francia, habitó el Libertador, formaron los cadetes de la Escuela Naval, efectivos de Dársena Norte y de la Escuela de Mecánica.

Posteriormente, el 17 de agosto y con motivo del 96º aniversario de la muerte del prócer, se rindió homenaje al Libertador en la plaza de su nombre. Con el mismo motivo la banda de música de la Escuela de Mecánica ofreció un concierto en la plazoleta Vuelta de Rocha.

Efectivos de la Marina formaron en ocasión de celebrarse nuevos aniversarios de la independencia del Brasil y de Chile.

La Liga Naval Argentina organizó en ocasión de la tradicional “Semana del Mar”, una serie de festejos que contaron con la colaboración de la Marina de Guerra.

Al cumplirse el 101° aniversario del Combate de Obligado (20 de noviembre), se dispuso la concurrencia del cañonero “PARANA” a San Pedro (puerto Obligado).

Al conmemorarse el centenario del fallecimiento del Dr. Francisco Gurruchaga, una sección de Infantería de Marina con bandera y banda formó en la intersección de las calles Santa Fe y Gurruchaga, con el propósito de participar en el acto de homenaje al prócer realizado en ese lugar.

Comisiones Navales en el Extranjero—

Las Comisiones Navales destacadas en Gran Bretaña y Estados Unidos, desarrollaron sus actividades en forma normal. Fueron designados para hacerse cargo de la misión los Contraalmirantes Luis Malerba y Athos Colonna, respectivamente.

Se creó la Subcomisión Naval de Aviación en Italia.

Agregados Navales en el Extranjero—

Por Decreto N.° 1.185|946, se dispuso que, en lo sucesivo, los Agregados Navales y Aeronáuticos a las representaciones diplomáticas del país en el exterior se denominarán “Agregados Navales”.

Durante el año el país tuvo Agregados Navales en las siguientes naciones: Estados Unidos del Brasil, Chile, España, Estados Unidos de Norteamérica, Gran Bretaña, Perú y Suecia.

Asimismo, se creó el cargo de Agregado Naval en los países Bolivarianos de Colombia, Ecuador y Venezuela, con sede rotativa anual en cada uno de ellos.

Se dieron por terminadas las funciones del Agregado Naval en España (Decreto N.º 22.098 del 11 de diciembre).

Buques Extranjeros que han visitado el País—

Los buques ingleses “AJAX” e “HIGHLAND MONARCH” y el transporte chileno “MAGALLANES”, visitaron nuestro país.

Además, y con motivo de la transmisión del mando presidencial, arribaron a nuestras costas los siguientes buques:

El crucero español “GALICIA”, a cuyo bordo izaba su insignia el Vicealmirante Salvador Moreno Fernández;

los torpederos brasileños “GREENHALG”, “MARIS E. BARROS” y “MARCILLO DIAS”. Esta Delegación Naval fué presidida por el Contraalmirante Renato de Almeida Guillobel;

el cañonero paraguayo “PARAGUAY”, al mando del Capitán de Fragata Raúl Gutiérrez Yegros.

Agregados Navales y Aeronáuticos Extranjeros en el País—

Los países que han mantenido representantes navales y aeronáuticos en el país han sido los siguientes: Estados Unidos del Brasil, Chile, Colombia, España, Estados Unidos de Norteamérica, Francia, Gran Bretaña, Italia, Perú y Uruguay.

Biblioteca del Estado Mayor General—

La reorganización de la biblioteca continuó durante el año, efectuándose los siguientes trabajos:

- 1) Escuela de Guerra Naval — Se terminó con la catalogación y clasificación de libros, y se le suministró catálogos centralizados de autor, título y materia, además del correspondiente catálogo topográfico. Las obras catalogadas y clasificadas ascendieron a 3.134 habiéndose preparado 1.559 duplicados.
- 2) Escuela Nacional de Náutica — Lo mismo que en la anterior, se catalogaron y clasificaron obras, en un total de 596, preparándose para el préstamo 199 duplicados, y se le proveyó de catálogos de autor, título, materia y topográfico de los libros existentes en la misma, en razón de su carácter de secundaria.
- 3) Base Naval de Aviación “Espora” — Se catalogaron y clasificaron 174 obras, preparándose 124 duplicados. Se le suministró un catálogo de autor, y topográfico parcial, correspondiente a las obras en su poder.
- 4) Arsenal de Artillería de Marina - Zárate — Se catalogaron y clasificaron 89 obras y se prepararon para el préstamo 125 duplicados con un total de 273 volúmenes. Se le suministró un catálogo de autor, título, materia y topográfico de las obras en su poder.
- 5) Círculos Oficiales del Mar — Fué reorganizada en la misma forma que las anteriores. Se catalogaron y clasificaron 186 obras y se prepararon para el préstamo 285 duplicados. Se le confeccionó un catálogo de autor, título,

materia y topográfico correspondiente a los libros existentes en la misma.

- 6) Obras adquiridas para las Bibliotecas ya Organizadas.— Durante el ejercicio del año en curso, se continuó la catalogación y clasificación de las obras adquiridas para las bibliotecas ya organizadas y en funcionamiento.

Por tal razón se catalogaron y clasificaron 3.232 obras con un total de 4.312 volúmenes. Se ha intensificado la catalogación analítica para determinadas obras; y registrado un número de 1.667 fichas principales de catalogación analítica.

Duplicados—

El total de obras duplicadas y preparadas para el préstamo fué de 1.458.

Consultas—

Durante el año 1946 se efectuaron las siguientes consultas:

Consultas internas—

Obras	16.642
Revistas	1.380

CONSULTAS EXTERNAS REALIZADAS EN:

Biblioteca de Marina—

Obras	110
Revistas	22

Bibliotecas ajenas a la Marina—

Obras	14
Revistas	5

CONSULTAS EFECTUADAS POR OTRAS DEPENDENCIAS:

De la Marina—

Obras	113
Revistas	90

Ajenas a la Marina—

Obras	62
Revistas	18
Cantidad de piezas prestadas	7.685
Total de consultas realizadas	18.471

Biblioteca Nacional de Marina—

Durante el año 1946 ingresaron a esta Biblioteca 286 obras, que corresponden a 366 volúmenes. Ingresaron además 44 folletos y 4 cartas náuticas.

El acervo bibliográfico es de 8.329 obras, o sean 10.583 volúmenes, 2.148 folletos y 576 mapas, planos y cartas.

Utilizaron los servicios de la Biblioteca 3.401 personas, según detalle:

Consultaron obras en el local:

Argentinos	2.574
Extranjeros	60
Retiraron obras del local	767

Obras consultadas:

En el local	5.615
Fuera del local	767

Las 6.382 obras consultadas en 1946 arrojan los siguientes parciales por idiomas:

Castellano	3.898
Francés	739
Italiano	476
Inglés	1.098
Alemán	78
Otros idiomas	93

Museo Naval—

El Museo Naval, clausurado temporariamente por las razones ya conocidas de traslado de sus materiales y reparaciones del local, fué librado momentáneamente al público.

El taller y las dos alas superiores del edificio fueron ampliados, delineándose también con hileras de ladrillo el veredón del costado izquierdo del edificio, a fin de usarlo para asiento de cañones y material pesado. Este último trabajo será completado el año próximo con fondos del Museo.

Se calcula que se aproxima a 60.000 el número de personas que visitaron el Museo; sin contar las escuelas y visitantes extranjeros de buques-escuelas. Se estima que ese número irá en aumento año a año cuando el público, como ocurre en Luján, se acostumbre a esta clase de visitas. Las escuelas, principalmente, se interesan cada vez más por el conocimiento del pasado naval.

Revista del Suboficial de la Armada—

Durante el año 1946 se publicaron los números 24 al 27 inclusive.

Estos números contienen trabajos técnicos originales, recopilados y traducidos, todos ellos de interés para la rama naval y cuya divulgación se considera conveniente. Han colaborado en ellos Oficiales, Suboficiales y personal civil del Ministerio. Actualmente se está notando una merma en el envío de colaboraciones. El tiraje ha sido el mismo que el del año anterior, es decir de 3.400 ejemplares.

Esta publicación efectúa canje con 20 publicaciones extranjeras y 17 nacionales, de carácter profesional.

SERVICIO DE COMUNICACIONES NAVALES

Este Servicio ha afrontado eficientemente su doble tarea de mantener en buen estado de utilización el material de comunicaciones instalado en los buques, fuerzas aéreas y demás dependencias de la Marina, y de dictar las doctrinas que rigen su empleo.

El desarrollo del Plan de Renovación del Material de Comunicaciones ha sido proseguido con la intervención activa de los talleres especializados de la Armada y de la industria privada. Corresponde a los primeros construir los "modelos" de equipos diseñados por el laboratorio; y fué tarea de los segundos reproducirlos en serie, circunstancia que no sólo les ha servido para aumentar su experiencia, sino también para poner de relieve un buen índice de capacidad actual de realización.

