DEPARTAMENTO DE MARINA

ANEXOS Á LA MEMORIA DE 1878

A

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS

Y

SUS DEPENDENCIAS

E

COMISARIA GENERAL DE MARINA

BUENOS AIRES

«La República»—Imprenta Especial de Obras, calle Belgrano 189

1879

Capitania General de Puertos

Buenos Aires, Marzo 31 de 1879.

A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, General D. Julio A. Roca.

Señor Ministro:

Cumplo el deber de poner en conocimiento de V. E., como es de órden, el movimiento de las Capitanias y Sub-delegaciones, desde el 1° de Marzo de 1878, á 31 de Marzo de 1879, córriente.

Durante este tiempo, el servicio de las Reparticiones á mi cargo ha mejorado poco, pues debido á la escasez de personal, aumento de obligaciones, supresiones de plazas que se han hecho en el presupuesto vigente, no ha sido posible introducir mejoras de importancia.

Sinembargo, V. E. verá, que la temporada trascurrida ha sido laboriosa, y que teniendo en cuenta los pocos elementos, y que cada empleado se encuentra recargado por un servicio relativamente doble al de los años anteriores, nada ha dejado que desear, pues ninguna de las obligaciones que le están encomendadas ha sido suprimida.

Por este motivo, el público ha podido quejarse alguna vez de poca actividad en el despacho, porque en esta Reparticion, todo es urgente y apurado, pues los empleados apesar de trabajar hasta en los dias festivos muchas veces, no siempre han podido satisfacer las exijencias de los interesados.

Llegado á este punto, creo un deber de justicia, recomendar á la consideracion de V. E. á los empleados que han compartido conmigo las tareas en el intérvalo trascurrido.

Los capitanes de puerto y sub-delegados de marina han cooperado eficazmente al buen desempeño de las tareas de la Reparticion, mereciendo especial distincion el señor Capitan del Puerto de Concordia Coronel graduado D. José Maria Cordero, el del Rosario señor D. José Gazzana y los Sub-delegados de marina del Riachuelo, Teniente Coronel D. Enrique Sinclair y del Tigre, Sargento Mayor D. Demetrio Seguí.

Desde hace mucho tiempo, la Capitania General está privada de medios de trasporte y movilidad, quedando reducida á la antigua y tradicional falúa, para todos sus movimientos y operaciones en el puerto, pues los vapores *Resguardo*, *Vigilante* y *Talita*, que siempre estuvieron á su servicio, se encuentran hoy ocupados en otros agenos á la Reparticion, sinembargo que figuran en el presupuesto de esta, recargándolo y sin que ella los utilice.

El *Resguardo* y el *Vigilante* se ocupaban en años anteriores del desembarco, y á veces de la internacion de inmigrantes, habiendo ahorrado en este servicio á la Nacion los *sesenta centavos fuertes* que paga por el desembarco de cada pasajero.

Diversos proyectos han sido elevados á V. E., algunos de ellos aceptados yá y otros en tramitacion.

Entre estos últimos el que considero de mas importancia, es el que recientemente ha sido pasado, referente á la reglamentacion de la matrícula de embarcaciones de bandera nacional.

Este proyecto, tiende á evitar fraudes que hoy se hacen fáciles con motivo de la duplicacion de nombres y números, pues se ha sorprendido que muchos buques pasan sus papeles á otros que tienen el mismo nombre y número y que luego con pretesto los primeros de que los han perdido, piden duplicados.

Tiende tambien á evitar dificultades que se suscitan de momento en momento.

Aprovecho esta ocasion para demostrar algunas á V. E.

Ultimamente recibió esta Capitania General órden superior de apresar la goleta *Jóven Rosita*.

Se circuló la órden á las demas reparticiones de su dependencia, y al dia siguiente cuatro Capitanes de Puerto daban cuenta de haber apresado cada uno de ellos una goleta *Jóven Rosita*, y en este trance difícil, la Capitania General no podia resolver al respecto, pues no sabia cual de estas cuatro era la *Jóven Rosita* que se mandaba apresar.

Otras veces, se recibe órden de juez competente de embargar tal ó cual buque, y se hace imposible darle cumplimiento, porque se presentan varios buques del mismo nombre y del mismo número.

La reglamentacion que se ha propuesto á V. E., tiende como he dicho á evitar esta série de inconvenientes, pues prohibe la repeticion de nombres en los buques de bandera nacional y les dá un número corrido de su matrícula.

Ese proyecto no tiene tan solo esta importancia, pues tiende igualmente á hacer conocer el número de buques que representa nuestra marina mercante y á dar datos á la Estadística Comercial de la República, á fin de conocer su importancia presente y futura.

Hay tambien conveniencia en despachar el proyecto sobre escribanias de marina, presentado por esta Capitania General en Abril de 1877, por que será una nueva fuente de renta para la nacion.

La necesidad de reglamentar las funciones de la Junta de Sanidad con atribuciones propias y personal independiente, es cada vez mas sentida, en vista de la importancia que reviste esa institucion, y por los servicios que presta en épocas determinadas.

Es urgente dotar á las Capitanias y Sub-delegaciones de medios de salvataje, de lo que están completamente desprovistas.

La solucion de las cuestiones de prácticos y faros, es una de las mas apremiantes necesidades del momento.

Merece llamar la atencion del Gobierno, la necesidad de dictar disposiciones reglamentarias sobre la jurisdiccion de las islas, para evitar cuestiones que de contínuo se presentan entre particulares y autoridades, tanto nacionales como provinciales.

De esta reglamentacion podrian resultar nuevas rentas para la Nacion, utilizando en beneficio del fisco inmensos territorios que hoy yacen completamente abandonados ó esplotados por personas que no pagan el mínimo tributo.

El gremio de estivadores aumentado considerablemente, al punto que no bajarán en el dia de quinientos, no ha pagado ni paga impuesto alguno.

No hay razon para que los prácticos, baqueanos, carpinteros de ribera, etc., etc. paguen sus patentes anuales; y los estivadores, cuya profesion es harto productiva, estén libres de esta obligacion.

Calculando como mínimun en quinientos los estivadores que ejercen la profesion y asignándoles una patente de (20 $ fts.) *veinte fuertes*, resultaria una renta anual de (10,000 $ fts.) *diez mil fuertes*, sobre la cual convendria llamar la atencion del señor Ministro de Hacienda.

El gremio de sirgadores en la Boca del Riachuelo y otros puertos del Litoral aunque muy inferior al de estivadores, tampoco paga patente, y convendria ponerle una de (10 $ fts.) *diez pesos fuertes* al año.

La compostura del muelle de pasageros á cargo del Departamento de Ingenieros Civiles, debe terminar dentro de un mes, y será esta una gran ventaja que los viajeros esperan con impaciencia porque apesar de sus inconvenientes, facilitará notablemente el embarco y desembarco.

Con tal motivo, será necesario reglamentar el tráfico de dicho muelle, como tambien el servicio de changadores y de embarcaciones menores que atracan á él.

Oportunamente será sometido á la consideracion de la superioridad el proyecto de su referencia.

Llamo la atencion de V. E. sobre los trabajos de la Oficina de Estadística que figuran en la presente memoria.

El servicio de los faros de Punta de Indio y Banco Chico se ha hecho con regularidad durante el año trascurrido.

El ponton *Nina* que servia de faro en Punta de Indio, fué reemplazado por el *Vanguardia*.

El del Banco Chico necesita sérias composturas.

Por mas detalles sobre este punto, que considero de importancia para la navegacion, permítome llamar la atencion de V. E. sobre la Memoria del contratista, adjunta á la presente.

Ha habido prevision en establecer las Sub-delegaciones de Marina en Paso de los Libres, Santa Cruz y Chubut, por la importancia estratéjica de estas localidades.

Empiezan á sentirse ya los buenos resultados de tal medida.

Conviene tambien establecer al menos una Sub-delegacion de Marina en Formosa, nuevo asiento del Gobierno del Chaco, á fin de que esta rama de la administracion tenga sus agentes naturales y directos para sus servicios múltiples, no solo en la costa del Chaco bañada por el rio Paraná sino en las costas del Chaco bañada por el rio Paraguay, y esta medida se hace tanto mas necesaria cuanto que Formosa por su posicion topográfica, es un punto donde todos los buques que suben y bajan el rio, tienen que recalar, á lo que se agrega que los paquetes de la carrera estarán obligados á detenerse en dicho punto como que llevarán pasageros, balijas de correspondencia, etc., y que siendo esto así, es indispensable que la entrada y salida se haga conforme á la reglamentacion general existente.

A todo lo cual se agrega la incuestionable ventaja de

que haya en aquel punto dependencias de la Capitania General que hagan la policia sanitaria á las procedencias de Matto Grosso y del Paraguay.

En seguida se dá cuenta del movimiento y trabajos de las Reparticiones, consignándose los principales proyectos presentados, algunos asuntos iniciados, medidas tomadas é informes espedidos que revisten cierta importancia.

Ausente temporalmente de esta capital el señor Gefe en propiedad de la Reparticion, me hallo al frente de ella por disposicion del Gobierno y en tal virtud cábeme el honor de firmar esta memoria, saludando á V. E. con mi consideracion mas distinguida.