No obstante las dificultades que ofrece el mercado mundial para la compra de materiales, han sido adquiridos con el propósito de instalarlos en el año 1947 algunos equipos "Radar", transreceptores de muy alta frecuencia y radioestaciones móviles montadas sobre camiones con su fuente de poder en acoplado. Este material permitirá aumentar la eficiencia en la navegación y en las comunicaciones entre buques y unidades terrestres.

El Servicio ha ejercido la supervisión de las instalaciones radioeléctricas de los buques de la Flota Mercante del Estado, efectuando reparaciones, mo-

dificaciones e instalaciones tendientes a mantenerlas en el más alto grado de eficiencia posible.

Red de Radiofaros—

Se ha proseguido el desarrollo del Plan de Radiofaros y planeado las instalaciones correspondientes para su habilitación. La construcción de los edificios respectivos están a cargo de la Dirección General del Material.

La instalación del Radiofaro de “Punta Delgada” ha sido terminada y se prepara el material destinado a habilitar los que se indican a continuación:

“Isla Leones”

“Segunda Barranca”

“Cabo Vírgenes”

Edificios para Comunicaciones—

Se ha gestionado y obtenido la compra de una fracción de terreno de 6 hectáreas aproximadamente, sita en la Avenida del Tejar y General Paz (propiedad de la Municipalidad de la Capital), con el propósito de concentrar en aquella los talleres, laboratorios, almacenes y administración de este Servicio. Quedará, con ello, satisfecha la imperiosa necesidad de disponer de locales adecuados para el desenvolvimiento de las tareas, de acuerdo con los requerimientos técnicos modernos.

Servicios Especiales—

Además de los servicios regulares de transmisión de avisos a los navegantes, señales horarias de precisión, etc., se han emitido meteoros y sinopsis del tiempo en apoyo de la navegación y como cooperación con la Aeronáutica.

ISLA MARTIN GARCIA

En el transecurso del año se cumplieron todas las disposiciones en vigencia, no obstante los inconvenientes derivados de la falta de personal superior y subalterno.

Las actividades del personal de la Isla siguen concretándose al mantenimiento del régimen de la Prisión Naval, Compañía de Disciplina y de Servicios Generales. Los trabajos efectuados para el mantenimiento y reparación de casas habitaciones, edificios, etc., han sido ímprobos, ya que la mayoría de ellos están en malas condiciones. Se dió término a la construcción de 3 casas para oficiales y 7 para suboficiales, estando por terminarse el Casino para el Personal Subalterno.

La escuela primaria Juan Díaz de Solís recibió el padrinazgo oficial del Ministro de Marina y ha cumplido con su alta misión. La ampliación de su edificio propio, solicitada oportunamente al Consejo Nacional de Educación, aún no ha sido realizada.

La escuela de conscriptos analfabetos puso de relieve la dedicación y esfuerzos tanto del personal docente como de los alumnos.

COMANDO DE AVIACION NAVAL

Durante el transcurso del año, la Aviación Naval se ha abocado esencialmente a la resolución de los problemas atinentes a la renovación de su material de vuelo, expansión y formación de sus Bases a lo largo del litoral marítimo y a la formación del personal superior, subalterno y civil para atender las necesidades que crea la expansión señalada.

Ha utilizado, dentro del máximo de sus posibilidades, la capacidad de la industria privada nacional, a fin de mantener en buen estado de eficiencia al material en uso.

Además de atender todos los requerimientos de la Marina de Guerra y desarrollar sus planes de adiestramiento, la Aviación Naval ha cooperado ampliamente con los Ministerios de Guerra, Obras Públicas, Agricultura, Secretaría de Aeronáutica y Reparticiones Nacionales Autárquicas, transportando tropas, interviniendo en maniobras, efectuando relevamientos aerofotográficos y participando en la lucha contra el acridio.

DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL

Esta dependencia ha continuado desenvolviendo sus actividades durante el año, sin inconvenientes dignos de mención.

La Vicaría General ha desarrollado sus actividades espirituales con todo celo, y de acuerdo con lo estatuido en el “Manual e Instrucciones para el Clero de la Armada”.

El estado sanitario del personal sigue siendo muy bueno. A pesar del aumento de personal y de los ingresos consecutivos, el porcentaje de enfermos no varió en forma apreciable.

El sistema implantado para la revisión del personal por medio del método Roentgen-fotográfico, ha dado excelentes resultados, evitando la incorporación de hombres portadores de enfermedades que anteriormente se evidenciaban después de su incorporación a las filas.

Ha sido creada la Inspección General de Sanidad, como resultado de la reestructuración de la antigua División Sanidad, cuya jerarquía y funciones quedan considerablemente ampliadas.

Hasta tanto no se materialice la construcción del Hospital Naval Central, fué dispuesta la toma de posesión por el Ministerio de Marina del Instituto de Perfeccionamiento Médico Quirúrgico que funcionaba en el Hospital Durand.

Esta adquisición significa para la Marina un gran paso adelante para la mejor y eficiente atención del personal de la Institución Naval y familiares.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL

Las actividades de esta Dirección General durante el año 1946, se han desarrollado en forma normal dentro de las restricciones impuestas por las ya conocidas dificultades en la obtención del material.

Las oficinas técnicas se han entregado al estudio de los numerosos proyectos relativos a adquisiciones, modernización de los elementos disponibles y de grandes reparaciones, las que serán impulsadas vigorosamente a medida que la situación mejore.

Los Talleres Generales han desarrollado normalmente sus actividades y efectuado las reparaciones necesarias para mantener en buen estado de eficiencia al material de la Armada.

La rama de Construcciones Terrestres, ha vigilado y dirigido el desarrollo de un gran plan de trabajos, que comprendió la construcción, reparación y conservación de edificios, calles, caminos, vías de ferrocarriles, canalizaciones, etc. De las obras contratadas, 13 han sido terminadas, 47 iniciadas y 3 están en trámite de iniciación. Se prosiguió con otras 39 comenzadas en años anteriores. Además se han ejecutado o proseguido 209 obras realizadas por administración, y cuya fiscalización se efectuó por intermedio o con la colaboración de las Bases, Arsenales y otras Reparticiones de la Armada. Estas obras representan un valor superior al de años anteriores.

La escasez de materiales, medios de transportes y mano de obra ocasionan sensibles demoras en

la ejecución y retrasos en los plazos contractuales; a pesar de estos inconvenientes puede considerarse que el plan de trabajos tuvo un desarrollo satisfactorio.

Taller de Marina de Dársena Norte—

Este Taller ha atendido en forma normal los servicios del Departamento, las Flotas de otros Ministerios y los trabajos encomendados por empresas particulares.

Las actividades sufrieron una pequeña disminución con motivo de la devolución a los países de su procedencia de buques que estaban al servicio de la Flota Mercante del Estado. No obstante ello, el volumen de trabajo llegó a la suma de \$ 14.070.546,23, cantidad que pone de relieve su importancia.

Los diques de carena desarrollaron una labor normal y eficiente. Su estado de conservación es muy bueno, y permite realizar los trabajos en forma completamente satisfactoria.

Arsenal de Artillería de Marina - Zárate—

Este Arsenal ha realizado una labor de mucho rendimiento. Ha evacuado todas las consultas y efectuado los peritajes técnicos ordenados, así como los trabajos relacionados con la reparación y expedición del material de artillería, armamento portátil y munición. En los trabajos especiales encomendados, muchos de ellos complicados y que exigían un máximo de precisión, se consiguió un terminado perfecto, demostrando la alta calidad de la mano de obra especializada.

La escuela de aprendices de operarios ha funcionado desarrollando en su totalidad un programa racional, cuyo excelente resultado ha sido puesto

de relieve en los exámenes de fin de año. Gracias al mismo no sólo se forman buenos operarios, sino que se aumenta su cultura y conocimientos generales. De ésta ha egresado no sólo el personal técnico necesario para las necesidades del Arsenal, sino también que muchos operarios han pasado a trabajar en establecimientos de la industria privada, donde sus servicios son altamente apreciados.

!

Las actividades de esta Dirección General se han desarrollado en forma satisfactoria, si bien no han desaparecido aún los inconvenientes derivados de la guerra, ya que muchos de los elementos provenientes de la industria extranjera fueron de difícil y también de imposible obtención. En otros, en cambio, el notable desarrollo adquirido por nuestra industria nacional ha permitido solucionar favorablemente los problemas planteados. En ciertos renglones, como por ejemplo las cámaras y cubiertas para automotores, las dificultades han subsistido, provocando demoras en los suministros.