Cárlos A. Mansilla.

PRIMERA PARTE

Despachos y trabajos de cada una de las Oficinas

Mesa del Oficial Mayor

Notas al Ministerio	648
« á Capitanias y Sub-delegaciones	1096
« á varias reparticiones Nacionales	796
« « « « Provinciales	172
Informes espedidos	158
Circulares	32
Solicitudes despachadas	3282
Decretos de trámite	1968
Resoluciones definitivas	1260
Telégramas	456

PERMISOS ESPEDIDOS

Para venta de buques	300
« Matrícula de vapores	5
« « de buques de vela	89
« Cambio de bandera	20
« « de nombre	40
Autorizaciones para ejercer la profesion de práctico libre	100
Legalizacion de firmas	25

Oficina de Estadística y de Contabilidad

Buenos Aires, Marzo 12 de 1879.

Sr. Oficial Mayor, Encargado del despacho de la Capitania General de Puertos.

En cumplimiento de lo ordenado, presento la Memoria de las oficinas á mi cargo, correspondiente al año de 1878, tal y lo mejor que me ha sido posible confeccionarla, en el reducido tiempo de *doce dias* que para este trabajo se me acordaron.

No es posible hacer mas, con el pequeñísimo personal de dos empleados que están á mis órdenes.

Solo los tres datos siguientes que representan una muy mínima parte del movimiento de esta oficina, bastan para dar una idea de su importancia.

Se han espedido durante el año pasado y el tiempo trascurrido del presente:

Informes.....	673
Notas y circulares.....	392
Certificados diversos.....	765

Indepeudientemente de diversas y laboriosas comisiones extraordinarias desempeñadas personalmente por mí, en instruccion de sumarios, redaccion de contratos, confeccion de reglamentos, etc.

Dios guarde á Vd.

Juan Goyena.

I

Segun el presupuesto vigente, se asigna una partida para un encargado de la estadística, cuyas atribuciones no se limitan esclusivamente á su objeto.

La reduccion de personal que cada año viene haciéndose á la Capitania General, ha hecho concentrar en la Oficina de Estadística, muchos otros ramos que, propiamente, no pueden ser atendidos como corresponde; porque es imposible que un solo empleado lleve la direccion *inmediata y regular* de todos ellos:—por esta razon y por no haberse aun recibido datos completos de muchos puntos, no encierran los trabajos estadísticos todos los que á ellos corresponden, y que hubiera deseado presentar.

Se ha tratado sin embargo de completarlos en lo posible con los elementos que he podido utilizar.

El encargado de la Estadística, tiene actualmente á su cargo:

1° Estadística.
2° Salvatajes.
3° Multas.
4° Asuntos de prácticos.
5° Publicaciones.
6° Matrícula.
7° Ventas de embarcaciones y cambios de bandera y de nombre.
8° Movimiento marítimo judicial.
9° Intervencion por informes en casi todos los asuntos que tramitan por la Capitania General.

II

Asuntos iniciados por el encargado de la Estadística é informes principales espedidos

SORRE DESHACIMIENTO DE EMBARCACIONES

Enero 8 de 1878.

Señor Capitan del Puerto.

El permiso que se acompaña, dado á D. Juan Truch,

del pailebot *Atalaya* para deshacerlo, no tiene valor alguno ni lo ha tenido á su presentacion en la Sub-delegacion del Riachuelo, pues esta se hizo el 5 de Diciembre próximo pasado, esto es, cinco meses despues de espedido aquel; de manera que aquella oficina no ha podido demarcar lugar y plazo razonable para deshacer la embarcacion, con arreglo al artículo 10 del Reglamento para cabotage nacional.

Además, esta embarcacion está incluida en la relacion de objetos abandonados en las riberas del Riachuelo, para cuya limpieza la Capitania General publicó avisos en varios diarios llamando á sus dueños para que procedieran á ello; y el de este buque no se presentó en tiempo ni procedió á cumplir lo dispuesto.

Creo que el interesado debe abonar una multa discrecional de diez pesos fuertes, en uso de la autorizacion que confiere el artículo 18 del Reglamento de Capitanias, por haber procedido á deshacer el buque sin la prévia presentacion de la licencia; y seis pesos con cuarenta centavos por los gastos que esta Capitania hizo en publicaciones.

Satisfecho esto y repuestos los sellos, puede permitirse al solicitante que termine sus trabajos, debiendo sacar la licencia correspondiente por la parte de ribera que aun ocupa, con arreglo al inciso 6° del artículo 9° de la ley de sellos y patentes.