Los elementos de transporte propios fueron utilizados para el abastecimiento de Río Santiago y zona de la Capital. En cuanto a Puerto Belgrano debió utilizarse en parte el ferrocarril, por falta de regularidad en las salidas de los transportes, que estuvieron destinados a otros servicios.

Se dispuso el levantamiento de nuevos inventarios de los cargos dependientes de la Dirección General, considerando que eran ya muy antiguos. Se aprovechó esta oportunidad para fijar nuevas directivas que facilitarán posteriormente las tareas de fiscalización.

La Estación de engrase y lavado de automotores, instalada en los Depósitos Generales de Dársena Sud, quedó habilitada en el mes de julio. Con ello se conseguirá una mejor y más eficiente atención de los vehículos.

Se construyó un local para instalar una nueva tostadora de café. Comenzó a funcionar en el mes de septiembre, consiguiendo así proveer el café tostado en mejores condiciones de frescura.

El muelle que construye la Dirección General de Navegación y Puertos fué terminado en toda su longitud, faltando aún instalar las vías férreas y grúas, trabajo cuya urgente realización fué solicitada al Departamento de Obras Públicas, para que el muelle pueda ser habilitado con todos sus elementos de trabajo.

Laboratorios de la Armada—

Este año ha sido un período de intensa actividad por el número, complejidad y variedad de los análisis y ensayos efectuados, como puede observarse por las siguientes cifras:

Ensayos de Pólvora y Explosivos	663
Análisis Industriales	1.756
Resistencia de Materiales	1.367
Ensayos Eléctricos	858
Análisis Bromatológicos	1.073
Análisis Biológicos	28.266
	<hr/>
Total	33.983

El atraso en la terminación de las obras de ampliación del edificio y el hecho de que gran parte de los aparatos adquiridos no han sido recibidos aún, han impedido que se adelante substancialmente en el propósito de transformar a estos Laboratorios en un Instituto, cuya misión consistirá, además de efectuar el trabajo de contralor de los materiales adquiridos, en realizar la labor de investigación indispensable para la resolución de los problemas de carácter técnico que interesan a la Marina de Guerra.

No obstante la amplitud de la tarea desarrollada, se habilitó tiempo para atender los análisis solicitados por diversas reparticiones de la Administración Nacional y por el comercio, que continúan expresando así su confianza en la labor realizada por estos Laboratorios.

Resumiendo: puede decirse que la Dirección General Administrativa ha cumplido su misión sin mayores inconvenientes, habiendo salvado satisfactoriamente las dificultades derivadas del momento económico actual.

Las actividades de esta Dependencia han experimentado un aumento sensible, como podrá apreciarse por las cifras estadísticas que se expondrán más adelante. Atendió con eficacia su misión de fiscalizar el movimiento marítimo y fluvial; y la seguridad de los buques, cargas, tripulantes y pasajeros. Cuidó los intereses fiscales y prestó, cuando fué necesario, la cooperación requerida por otras autoridades.

Conflictos Portuarios—

Durante el transcurso del año, se suscitaron diversos conflictos gremiales en los distintos puertos del país, los que fueron felizmente solucionados sin que se registraran violencias de ninguna índole. Todos ellos se desarrollaron dentro de un clima de serenidad y se cuidó en todos los casos que se respetara la libertad de trabajo. Los paros y movimientos gremiales de obreros de mayor intensidad se produjeron en los puertos de Buenos Aires, La Plata y Rosario. En los otros puertos, de menor importancia, sólo se registraron paros parciales.

Los servicios de policía, convenientemente reforzados en todos los casos, no tuvieron que intervenir debido a que las diferencias surgidas fueron solucionadas con intervención de la Secretaría de Trabajo y Previsión.

Contrabando—

La situación económica actual, que se refleja en la escasez de ciertos artículos, ha estimulado la actividad de los elementos delictuosos, principalmente en la zona limítrofe del Alto Uruguay, que resulta propicia para el contrabando. La acción constante, tesonera y eficaz del personal de esa zona ha reducido este delito a proporciones insignificantes. La misma vigilancia ha sido efectuada en todos los puertos fronterizos, con tal eficacia que sólo ha tenido que intervenir en un reducido número de casos en la aprehensión de mercaderías que se trataba de importar y exportar subrepticiamente.

Movimiento Portuario--

El movimiento total de buques entrados y salidos durante el año alcanzó a 227.395, con un registro bruto de 54.274.497 toneladas. Comparando estas cifras con las del año anterior, resulta una disminución de 9.824 buques y un aumento de 8.842.755 toneladas.

La entrada y salida total de pasajeros por los distintos puertos de la República han alcanzado a 2.272.455 y 2.232.830 respectivamente, o sea un total de 4.505.285, que, comparado con el movimiento habido en el año anterior, acusa un aumento de 562.541 pasajeros.

El número de pasajeros transportados por hidroaviones entre el Puerto de la Capital y los de Montevideo, Colonia, Asunción y escalas, alcanzó a 23.509 entrados y 22.620 salidos, que, comparado con el movimiento registrado durante el año 1945, representa un aumento de 13.838 y 13.835, respectivamente.

Marina Mercante—

El incremento de las actividades navieras en el país ha recargado considerablemente la labor de las divisiones que tienen atinencia con la Marina Mercante.

El Registro General del Personal de la Marina Mercante ha aumentado en 2.841 inscriptos, a los que deben sumarse los 5.673 habilitados mediante permisos provisorios de embarco. No obstante este sensible aumento, ha podido constatarse que el número de profesionales patentados en cubierta, máquinas y motores es insuficiente para atender las necesidades de los buques en actividad.

Movimiento del Elenco de las embarcaciones nacionales—

Han sido inscriptos en el Registro General Matriz de Inscripción de Matrícula Mercante Nacional 118 embarcaciones mayores de seis toneladas, con un registro neto de 34.331 toneladas.

En el Registro Especial de Yates han sido inscriptas 414 embarcaciones, 330 eliminadas, 559 vendidas y 21 reincorporadas.

Han sido eliminados del Registro General Matriz de Inscripción de Matrícula Mercante Nacional buques por un total de 1.056,30 toneladas de registro neto.

Personal—

Se ha confeccionado un plan integral de desarrollo de los cuadros del personal que permitirá atender las importantes funciones confiadas a esta Dependencia sin recargar bruscamente el presu-

puesto en ningún ejercicio. Con la sanción de la Ley 12.889, se estableció un reajuste de sueldos para el personal del Cuadro “A”, con el propósito de mejorar las condiciones de vida de este personal.

Escuela de Policía Marítima—

Al finalizar los cursos, en el mes de octubre, fueron promovidos a oficiales los 54 alumnos egresados de esta Escuela.

Escuela Nacional de Náutica—

La juventud argentina viene demostrando un marcado y creciente interés por la Marina Mercante, como lo indica el número de aspirantes a ingresar en los cursos de Pilotos y Maquinistas que se dictan en esta Escuela, que alcanzó a 410. Los exámenes dieron comienzo el 15 de diciembre de 1945 e ingresaron 57 aspirantes a Pilotos y 24 a Maquinistas.

Ambos cursos intensificaron durante el año tanto los estudios profesionales como la instrucción militar y marinera, habiéndose efectuado los embarcos de práctica.

El Curso de Aplicación para ayudantes de 1ra. y 2da. establecido en el “Reglamento Orgánico para el personal de la Prefectura General Marítima” ha seguido desarrollándose en forma normal durante el año.

Practicaje—

El total de practicajes realizados alcanzó a 18.262. En las distintas zonas de practicaje obligatorio se hallan en servicio activo 266 prácticos.

De acuerdo con el Decreto N.º 6.395|1946, que establece el régimen de previsión para el personal de la Marina Mercante, se procedió a suspender el abono del beneficio a los prácticos que se encontraban acogidos al artículo 1013 bis) del Digesto Marítimo y Fluvial.

El material flotante de esta División ha sido sometido a diversas reparaciones, a fin de mantenerlo en buen estado de eficiencia.

Administración—

La recepción, pago y rendiciones de cuentas de fondos se han desarrollado en forma normal. Lo extenso de la jurisdicción hace particularmente complejo el manejo de los fondos, pues origina numerosas operaciones de giros, rendición de valores declarados y transferencias, especialmente cuando debe atenderse al pago casi simultáneo de los haberes del personal.

Consideraciones finales—

Es satisfactorio poder consignar que la labor realizada por la Dependencia en los órdenes policial, administrativo y técnico fué cumplida sin inconvenientes y en forma eficiente.

En los cuadros gráficos que se acompañan, figuran las estadísticas y resúmenes del movimiento general de buques y los de las diversas actividades desarrolladas por la Prefectura General Marítima durante el año 1946.