SOBRE DEMANDAS POR ASUNTOS DE PRÁCTICOS

Enero 10 de 1878.

Señor Capitan del Puerto.

Oidos el gerente de la Sociedad de Prácticos, el capitan de la barca *Bertolotto Savoña* y la opinion del práctico

mayor D. Mariano Segovia, resulta que este buque garreó á consecuencia del fuerte viento reinante, y para volver á su lugar no pidió práctico de puerto.

Además, de la precedente solicitud y de lo espuesto por las partes, se desprende:

1° Que el capitan ignora si su buque cambió ó no de fondeadero porque solo una vez ha estado abordo desde su llegada á este puerto.

2° Que tuvo conocimiento de que el buque estaba mal.

3° Que no habiendo ido ningun práctico á mudarlo, dió órden á su segundo lo hiciera por sí.

4° Que el práctico mayor no tiene constancia alguna de que el capitan se haya presentado, requiriendo su intervencion, para hacer mudar el buque de fondeadero.

5° Que el capitan no se ha presentado á la gerencia de la Sociedad de prácticos en igual sentido.

6° Que no ha podido existir fuerza mayor para que el capitan no hiciera cambiar de fondeadero su buque sin cumplir los reglamentos, porque segun lo manifiesta en su solicitud, ha podido dar los pasos necesarios para obtener que le mandáran práctico.

7° Que la ballenera de prácticos estuvo dos veces al costado del buque, y preguntando al piloto si habia alguna novedad, este contestó que el buque estaba bien.

Por todas estas razones, impuse al capitan la multa que reclama.

V. S. dispondrá si se ha de hacer ó no efectiva.

SOBRE FIANZAS DADAS POR LOS AGENTES MARITIMOS

Enero 16 de 1878.

Señor Capitan del Puerto:

Si la Capitania del Puerto de Concordia aceptó la fianza de algunos agentes por el despacho de embarcaciones sin

certificados de arqueo, fué seguramente para hacer efectiva la responsabilidad de dichos agentes en caso de faltar á sus compromisos para con la autoridad.

Por consiguiente, deben estos hacerse cumplir en la forma y modo en que se contrajeron.

SOBRE ARQUEO DE BUQUES ESTRANGEROS

Enero 25 de 1878.

Señor Capitan del Puerto:

El decreto de 22 de Abril de 1876 ordenando el arqueo de los buques de ultramar, se refiere esclusivamente á los nacionales, y la goleta italiana *Libertad* está fuera de esta disposicion como buque estrangero de ultramar, si lo es.

Pero si la navegacion que ha hecho hasta ahora ó la que hará en lo sucesivo es de cabotage, debe ser arqueado con arreglo al decreto de 9 de Octubre del mismo año, que hace estensivo el arqueo á todos los buques de cabotage; y en consecuencia, atendiendo las razones espuestas por el señor Vice-cónsul de S. M. el Rey de Italia, puede exhonerarse al buque aludido del pago de la multa por falta de certificado de arqueo; debiendo pasar á este puerto ó al de San Nicolás para ser arqueado.

El Capitan del Puerto de Concordia ha procedido, pues, con arreglo á lo dispuesto, y V. S. debe aprobar su conducta en este caso.

SOBRE NAUFRAGIOS

Enero 30 de 1878.

Señor Capitan del Puerto:

De las once declaraciones que esta oficina ha tomado con motivo del siniestro del pailebot *Regina*, resulta que el buque fué completamente abandonado, á punto de que sus tripulantes al escapar, se llevaron las ropas y hasta los víveres de abordo, dejando en el buque izada la bandera de auxilio. Cuando la Capitania tomó posesion de él y de su cargamento de madera, que fué salvado y puesto en seco en la punta del muelle por los marineros de la Reparticion y por menores del depósito correccional, no encontró á nadie abordo ni aun á inmediaciones del buque.

La Capitania dió cuenta á la Aduana de este cargamento y los dueños se presentaron allí, pues solo á ella correspondia resolver en esta parte del asunto.

Entre las declaraciones figuran tres de los buceteros que condujeron abordo del *Regina* la gente de la Capitania, y tres testigos presentados por el reclamante D. Juan Melis; entre estos últimos se halla la del mismo patron de dicho buque y la de un individuo bastante sospechoso.

Se deduce de todo esto, que el pailebot *Regina* y todo su cargamento de madera, fueron salvados por la Capitania; por cuya razon y por las demas que arrojan las declaraciones tomadas, opino:

1° Que puede entregarse el buque reclamado, prévio pago de los gastos hechos por la Capitania y de la tercera parte del valor del buque, despues de deducidos dichos gastos; á cuyo efecto debe procederse á la tasacion correspondiente.

2° Que la declaracion del patron del *Regina* le acusa de infraccion al art. 18 del reglamento de puerto, que dice así:

« No podrá ser abandonado en los puertos por su patron « ó marineros, ningun buque fondeado ó en desarme, sin « que antes el patron dé cuenta á la Capitania del Puerto « de las causales que tiene para ello, y encontrándolas « justas, requerirá al propietario para que ponga pronto « remedio, previniéndole los medios mas conciliatorios al « efecto de evitar el abandono.»

Y por esta infraccion debe multársele en diez pesos fuertes.

3° Que como segun el artículo 1049 del Código de Comercio el armador representa á todos los asociados; y segun los títulos presentados, D. Juan Melis es participe del *Regina*, debe éste exhibir el nombramiento que lo instituye tal armador.

4° Que queden á salvo los derechos del recurrente en cuanto á los daños y perjuicios que dice haberle irrogado la Capitania General de Puertos por el hecho de tomar posesion del buque.

5° Que se notifique esta resolucion, si V. S. la adoptare, á los que les comprenda, dando al armador del *Regina* el plazo de 30 dias para que proceda á sacar el buque de donde se encuentra, bajo apercibimiento que de no hacerlo se procederá con arreglo á los Reglamentos.

SOBRE ARQUEO DE BUQUES ORIENTALES

Febrero 9 de 1878.

Señor Capitan del Puerto.

La resolucion de V. S. trascrita en la nota que el Capitan del Puerto de Concordia pasó al Vice Cónsul oriental, y el decreto superior de 9 de Octubre de 1876, disponen que todos los buques de cabotage de cualquier bandera deben exhibir, para despacharse, el respectivo certificado de arqueo con arreglo al sistema internacional adoptado

por la República Argentina por decreto de 22 de Abril del mismo año; y al pailebot oriental *Patriota* le comprende aquella disposicion si no tiene su arqueo con arreglo á dicho sistema.

Recuerdo con este motivo, la nota de fecha 9 de Enero de 1877 dirigida á V. S. por el señor Ministro de Relaciones Exteriores, en la que encarecia la conveniencia de arbitrar algun medio para evitar esta clase de reclamos.

Creo que no es equitativo el procedimiento de obligar á los buques que van directamente á los puertos del litoral á hacer sus operaciones, que vengan á arquearse á este puerto, pues no es culpa de los capitanes ó patrones si no hay allí arqueadores patentados.

Por otra parte, el interesado ni el señor Cónsul Oriental ni sus dependencias, no se oponen á que la ley se cumpla, como lo demuestra la nota adjunta y la citada del señor Minístro de Relaciones Exteriores.

Pienso que habria conveniencia fiscal y para el comercio y la navegacion, en que cada dependencia de V. S., fuera de Buenos Aires, tuviese entre sus empleados un arqueador patentado; y al efecto podria oficiarse á ellas, haciendo esto, si es posible, obligatorio.

Este pensamiento emitido delante de los Capitanes de Puerto de Corrientes y Rosario tuvo aceptacion, y no dudo que la tendrá tambien entre los demás.

SOBRE INVENTARIOS DE BUQUES

Marzo 16 de 1878.

Señor Capitan del Puerto.

El artículo 3° del Reglamento de cabotage de 1857, impone á los patrones la obligacion de recibir los buques bajo inventario, so pena de una multa de *cien pesos* mone-

da corriente; y este artículo no está derogado por disposicion alguna posterior; el hecho de no hallarse consignada en el reglamento de 1862, no es bastante para anularla, porque ella no se opone á este reglamento, ni están por él espresamente derogadas las disposiciones anteriores.

Si se fuera á seguir la teoría que pretenden hacer prevalecer los señores lancheros firmantes, vendria á resultar que actualmente tendríamos muy pocas disposiciones marítimas vigentes, pues desaparecerian todas las dictadas con anterioridad al año 1862.

Sin embargo, siempre he creido que el artículo de que se trata no puede ser aplicable sinó en el caso de reclamacion espresa de los dueños ó patrones, por diferencias en el recibo ó entrega de las embarcaciones.

Pero como esta disposicion es superior, pienso que V. S. debe elevarla á su resolucion.

SOBRE PATENTES DE PRÁCTICOS Á LOS PATRONES DE BUQUES DE CABOTAJE

Abril de 1878.

Señor Oficial Mayor.

El artículo 14 de la ley de papel Sellado y patentes establece en su inciso 2°, el sello que corresponde á las patentes de prácticos de puerto y baqueanos (20 ps. fts).