MOVIMIENTO DE BUQUES EN TODOS LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA

(Cargados y en lastre)

ESPECIFICACION	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas de reg. neto	Buques	Toneladas de reg. neto
<i>Ultramar:</i>				
Cargados	1.588	4.654.131	1.615	4.936.888
En lastre	674	2.291.047	508	1.565.291
TOTAL	2.262	6.945.208	2.123	6.502.179
<i>Ultramar: (Navegación Interior)</i>				
Cargados	541	2.130.171	616	2.444.126
En lastre	295	1.110.095	231	848.147
TOTAL	836	3.240.266	847	3.292.273
<i>Cabotaje:</i>				
Cargados	60.934	10.880.237	40.875	9.415.043
En lastre	41.505	4.471.340	60.847	5.876.673
TOTAL	102.439	15.351.577	101.722	15.291.716
<i>Cabotaje Internacional:</i>				
Cargados	5.065	1.410.320	1.911	692.518
En lastre	3.421	383.839	6.769	1.164.001
TOTAL	8.486	1.794.159	8.680	1.857.119
Totales Generales				
Cargados	68.128	19.074.889	45.017	17.488.575
En lastre	45.895	8.256.321	68.355	9.454.712
TOTALES	114.023	27.331.210	113.372	26.943.287

MOVIMIENTO TOTAL DE BUQUES Y TONELADAS DE REGISTRO ENTRADOS Y SALIDOS DE LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA, SEGUN SUS BANDERAS, DURANTE EL AÑO 1946

	ENTRADAS		SALIDA		TOTALES	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
	Argentina	110.374	17.532.401	109.797	17.490.078	220.171
Norteamericana	653	3.050.358	632	2.950.008	1.285	6.000.366
Inglésa	649	2.790.372	606	2.654.858	1.255	5.445.230
Noruega	176	646.276	163	569.127	339	1.215.403
Sueca	206	508.430	206	493.174	412	1.004.604
Española	150	449.548	147	438.329	297	887.877
Griega	137	435.677	135	430.505	272	866.182
Francesa	66	299.717	71	314.034	137	613.751
Holandesa	81	285.329	78	283.237	159	568.566
Panamena	54	219.219	47	191.868	101	411.087
Danesa	56	193.320	52	180.200	108	373.520
Uruguaya	207	115.654	210	122.186	417	237.840
Brasileña	234	109.285	240	118.267	474	227.552
Chilena	68	102.450	68	103.882	136	206.332
Belga	18	82.133	17	77.873	35	160.006
Italiana	16	54.525	24	80.436	40	134.961
Canadiense	18	77.321	13	55.782	31	133.103
Peruana	22	52.250	23	56.951	45	109.201
Paraguaya	754	54.084	762	54.306	1.516	108.390
Yugoeslava	13	48.294	13	50.336	26	98.630
Hondureña	12	39.098	14	49.312	24	89.010
Suiza	15	46.912	13	39.978	28	86.890
Sudafricana	10	31.348	12	37.088	22	68.436
Rusa	10	34.998	9	32.268	19	67.266
Finlandesa	9	25.867	9	24.837	18	50.704
Polaca	4	19.870	4	19.870	8	39.740
Egipeña	6	18.309	5	13.971	11	32.280
Portuguesa	4	7.552	2	7.526	6	15.078
Estoniana	1	13	--	--	1	13
SUMA TOTAL	114.023	27.331.210	113.372	26.943.287	227.395	54.274.497

RESUMEN GENERAL

Del movimiento de buques y toneladas de registro habido en los puertos de la República, durante el quinquenio 1942 — 1946

AÑOS	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
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.—
1946	114.023	27.331.210.—	113.372	26.943.287.—

PUERTO DE LA CAPITAL
Movimiento general de buques cargados y en lastre

ESPECIFICACION	ENTRADA		SALIDA	
	Buques	Toneladas de registro neto	Buques	Toneladas de registro neto
<i>Ultramar:</i>				
Cargados	1.391	4.076.215	1.187	3.651.918
En lastre	160	526.315	349	1.048.824
TOTAL	1.551	4.602.530	1.536	4.700.742
<i>Ultramar: (Navegación Interior)</i>				
Cargados	359	1.409.143	119	501.714
En lastre	16	59.969	179	657.184
TOTAL	375	1.469.112	298	1.158.898
<i>Cabotaje:</i>				
Cargados	10.472	2.686.559	3.513	1.306.110
En lastre	2.098	196.516	9.140	1.600.021
TOTAL	12.570	2.883.075	12.653	2.906.131
<i>Cabotaje Internacional:</i>				
Cargados	3.906	1.212.411	1.153	531.849
En lastre	486	53.474	3.272	730.125
TOTAL	4.392	1.265.885	4.425	1.261.974
Totales generales				
Cargados	16.128	9.384.328	5.972	5.991.591
En lastre	2.760	836.274	12.940	4.036.154
TOTAL GENERAL	18.888	10.220.602	18.912	10.027.745

PASAJEROS

RESUMEN DE ENTRADAS Y SALIDAS EN LOS PUERTOS

ESPECIFICACIONES	ENTRADA	SALIDA	TOTALES
<i>Puerto de la Capital</i>			
Ultramar	15.219	13.261	28.480
Cabotaje	49.358	43.487	92.845
Cabotaje Internacional .	189.487	201.865	400.352
TOTAL	263.064	258.613	521.677
<i>Demás Puertos del País</i>			
Ultramar	690	720	1.410
Cabotaje	1.648.924	1.612.531	3.270.455
Cabotaje Internacional .	359.777	351.966	711.743
TOTAL	2.009.391	1.974.217	3.983.608
Total general			
Puerto de la Capital . .	263.064	258.613	521.677
Demás Puertos del País	2.009.391	1.974.217	3.983.608
TOTAL	2.272.455	2.232.830	4.505.285

**CUADRO CON RESUMEN GENERAL DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS HABIDO EN LOS
PUERTOS DE LA REPUBLICA DURANTE EL QUINQUENIO 1942 - 1946**

AÑOS	E N T R A D A				S A L I D A				TOTAL, GENERAL
	Ultramar	Cabotaje	Cabotaje Internac.	Total	Ultramar	Cabotaje	Cabotaje Internac.	Total	
	1942	5.041	1.166.711	397.783	1.569.535	4.370	1.096.536	377.971	
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	2.933	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
1946	15.909	1.698.282	558.264	2.272.455	13.981	1.665.018	553.831	2.292.830	4.505.285

MOVIMIENTOS DE HIDROAVIONES Y PASAJEROS EN EL
PUERTO DE LA CAPITAL DURANTE EL AÑO 1946

ENTRADA		PUERTOS	SALIDA	
Hidroaviones	Pasajeros		Hidroaviones	Pasajeros
548	13.839	Montevideo	552	12.838
345	7.957	Colonia	347	8.315
103	1.713	Asunción y escala	104	1.467
996	23.509	TOTALES . . .	1.003	22.620

DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION E HIDROGRAFIA

Esta Dirección General desarrolló normalmente sus actividades, allanando las dificultades derivadas de la post-guerra gracias al instrumental construído en el país, y hasta tanto se pueda ir normalizando la compra de aquél que, por sus características, debe ser adquirido en el extranjero.

Los trabajos de hidrografía, recorrido y balizamiento de nuestras costas marítimas fueron realizados por los buques oceanográficos “BAHIA BLANCA” y “MADRYN”, los que cumplieron su cometido sin inconvenientes.

Colaboración con instituciones nacionales y extranjeras--

El intercambio y canje de informaciones y publicaciones con los organismos científicos del país se realizaron sin inconvenientes, habiendo prestado esta Dependencia toda la cooperación que le fué requerida. A tal efecto, mantuvo permanente contacto con las principales reparticiones e instituciones, y, especialmente, con la Dirección Nacional de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas, Instituto Geográfico Militar, Flota Mercante del Estado, Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Sociedad Geográfica Argentina, Servicio Meteorológico Nacional, Universidades, Facultades, Bibliotecas y Escuelas.

La finalización de la última guerra ha permitido intensificar el intercambio con los organismos extranjeros, que tienden a normalizar sus actividades. La Dirección General ha establecido un mayor contacto con los siguientes organismos: Oficinas Hidrográficas Americanas, Instituto Geográfico Militar de la República de Chile, Servicio Hidrográfico de la R. O. del Uruguay, Dirección General de Navegación e Hidrografía de los Estados Unidos del Brasil, Coast and Geodetic Survey de los Estados Unidos de Norteamérica, Servicio de Faros y Balizas de Francia, Universidades e Instituciones culturales diversas.

Igualmente, se ha mantenido correspondencia regular con el "Bureau Hydrographique International", con sede en Mónaco, por ser la Dirección General miembro del organismo mencionado.

Una delegación, constituida por personal de Navegación e Hidrografía, concurrió a la IIIa. Reunión Panamericana de Consulta sobre Cartografía realizada en Caracas, Venezuela, en los días que corren del 22 de agosto al 3 de septiembre.

Biblioteca—

Fueron incorporadas un gran número de publicaciones nacionales y extranjeras, particularmente de carácter técnico, relacionadas con Meteorología y Astronomía, siendo dignas de mención las provistas por el Instituto Geográfico Militar de nuestro país y las del Instituto Geodésico de Finlandia (Helsinki).

Fueron consultadas alrededor de 500 obras y se llevó a cabo la tarea de clasificar, actualizar los ficheros, registro de canje, etc.

Archivo Técnico—

Continúa realizándose la clasificación sistemática de los documentos para el Archivo Técnico, provenientes de las Comisiones Hidrográficas y Aerofotográficas; así como el de las cartas argentinas, extranjeras y retiradas.

Estudios en Ejecución—

Se han iniciado o continuado los siguientes trabajos profesionales:

- a) Estudio del nivel medio del mar en la zona del Golfo Nuevo.
- b) Estudio de las “seiches” en todo el litoral marítimo; su vinculación con los desplazamientos de los centros ciclónicos.
- c) Estudio y ubicación de los puntos anfidrómicos sobre nuestra plataforma submarina.
- d) Estudio comparativo de la predicción de la marea en los registros mareográficos.
- e) Estudio del Puerto de Mar del Plata.

Cartas—

La Oficina de Cartas cumplió sus funciones con regularidad, manteniendo al día las dotaciones reglamentarias que tienen asignadas los buques y dependencias de la Armada.

Se libraron al servicio público las siguientes cartas argentinas:

- N.º 251—Carta Isogónica — 1ra. edición 1946.
- N.º 92—Golfo Nuevo. Puerto Madryn — 1ra. edición 1946.
- N.º 93—Golfo Nuevo — Fondeadero Craker y Ninfas — 1ra. edición 1946.

- N.º 101—Océano Glacial Antártico — Archipiélago Melchior — 1ra. edición 1946.
N.º 73—Puerto de La Plata (Provincia de Buenos Aires) 1ra. edición 1946.

El Taller de Impresión de la dependencia confeccionó 6.418 ejemplares de cartas argentinas. Por intermedio del Agente General fueron vendidos al público 3.677 ejemplares. Además se recibieron del Agente General del Almirantazgo Inglés 2.323 ejemplares de cartas náuticas británicas.

Derroteros—

Se ha dado término a la preparación de una nueva edición del “Derrotero Argentino”, Parte I — Río de la Plata—, y se están reuniendo los antecedentes necesarios para la nueva edición del “Derrotero Argentino”, Parte II —Costa del Atlántico—. Asimismo, se está preparando un Suplemento a la “Lista de Faros y Señales Marítimas”, Parte II, y una “Lista de Radiomensajes a los Navegantes”.

Publicaciones Náuticas—

Se remitieron quincenalmente a los buques y dependencias de la Armada los folletos de “Avisos a los Navegantes” y “Notices to Mariners”, del Almirantazgo Británico. Varios ejemplares del primero fueron provistos también a los suscriptores, al extranjero por canje y a las Oficinas de Centralización.

Se mantuvieron al día las colecciones británicas de “Pilots”, en calidad de patrones, y las dotaciones reglamentarias, de acuerdo al plan previsto para el año.

Se propalaron por radio, en forma regular, los “Avisos a los Navegantes Urgentes”, en castellano e inglés, y las “Noticias sobre los Ríos”, en castellano.

Iluminación de la costa, faros y balizas—

El servicio de balizamiento ha sido ampliado con la construcción de un faro de primer orden, el “Monte Loayza”, situado en la Costa Sud del Golfo San Jorge. Su emplazamiento respondió al propósito de señalar la derrota a Cabo Blanco y Puerto Deseado y facilitar la navegación a la zona petrolífera de Caleta Olivia.

Los equipos automáticos instalados en la red de balizamiento marítimo han funcionado con excelente regularidad, acusando un índice de eficiencia ponderable.

Se han mantenido los servicios de conservación del material terrestre y flotante, sometiéndolos a las reparaciones y pintado necesarios, y recorrido de las boyas que señalan los canales de la ría de Bahía Blanca.

Comisiones del Buque Balizador—

El oceanográfico “MADRYN”, en función de buque balizador, realizó dos viajes en el curso del año, efectuándose el primero entre el 6 de marzo y el 11 de mayo y el segundo entre el 26 de agosto y el 14 de octubre.

En el primer viaje hizo una recalada especial a Puerto Deseado para embarcar a la Comisión que, presidida por el Director General de Navegación e Hidrografía, pasó inspección a la zona de Cabo Raso. Cumplió además las funciones específicas

que le fueron encomendadas, consistentes en el refondeo de boyas, distribución de acumuladores de gas acetileno a los faros y balizas, ejecución de trabajos de reparación, reconstrucción de balizas, aprovisionamiento de material, trabajos de triangulación y de observación oceanográficas, e inspección de faros.

En el segundo viaje efectuó, entre otros trabajos, un estudio completo para el balizamiento de entrada al río Chubut y otro para el establecimiento de la enfilación Cantera en la zona de Cabo Raso. Construyó una nueva casilla de hormigón armado para los acumuladores de gas acetileno del faro “San José”.

Obras de construcción, reparación y conservaciones varias—

Como es de práctica en los faros de primer orden que cuentan con personal estable se atendió a la conservación de los equipos luminosos y mecanismos accesorios. En cuanto al resto del material, se efectuaron los trabajos de reparaciones destinados a mantener los edificios, útiles de trabajo, molinos, plantaciones, herramientas, camiones y otros elementos de movilidad, en buen estado de conservación.

En el transcurso del año se dió término a las obras siguientes:

- a) Faro Claromecó: Casa para el Personal.
- b) Faro Recalada a Bahía Blanca: Ampliación y modernización de la casa para el Personal; y Pañol de Inflamables.
- c) Faro Segunda Barranca: Edificio para garage, Pañol General y Taller; y Pañol de Inflamables.

d) Faro Punta Delgada: Casa para el Personal; Edificio para garage, Pañol General y Taller; Pañol de Inflamables; y Torre tanque de hormigón armado, con capacidad de 40 mil litros.

Actualmente, se está reconstruyendo y ampliando la casa para el personal del Faro Quequén, que fué dañada por el incendio ocurrido en julio de 1945.

Usina de Gas Acetileno—

El balizamiento marítimo fué atendido por la planta generadora de gas acetileno instalada en Puerto Belgrano.

Los servicios de producción, abastecimiento y consumo de materias primas prestados por la misma, se reflejan en los índices siguientes:

Acumuladores Ak-50, cargados para el servicio de balizamiento y provisión a los buques y dependencias de la Armada	2.638
Acumuladores Af-40, cargados para los Talleres Generales de la Base Naval . . .	1.879
Carburo de Calcio consumido en el año, para los servicios anteriores	71,425 tn.
Acetona químicamente pura	4,54 tn.

Observatorio Naval—

El desarrollo de los servicios de señales horarias con destino a la navegación con fines técnico científicos fué normal.

Se efectuaron más de 168 determinaciones completas de tiempo por observaciones de pasajes meridianos de estrellas.

Se mantuvo en forma regular el servicio de recepción de señales horarias de Observatorios extranjeros, confeccionándose planillas de errores.

El Servicio Público de la hora oficial por teléfono, señales telegráficas y propalación radiotelefónica fué atendido en forma amplia y eficaz.

COMANDO GENERAL DE INFANTERIA DE MARINA

Las Unidades y Escuelas de este Cuerpo han cumplido durante el año sus respectivos programas de instrucción y adiestramiento en forma satisfactoria.

Con motivo de los ejercicios y maniobras finales del Ejército realizado en la provincia de Entre Ríos, el Comando General de Infantería de Marina destinó una unidad para intervenir en un ejercicio combinado de desembarco y ataque en la ciudad de La Paz, utilizando los elementos actualmente disponibles en la misma para tal ejercitación.

DIRECCION NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE

Este organismo, creado por Decreto-Ley N.º 11.931|946, ha iniciado sus actividades encuadrándose en un todo con las disposiciones de dicho Decreto-Ley.

En sus primeros siete meses de existencia ha estado abocado, en particular, al estudio y preparación del proyecto de ley orgánica que lo regirá, el cual deberá confeccionarse previa consulta con los Ministerios, organismos oficiales e instituciones privadas interesados. En base a los lineamientos ya trazados, ha considerado la determinación de funciones y la reglamentación que regirán provisoriamente la marcha de la institución, hasta tanto se apruebe la referida ley orgánica. Ello le ha permitido intervenir y asesorar en la solución de varios problemas atinentes a la Marina Mercante.