De consiguiente se comprende bien que esta disposicion de la ley, es únicamente aplicable á las personas que utilizan esta industria como único medio de vida, prévio exámen y prueba de competencia.

No están comprendidos los patrones de buques de cabotaje, por que estos no están obligados por los reglamentos ni por disposicion alguna á llevar abordo prácticos ó baqueanos, ni se exije á estos buques otro impuesto anual que su patente de navegacion.

SOBRE CERTIFICADOS DE COMPETENCIA PARA EJERCER LAS FUNCIONES DE BAQUEANOS

Junio 25 de 1878.

Señor Capitan del Puerto.

Convendria que V. S. tomase alguna determinacion, respecto á la responsabilidad que pueden presentar los capitanes que firman certificados de competencia en favor de vaqueanos, pues la mayor parte de esos capitanes son desconocidos, y no puede ser suficiente garantia para la Capitania General, el que figuren sus nombres como tales capitanes en los documentos archivados en esta oficina.

Y en casos como el presente en que la autoridad marítima nacional no puede certificar sobre la responsabilidad de los capitanes firmantes, propondria á V. S. lo hicieran en su defecto los cónsules respectivos.

Porque debe tenerse en cuenta que los capitanes de buque son movibles en su puesto, y una vez que dejen este, cesa su responsabilidad como tales.

SOBRE DEMANDAS POR ASUNTOS DE PRÁCTICOS

Buenos Aires, Junio 28 de 1878.

Señor Capitan del Puerto.

Citado el capitan del bergantin español *Angel*, decla-

ró: que fué el práctico Boasse quien condujo su buque como leman y como de puerto, lo que ha podido hacer desde que tiene sus patentes respectivas con arreglo á la ley y segun autorizacion superior publicada en 30 de Marzo pasado.

Y el oficial de guardia en el Estacionario *Vanguardia* no ha podido ni debido obligar al capitan á que tomára práctico de la Sociedad, ni menos hacerle firmar obligacion alguna á favor de ésta.

Por esto he resuelto que el capitan pague el practicaje al práctico conductor, como único á quien correspondia, exhonerándole de toda obligacion para con la Sociedad de Prácticos.

Corresponde pues se devuelvan al práctico recurrente las dos patentes adjuntas, bajo constancia, y vuelva este asunto para su archivo.

SOBRE MULTAS

Buenos Aires, Julio 3 de 1878.

Señor Capitan del Puerto.

Las Ordenanzas de la Armada en su libro 2°, título sobre Policia de Puertos, mandaban que ingresára á la caja fiscal una tercera parte de las multas impuestas por infraccion à las disposiciones en esa parte consignadas, distribuyendo las dos restantes entre el denunciante ó aprehensor y el Grémio de mareantes.

Los reglamentos marítimos posteriores, no habiendo ya Grémio de mareantes, establecen que corresponden al aprehensor ó denunciante la tercera parte (ó la mitad en ciertos casos) de las multas impuestas y el resto al fisco.

Pero ya sea por el carácter de las disposiciones mandadas observar despues; ya porque se hacian aquellos

reglamentos inaplicables en su parte penal, pues rara vez aparecian denunciantes á no ser los mismos empleados encargados de hacerlas efectivas; ó porque se quiso estimular á estos para que mejor cumplieran ese deber, V. S. ha encontrado establecido de doce à catorce años atras, que la tercera parte de las multas por infraccion á las disposiciones marítimas vigentes, corresponde al empleado que las impone ó denuncia el hecho que las motiva, cuando esto último no lo hace un particular.

Y este procedimiento se observa actualmente en todas las dependencias de la Capitania General.

Sin embargo de esto, creo que convendria establecer para lo sucesivo, por medio de una resolucion superior, si corresponde ó no la tercera parte de las multas al empleado que las imponga, salvo mejor parecer de V. S.

SOBRE DESHACIMIENTO DE EMBARCACIONES

Julio 6 de 1878.

Señor Capitan del Puerto.

Cuando se pide permiso para deshacer una embarcacion, es posible que sus títulos de propiedad y certificado de arqueo sean utilizados para otra nueva, cuyo tonelaje y valor sea superior al de la embarcacion deshecha, desfraudándose de esta manera al fisco en los derechos que se derivan del tonelaje y escrituracion.

En prevision de estos hechos, me permito proponer á V. S. se ordene á todas sus dependencias que, cuando se pidan los mencionados permisos, se acompañen á la solicitud todos los papeles correspondientes al buque, para que sean inutilizados y archivados en esta oficina ó donde V. S. dispusiese,

El dueño de una embarcacion que se deshace, no necesi-

ta ya títulos de propiedad etc., pues está habilitado para pedir las constancias que necesite ulteriormente, en la oficina donde se hallen depositados.