Son los primordiales motivos de atención de la Dependencia la solución de los problemas atinentes a la navegación marítima y fluvial, el progreso de las actividades navieras en todos sus órdenes y la actualización de la Legislación Marítima vigente. Es particularmente necesario que ésta llegue a concordar con la Legislación Marítima Internacional y responder a las necesidades del presente momento. Puede asegurarse que las actividades de este organismo redundarán en beneficio de las actividades navieras y estimularán su desarrollo.

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE LA FLOTA MERCANTE DEL ESTADO

El año 1946, quinto año de su existencia encontró al organismo naviero oficial dedicado al mantenimiento de los servicios de ultramar ya organizados, al perfeccionamiento y refuerzo de sus líneas y a la renovación de su material flotante.

La tarea cumplida para alcanzar tales objetivos puede considerarse altamente satisfactoria, ya que en el curso del año la FLOTA MERCANTE DEL ESTADO terminó los preparativos para la inauguración de dos líneas y tuvo tiempo para que una de ellas, la que une a Buenos Aires con los puertos de Amberes y/o Rotterdam, quedara inaugurada con la incorporación de las nuevas unidades “RIO DIAMANTE” y “RIO GUALEGUAY”, construídas por el astillero británico de Short Brothers en cumplimiento de contratos pre-existentes.

Expresaba la FLOTA MERCANTE DEL ESTADO, en la Memoria correspondiente al año 1945, que el estudio del replanteo de sus líneas habría de realizarse, fundamentalmente, sobre la base de la recuperación de la absoluta libertad de movimientos para los buques del organismo naviero oficial, mediante el cese del “Plan para poner en servicios los buques inmovilizados que se encuentran en puertos americanos”, más conocido por “Plan Summer Welles”, originado en el COMITE CONSULTIVO ECONOMICO INTERAMERICANO que lo aprobó con fecha 29 de agosto de 1941, y por el cual

las unidades de la FLOTA sólo podían navegar “en rutas del comercio interamericano”.

Obtenida la absoluta libertad de movimientos, la Flota encaró de inmediato la proyectada reestructuración de sus líneas y en el año 1946 organizó con carácter permanente los siguientes servicios:

- a) Buenos Aires a puertos de la Patagonia. Línea de pasajeros y carga.
- b) Buenos Aires a costa Atlántica de los Estados Unidos de Norte América, con escalas en puertos del Brasil.
- c) Buenos Aires a Santos y Río de Janeiro.
- d) Buenos Aires a Cuba y Méjico, con escalas intermedias en Brasil.
- e) Buenos Aires a las Islas de las Antillas Menores (Martinica, Guadalupe, Haití y República Dominicana).
- f) Buenos Aires a Amberes, Rotterdam o Londres.
- g) Buenos Aires a Barcelona, Marsella y Génova, con escalas en puertos del Brasil.

Además se aplican buques con destino a Chile, Perú y Sud Africa.

Los resultados obtenidos con esta reorganización han sido tan altamente satisfactorios que puede afirmarse que las siete líneas regulares actualmente en funcionamiento, más una octava proyectada para cubrir el tráfico entre Buenos Aires y los puertos españoles del Cantábrico y el Reino Unido, constituyen el verdadero patrimonio de la FLOTA MERCANTE DEL ESTADO, cuya insignia es ya ventajosamente conocida en más de cien puertos extranjeros.

Respecto a la modernización de su material flotante, fueron incorporados antes de finalizar el año los buques “RIO DIAMANTE” y “RIO GUALEGUAY”, vapores gemelos pertenecientes a un grupo de tres, cuya construcción fué contratada oportunamente con el astillero británico Short Brothers, organización industrial que habrá de entregar el tercer buque en los primeros meses del año 1947.

Mientras tanto se ha proseguido activamente la construcción de tres modernas motonaves, el “RIO CHICO”, de 9.000 toneladas confiado a los astilleros Bartram y Sons, de Sunderland; el “RIO SEGUNDO”, en construcción en los astilleros de Burntisland; y el “RIO PRIMERO” de 9.000 toneladas, en construcción en el astillero sueco Kockums, de Malmo. Los dos primeros serán entregados entre agosto y septiembre del año 1947 y el último entre diciembre del mismo año y enero de 1948.

En los últimos meses del año, y gracias a las empeñosas gestiones realizadas ante la United States Maritime Commission, se obtuvo del citado organismo la oferta firme por tres buques del tipo Victory, que habían sido preparados para el transporte de tropas, construídos por la Bethlehem Fairfield Ship Yard Inc., en los años 1944 y 1945 y que tienen muy poco uso.

Como resultado de la importante negociación, el 31 de diciembre de 1946 se suscribieron los respectivos contratos, que permitirán incorporar a la FLOTA MERCANTE DEL ESTADO en los primeros meses del año próximo a tres modernas unidades de 10.800 toneladas de deadweight cada una, propulsadas a turbina, con velocidad superior a los

15 nudos y que serán oportunamente rebautizadas con los nombres “RIO AGUAPEY”, “RIO ARAZA” y “RIO ATUEL”.

La FLOTA MERCANTE DEL ESTADO, previa autorización del Poder Ejecutivo de la Nación, invitó, por intermedio de las Comisiones Navales en Wáshington y Londres, a los principales astilleros del mundo a intervenir en un concurso de precios para la adquisición de tres modernísimas motonaves de pasajeros y carga y dos buques frigoríficos. Las Bases correspondientes fueron preparadas por la Administración General y resulta satisfactorio poder anunciar que contestaron a dicha invitación los veintiocho astilleros más poderosos que existen en el mundo, los cuales presentaron en conjunto treinta y una propuestas.

La apertura de las ofertas se realizó en acto protocolar, presidido por el señor Escribano General del Gobierno de la Nación. Después de realizar un meditado estudio de las mismas, que insumió más de tres meses de tiempo, la FLOTA MERCANTE DEL ESTADO adjudicó en función de precio y plazo de entrega la construcción de los tres buques a motor de pasajeros y carga al astillero italiano “Ansaldo” S. A. de Cornigliano Ligure; y la construcción de las dos motonaves frigoríficas a los Cantieri Riuniti Dell’ Adriático, con sede en Monfalcone.

Respecto a la labor comercial, puede afirmarse que se ha reeditado la de años anteriores, limitada esta vez por la disminución de la capacidad de transporte determinada por la devolución de los buques adquiridos con pacto de retroventa y que fueron legalmente reclamados por sus antiguos armadores.

Esa disminución de tonelaje, que alcanzó en determinado momento casi al 50 % del total que tenía en explotación la Flota a fines de 1945, determinó que el total de cargas transportadas por las líneas de ultramar descendieran a 455.026 toneladas, de acuerdo al siguiente detalle:

Exportación	183.779 toneladas
Importación	240.209 „
Movimiento entre puertos inter- medios	29.585 „
Transportado en tránsito	1.453 „

El movimiento anotado en la Costa Sud ha sido de 30.108 toneladas, tal como se concreta en los siguientes guarismos:

Cargas de Buenos Aires al Sur	15.849 toneladas
Cargas de la Patagonia a Bs. As.	15.477 „
Cargas entre puertos intermedios	2.782 „

Los buques de la Flota realizaron 55 salidas y 57 regresos a|y de ultramar, y 13 salidas y 15 retornos a|y de la Costa Sud, navegando en conjunto 627.462 millas; ello permite totalizar la respetable cifra de 4.847.325 millas, navegadas por los buques de la institución oficial desde su creación hasta el 31 de diciembre de 1946.

El producido de los fletes de salida alcanzó a \$ 23.945.143,04, y el total recaudado por los fletes de entrada a \$ 23.764.422,17, percibiéndose, por transportes entre puertos intermedios y tránsito, la suma de \$ 2.884.056,57.

El movimiento de cargas en la Costa Sud permitió recaudar \$ 589.971,51, en concepto de fletes de salidas; \$ 1.662.461,53 en concepto de fletes de

entrada; y \$ 139.673,50, por fletes entre puertos intermedios.

Las cifras precitadas son solamente aproximadas, por cuanto hasta el presente momento no ha sido posible realizar aún el ajuste definitivo.

GOBERNACION MARITIMA DE LA TIERRA DEL FUEGO

Este Territorio se rige por el sistema de gobierno establecido por Decreto N.º 5.626/943, a cuyo efecto se han reglamentado las funciones de los diferentes cargos y servicios conforme con la Ley 1532.

A las innumerables ventajas que representa este sistema de gobierno, que ha permitido solucionar los problemas civiles y navales por una única autoridad, se suma la acertada medida de nombrar jefes de la Armada en retiro para ocupar los puestos de Director, Jefe de Talleres y de Contabilidad de la Cárcel de Tierra del Fuego.

El estado moral y material de la población se halla reflejado con exactitud en el escaso porcentaje de hechos delictuosos habidos durante el año 1946.

Economía y producción—

El cuadro financiero de la Gobernación, salvo casos aislados, puede decirse que se presentó en forma satisfactoria.

Ganadería—

Si se comparan las estadísticas del Frigorífico de Río Grande con las de años anteriores, es posible notar el aumento del volumen de las exportaciones y de los precios unitarios. Los ganaderos han percibido mayores ingresos y, como consecuencia de ello, los mensuales y obreros de la zafra han aumentado sus niveles de vida.

El rendimiento disminuyó en general, debido a la mortandad de ganado causada por la crudeza del último invierno.

Industria de la madera—

El nivel de producción se mantuvo constante. El consumo interno ha aumentado por las obras que está realizando la Gobernación Marítima, causando la disminución de los envíos a otras plazas.

El precio de la madera aumentó dos centavos aproximadamente, uno para el pago de aguinaldos y mayores jornales y otro por aumento de impuestos fiscales.

Pesca—

Durante el año los pescadores no salieron, debido a que el margen de ganancias, comparado con los aportes a las cajas de jubilaciones, no compensa el mantenimiento de esa actividad.

Agricultura—

Se adoptaron diversas medidas tendientes al aumento de la producción. Se consiguió la designación de un técnico y el envío de semillas de papas con fines experimentales. Contorneando la chacra de la Gobernación Marítima, sin restar tierras útiles, se creó un vivero experimental de especies forestales. Se intensificó el cultivo de la avena en forma de satisfacer no solamente a la caballada y vacunos de la Gobernación, sino también a la hacienda de los particulares. Se dió facilidades a los vecinos de Ushuaia para la obtención de semillas, regalándoles tierra negra de las excavaciones practicadas, a fin de estimular el cultivo de huertas en sus tierras.

Creación de una nueva Fauna—

Por decisión del Ministerio de Marina, se compraron en Canadá 10 casales de castores, traídos al Territorio por vía aérea desde su lugar de origen.

Estos castores fueron largados en la desembocadura del Río Claro en el Lago Khami, por considerarse a éste uno de los sitios de más semejanza con los del lugar de origen. Aún cuando todavía es un poco prematuro opinar sobre su propagación y adaptación a las condiciones del Territorio, no es aventurado suponer que en un futuro muy próximo la fauna del mismo se habrá enriquecido con un nuevo ejemplar, base de una próspera industria.

Vías de comunicación: Marítimas—

La intensidad del tráfico marítimo disminuyó en un 30 % con respecto al de 1945, como puede observarse en el siguiente cuadro:

1945	78	buques	13.342	Tns.
1946	66	„	9.118	„
Disminución	12	„	4.224	„

Se solicitó la adquisición de dos buques transportes de características especiales, para servir al puerto de Río Grande; y de otros dos mayores, para el servicio exclusivo del Territorio de la Tierra del Fuego.

Terrestres—

Se comenzó la construcción del Tramo Río Tristen-Ushuaia de la Ruta 3 y se conservó el camino existente entre puente sobre el Olivia y Ushuaia.

El tráfico se limitó al cruce de la cordillera a caballo y al transporte de majadas de Norte a Sur.

Aéreas—

Como en años anteriores, el tráfico aéreo llenó las mayores y más urgentes necesidades de la Gobernación Marítima. El servicio cumplido por los aviones navales resultó sumamente eficaz en todas las misiones que les fueron encomendadas.

Alámbricas e Inalámbricas — Además del tráfico telefónico de la red policial (en algunos tramos la instalación es precaria, lo que motiva sucesivas recorridas), se cursó el tráfico habitual de Correos y Telecomunicaciones.

Factores sociales—

La vivienda es mala y escasa en todo el Territorio. Además, y por el hecho de existir gran demanda, los alquileres son excesivos.

La solución, que en parte está siendo alcanzada, consiste en construir casas o alojamientos por cuenta de los diversos ministerios.

El problema de la alimentación aún no ha sido solucionado satisfactoriamente. Si bien es cierto que el aumento de la producción de legumbres y la introducción directa a los puertos de Ushuaia y Río Grande disminuyó en parte la falta de vitaminas, el problema subsiste. Además, la disminución del tonelaje de buques disponibles y el aumento del volumen de materiales de construcción transportado, ha representado un descenso en la cantidad de alimentos envasados recibidos, circunstancia que influye directamente en la alimentación de la población.

Problema sanitario—

Los establecimientos sanitarios de la Gobernación Marítima son escasos relacionados con el nú-

mero de enfermos que concurren a ellos. En Ushuaia, la Enfermería de la Cárcel posee una buena sala de operaciones.

Se obtuvo de la Secretaría de Salud Pública un equipo odontológico completo para el Hospital provisorio de Río Grande.

Se gestionó y obtuvo la designación de dos obstétricas de Buenos Aires para las salas de Ushuaia y Río Grande.

También se obtuvo del Ministerio de Marina, la formación de enfermeras en el Hospital de Puerto Belgrano para los hospitales del Territorio.

Problema del Peón y Obrero—

En general, este personal recibe buenos jornales. Sus gamelas están siempre provistas de carnes y conservas. Los alojamientos son buenos, si se tiene en cuenta que han debido ser construídos con carácter de transitorio.

Corporación Obrajera—

Se logró que los obrajeros de la zona de Ushuaia se agruparan en una Corporación a objeto de vender sus productos sin intermediarios, tanto en Buenos Aires como en la Costa Sur, pero particularizándose con ésta, pues en ella no tienen que luchar contra la competencia de la madera proveniente del Brasil y del Chaco. Se recibieron los primeros pedidos de embarques para Deseado y Comodoro Rivadavia, con destino a obras edilicias.

Dependencias oficiales del Territorio: Policía—

Se instaló la Comisaría de Río Grande en los alojamientos de oficiales de los Cuarteles, entregados por el Ejército.

Se adquirieron dos perros de policía y se enviaron a Buenos Aires un oficial y un agente para hacer un curso sobre adiestramiento de los mismos.

Escuelas—

Se alentó la creación de la Escuela Agropecuaria Salesiana de Río Grande y se consiguió autorización para su funcionamiento aunque el establecimiento no reunía las condiciones requeridas. De este modo se llenó la gran necesidad de un internado en la Zona Norte, a fin de evitar que los hijos de los pobladores alejados se vieran obligados a vivir en pensiones.

Por medio de la Secretaría de Trabajo y Previsión se obtuvo la creación de una Escuela de Oficios. Las clases teóricas se dictan en el local de la Escuela Primaria y las prácticas en los talleres de la Gobernación Marítima.

Cárcel—

Ha sido necesario hacer continuas gestiones para encontrar candidatos para los puestos de guardianes.

Los fondos para reembolso y pago de proveedores se han recibido casi siempre con seis meses de atraso, hasta el punto que aquellos llegaron a suspender los abastecimientos. Se consiguió normalizar esta situación.

Jueces de Paz—

En Río Grande hubo 60 nacimientos inscriptos contra 43 del año pasado; el margen de ilegitimidad es casi nulo; en Ushuaia hubo 40.

Carta de Ciudadanía—

Próxima a levantarse la suspensión existente para la extensión de cartas de ciudadanía, se inició en el Territorio una propaganda radial destinada a despertar entre los viejos pobladores extranjeros el deseo de obtenerla; así fué como 55 personas pasaron por las oficinas encargadas para requerir la información necesaria. Pedidas las documentaciones de rigor, se observó que la mayoría carecía del Certificado de Inmigración, por lo que se gestiona ante la Dirección General de Inmigración los certificados correspondientes a 33 pobladores.

Actualmente el Juez Letrado del Territorio, con asiento en Río Gallegos, tiene el pedido de 4 cartas de ciudadanía.

Oficina de enlace de la Gobernación Marítima—

Esta Oficina ha cumplido su cometido en forma bastante satisfactoria, realizando el trámite de los numerosos asuntos, expedientes e iniciativas de la Gobernación Marítima y evitando excesivas demoras.

La misma ha prestado apoyo a todo lo relacionado con el traslado del personal militar y operarios que se encontraban en la Capital Federal y que han desarrollado sus actividades en el Territorio. Asimismo se ha encargado de activar los embarques de los materiales necesarios para proseguir la ejecución de las obras y reparar los elementos de trabajo. Ha facilitado diversas compras, interviniendo directamente en los trámites, ahorrando tiempo y dinero.

Generalidades—

Debido a la escasez de medios y de personal, y a efectos de solventar las necesidades más urgentes, se tomaron las medidas detalladas a continuación:

En Ushuaia se disminuyó el ritmo de la construcción de la pista corta (E-O) para finalizar la larga (N-S), con el resultado que en octubre ya pudieron aterrizar aviones Douglas y Catalina.

Se aceleró la construcción del viaducto que cruza la Bahía, con el propósito de que las dos poblaciones puedan comunicarse antes del invierno de 1947. Su ancho se redujo para tender los rieles del decauville. Posteriormente se completará la obra.