SOBRE RECLAMO DE SALVATAGE DEL PARTICIPE DE UN BUQUE PERDIDO, POR SOLO DAR AVISO DEL HECHO Á LA CAPITANIA

Buenos Aires, Julio 10 de 1878.

Señor Capitan del Puerto:

El patron de la balandra *Serpiente*, D. José Mussio, ha cumplido con los artículos 28 y 31 del Reglamento para cabotage nacional que obligan á su cumplimiento á los patrones y dueños de embarcaciones en el caso de la nombrada.

Por consiguiente crée esta oficina que el recurrente no tiene derecho al salvatage, y sí solamente á la parte de gastos que, como sócio, corresponde hacer á Lanfranco.

Pero como aparece que este buque está gravado y de ello tiene conocimiento el señor Juez de Seccion, debe devolverse este asunto al interesado para que haga el uso que mas le conviniere.

SOBRE BALLENERAS QUE SALEN AL CRUCERO

Buenos Aires, Setiembre 3 de 1878.

Señor Capitan del Puerto.

Creo que debe observarse el cumplimiento de la disposicion á que se refiere el Encargado de la Ayudantia,

desautorizando así el monopolio que vienen pretendiendo las balleneras, esclusivamente al crucero, y en tal concepto se despachan.

Lo contrario valdria tanto como autorizar dos industrias á la vez, con solo patentar una de ellas.

Y creo que asi como un práctico leman no puede serlo á la vez de puerto sin tener ambas patentes, ni una embarcacion de cabotage hacer navegacion de ultramar con solo una ú otra; tampoco las balleneras que salen al crucero pueden, mientras lo hagan, ocuparse en cosa diferente de la que motiva el despacho concedido.

Además, no me parece justo ni equitativo, que ellas aprovechen en perjuicio de las demás, las ventajas que les proporciona el despacho oficial que obtienen, sin mas impuestos ni derechos que los correspondientes á embarcaciones que solo se ocupan en la conducion de pasajeros y equipajes.

SOBRE FIANZAS DE LOS PRÁCTICOS ANTES DE RENDIR EXÁMEN

Buenos Aires, Setiembre 18 de 1878.

Señor Capitan del Puerto.

Como los prácticos no asumen responsabilidad alguna mientras no ejerzan su profesion, y esto no puede hacerse sin dar las fianzas que corresponde, soy de opinion que debe examinárseles sin el requisito exigido por la comision examinadora; los reglamentos solo exijen competencia para presentarse á exámen.

Es cuanto creo justo.

SOBRE PRÁCTICOS

Buenos Aires, Octubre 18 de 1878.

Señor Capitan del Puerto.

No es esta la primera vez que los prácticos ocurren al Superior y á V. S. mismo con idénticas pretensiones que el solicitante, pero que son de imposible satisfaccion, á menos que se deroguen las disposiciones vigentes. Todos los prácticos á quienes se ha estendido patente de tales, han llenado las formalidades requeridas; y si algunos las han falseado, esta oficina lo ignora. No es posible que la Capitania General distraiga sus empleados para dedicarlos á descubrir la existencia de hechos dudosos como el presente. Desde que está en el interés de los mismos prácticos hacer efectivo el cumplimiento de las citadas disposiciones, y agentes como son de la policía marítima, están en el deber de precisar los hechos que denuncian para que la autoridad proceda á reprimirlos.

De otro modo, esto es, no espresando cuales son los prácticos argentinos que no están domiciliados en el país, pierden tiempo en denuncias vagas y distraen inútilmente la atencion del Gobierno. Pienso pues que debe devolverse este asunto al interesado y no dar curso en adelante á solicitudes de este género que no precisen claramente cuales son los infractores de que se trata.

SOBRE MATRÍCULA DE EMBARCACIONES

Enero 7 de 1879.

Al Señor Gefe de la Capitania General de Puertos.

Los libros de matrícula de esta reparticion son completamente inútiles en el estado en que se encuentran y en la forma en que han sido llevados hasta hoy.

Habiendo V. S. dispuesto recargar mis obligaciones con las que antes tenia el oficial 1° que la ley de presupuesto suprimió, he tenido ya ocasion de cerciorarme de ello, y hay necesidad para el comercio y conveniencia para el fisco en proceder á matricular nuevamente todas las embarcaciones nacionales.

A este objeto, puede la superioridad utilizar el proyecto presentado por V. S. y que figura en la memoria de 1876 página 42.