Se inició la construcción del edificio del Correo en octubre, utilizando a presidiarios por no haber llegado los obreros contratados. Aunque en los proyectos figuraban otras obras más importantes, se inició ésta por cuanto sus planos no han sido impugnados y su ejecución no afectará la urbanización prevista de Ushuaia.

En Río Grande se concentraron esfuerzos para la terminación de la casa del Gobernador y la Subprefectura, debiendo quedar en suspenso las construcciones del Lago Khami y la casa del Delegado.

A fin de año se reinició la construcción de la ruta Ushuaia - Lago Khami.

A partir del 15 de noviembre se procedió a una reorganización en los regímenes administrativos y de contralor técnicos de los trabajos.

Las medidas adoptadas para remediar las deficiencias observadas dieron un excelente resultado,

como podrá juzgarse a través de la enumeración de las siguientes obras efectuadas:

- a) Casas de jefes: se adelantaron los trabajos de 2 de ellas para poder terminarlas en el mes de marzo.
- b) Casas de oficiales: se terminaron las mamposterías y el techado de 2 de ellas y la cimentación y muros de una tercera.
- c) Casas de suboficiales: fueron terminadas 4 de ellas; el muro y techado de 2; y la cimentación y muros de 5 dobles.
- d) Casas de obreros: se terminó la construcción de las mismas en el pueblo y en La Misión.
- e) Estación Aeronaval: se adelantaron los trabajos para poder terminarla en el mes de marzo.
- f) Subusina de La Misión: se inició su construcción.
- g) Tambo: se inició la construcción de sus muros perimetrales y las mejoras en los box existentes. Igualmente se le dotó de agua y bebedero.

En Río Grande—

- a) Casa del Gobernador: se activó su construcción habiéndosela techado.
- b) Subprefectura: se incrementaron los trabajos interiores de su local, iniciándose la colocación de tejas en el techo.
- c) Casa del Delegado: se inició la construcción de ella.
- d) Fábrica de ladrillos: se terminó la instalación de una nueva.

- e) Edificios de cuarteles: se iniciaron los trabajos de reformas a efectos de su habilitación para las tropas de Infantería de Marina.

Además de los trabajos enumerados, se consiguió un buque de la Flota Mercante del Estado para transportar a Ushuaia una embarcación para la conducción de materiales, tres camiones, un “jeep”, cemento y alambre.

BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO

El personal de Jefes, Oficiales, Suboficiales, Cabos y Conscriptos de las Fuerzas fueron instruídos convenientemente y distribuídos según los planes trazados en cooperación con las Fuerzas de Mar, Aviación y Ejército, para controlar y verificar el acto eleccionario del día 24 de febrero.

Además de las actividades normales de instrucción y adiestramiento, intervino en todas las celebraciones de acontecimientos de carácter histórico, concurriendo con unidades tanto en la Base Naval, como en la Capital Federal y localidades circunvecinas.

Las unidades y dependencias que apadrinan escuelas desarrollaron intensa actividad, llevando alimentos, delantales, zapatos, etc., para los niños necesitados, instituyendo premios especiales para los alumnos aventajados y enviando delegaciones a los festejos escolares.

El suministro de energía eléctrica para los buques de la Escuadra y reparaciones de la Base ha sido atendido satisfactoriamente. Asimismo se han efectuado ampliaciones y modificaciones en las instalaciones eléctricas de la misma.

Los servicios del puerto y el movimiento de buques fueron atendidos en forma normal.

Los Talleres Generales y Especiales de la Base trabajaron intensamente, pudiendo considerarse excelente el rendimiento del personal. Los obreros

a jornal han obtenido mejoras de salarios y recibido ascensos de categoría, sin excepción. Los que se distinguieron por su conducta y contracción al trabajo, fueron especialmente considerados.

La cantidad de talleres y locales que paulatinamente se van habilitando, permitirán satisfacer ampliamente los compromisos futuros, cuando hayan sido dotados de las maquinarias.

Las empresas particulares que tienen obras en construcción dentro de la Base, ocupan gran cantidad de obreros, lo que hace mejorar el nivel de vida de muchas familias que habitan en los alrededores de esta Base Naval.

Los servicios médicos prestados por el Hospital Naval fueron cumplidos en forma eficiente. La labor de su personal fué muy grande, habiendo atendido a todo el personal militar, empleados y obreros y sus respectivas familias.

En el orden edilicio, la Base presenta un aspecto excelente. Su engrandecimiento es constante y progresivo, siendo varias las obras en ejecución y edificios habilitados, lo que contribuye a un mejor rendimiento de los servicios.

BASE NAVAL DE RIO SANTIAGO

Los servicios requeridos por las dependencias y buques fueron atendidos satisfactoriamente, habiéndose subsanado los inconvenientes que se presentaron.

Los Talleres Generales han trabajado en un solo turno, al máximo de su capacidad.

Por escasez de operarios, y teniendo en cuenta la buena preparación teórico-práctica de los aprendices, especialmente de 2.º y 3er. año, se ha aprovechado al máximo la mano de obra de éstos. Se ha dado cumplimiento a la ejecución de todos los trabajos fundamentales dispuestos por la Dirección General del Material o solicitados por los buques y las reparaciones de éstos se efectuaron dentro de los plazos previstos.

En el corriente año fué incorporado al servicio el Patrullero "MURATURE". El Patrullero "KING", cuyas pruebas fueron terminadas, se halla listo para su incorporación definitiva al servicio. El plan de construcciones preparado por la superioridad se realiza normalmente sin atraso ni interrupciones.

Se ha mejorado el estado sanitario de los Talleres y adoptado muchas medidas para hacer el trabajo más seguro y confortable.

Los Talleres de Armas, durante el transcurso del año, han dado cumplimiento en forma eficiente a todas las necesidades de la Base, torpederos y sub-

marinos, en lo que se refiere a modificación, reparación y construcción de material para el servicio de Armas Submarinas.

Se cumplió la casi totalidad de las órdenes de construcción impartidas por la Dirección General del Material, a pesar de las dificultades que se presentaron para la adquisición de los materiales especiales debido a que la situación de la plaza no ha mejorado sensiblemente.

ESCUELA DE GUERRA NAVAL

La Escuela desarrolló en forma normal su plan de actividades. Los cursos General, Menor y Auxiliar fueron iniciados y finalizados en las fechas estipuladas en las normas para la instrucción.

Egresaron de los cursos regulares 9 capitanes de fragata, 2 tenientes coroneles de Infantería de Marina y 6 capitanes de corbeta.

Las obras de ampliación iniciadas en el año 1945, no pudieron ser terminadas a pesar de lo previsto, estimándose que lo serán en los primeros meses del año 1947.

ESCUELA NAVAL MILITAR

El desenvolvimiento de la Escuela se efectuó con los recursos disponibles y cumpliendo la misión que el Reglamento Orgánico establece.

Los exámenes de ingreso, que se llevaron a cabo con buenos resultados, se realizaron en el mes de enero. La Comisión Médica designada a esos efectos, llenó su cometido en la Escuela de Mecánica y en la Escuela Naval Militar.

La enseñanza se desarrolló en forma normal, tanto en lo que se refiere a la instrucción técnica profesional como a la práctica marinera y militar.

Los embarcos que deben efectuarse durante el curso escolar se cumplieron hasta el mes de junio en los rastreadores "BATHURST", "THORNE" y aviso "GOLONDRINA" y buque escuela "PRESIDENTE SARMIENTO".

El embarco semestral de los cadetes se realizó en el 2.º bimestre, del 11 de julio hasta el 27 del mismo mes, en el buque escuela "PRESIDENTE SARMIENTO", rastreadores "BATHURST" y "THORNE" y aviso "GOLONDRINA".

Después de esta fecha fué disuelta la División de Instrucción.

El embarco anual que llevan a cabo los cadetes, como práctica final del curso, se efectuó entre el 13 de enero y el 11 de febrero en el buque escuela "PRESIDENTE SARMIENTO" y guardacostas "PUEYRREDON".

Los cadetes del Cuerpo de Infantería de Marina efectuaron una campaña terrestre desde el 12 de enero al 8 de febrero.

Los cadetes reclutas embarcados a bordo del buque escuela “PRESIDENTE SARMIENTO” permanecieron en la Rada de La Plata del 6 al 10 de marzo, en cuyo término efectuaron prácticas marineras.

ESCUELA DE MECANICA

Durante el año lectivo de 1946, y como resultado de estudios efectuados con respecto a los programas vigentes, se aprobó una serie de modificaciones al régimen de enseñanza, entre las que se incluye la creación de nuevos cursos.

La instrucción del personal no tuvo inconvenientes y se siguió desarrollando normalmente el plan de construcciones para mejorar la Escuela.

El servicio médico ha trabajado intensamente, prestando su atención al personal de la Armada y familiares.