Deslindados como están actualmente los Departamentos de Guerra y Marina, puede á mi juicio fijar el Gobierno su atencion detenidamente sobre este asunto.

Me permito recordarlo á V. S. para si lo cree conveniente se eleve en consulta á la superioridad.

SOBRE REGLAMENTACION DEL PUERTO DEL RIACHUELO

Febrero 26 de 1879.

Señor Capitan del Puerto.

El puerto del Riachuelo tiene su reglamento especial, decretado en 9 de Noviembre de 1852, el que, con pequeñas modificaciones y con algunos nuevos artículos relativos á buques de ultramar, puede ser provisoriamente puesto en práctica, hasta que terminen del todo las obras actuales, y la esperiencia muestre las reformas que convenga introducir.

Tal como queda dicho, acompañamos á V. S. un proyecto de reglamento que, en parte, ya tenia preparado el Subdelegado del Riachuelo, y que no habia pasado á la aprobacion superior en el deseo de completarlo cuanto mas fuera posible.

En él verá V. S. que hemos aceptado algunos de los artículos propuestos por los solicitantes, rechazando ó modificando otros por creerlos inconvenientes á la libre navegacion y á la policia fluvial.

REGLAMENTO PROVISORIO PARA EL PUERTO DEL RIACHUELO

Art. 1° Todo buque ó embarcacion á la entrada en este puerto, deberá inmediatameute darla en esta Sub-delegacion, presentando todos sus papeles y listas de pasajeros si los hubiere; el patron que así no lo hiciere sufrirá la pena de diez pesos fuertes de multa.

Art. 2° Todo patron despues de dar su entrada, deberá asegurar su buque y acomodarlo, brasiando sus bergas y tomando su posicion de modo que no embarace el tránsito público.

Art. 3° Todo buque efectuará su entrada á este puerto á remolque ó á espía, debiendo cargar sus velas así que llegue frente á la casilla en la isla, verificándolo de igual modo hasta frente á la dicha casilla; el patron que no diese cumplimiento á este artículo, á mas de pagar sin objecion alguna los daños que ocasionáre por falta de este requisito, sufrirá la pena de cinco pesos fuertes de multa, ó en su defecto 24 horas de arresto.

Art. 4° Todo buque que se halle con cargamento de frutos del país, mercancías, etc., etc., podrá amarrarse en todo el espacio que forma frente al muelle, ó en este si fuere á descargar; como tambien podrán hacerlo los buques que estén para tomar carga, prévio aviso á la Sub-delegacion.

Art. 5° Los buques que hubiesen concluido sus cargas y estuviesen prontos para salir, dejarán en el acto el

muelle y deberán situarse en la costa Sud de este Riachuelo, hasta el primer codillo que forma.

Art. 6° Los buques que se hallen sin carga no podrán amarrarse, por ningun pretesto, en los parages mencionados, sino en la otra estremidad del muelle para arriba, en la misma costa Sud.

Art. 7° Todo buque que se halle cargado con earbon ó leña, deberá situarse donde le designe la Sub-delegacion y allí efectuar su descarga.

Art. 8° Ningun buque playero podrá amarrarse en los mencionados puntos, á no ser de estar á la carga ó descarga.

Art. 9° Todos los buques que se hallen á la carga ó descarga en los parages designados, pondrán su botalon de foque y botavara adentro para permitir mas espacio y comodidad-

Art. 10. Todos los buques que estén amarrados al muelle, á la carga ó descarga, cuidarán de tener siempre el ancla del lado de afuera metida adentro y de ningun modo colgada.

Art. 11. Nunca podrá haber mas de cuatro buques á la par, en el caso de haber cinco, siempre será culpable el de afuera.

Art. 12. Ningun patron podrá dejar carga durante la noche en el muelle ni en ningun parage de la ribera, pues no desembarcará ni admitirá sino aquello que pueda alzarse en el dia.

Art. 13. Ningun patron podrá admitir ni desembarcar marinero alguno, sin el prévio conocimiento de esta Sub-delegacion.

Art. 14. A todos los patrones de buques que estén al costado del muelle les corresponde practicar todos los dias, al ponerse el sol, la barrida y valdeo de los dichos.

Art. 15. Ningun buque podrá usar boyas en sus anclas adentro de este Riachuelo, ni tampoco tener estas avozadas sino colgadas de las sirviolas.

Art. 16. Todos los buques adentro de este Riachuelo, no podrán fondear en el medio de éste, sino muy arrimados á sus costas, ni tampoco estender espias que atraviesen de uno á otro lado.

Art. 17. Ningun patron podrá hacer lastre adentro de este Riachuelo, pues á este objeto se destina el banco que está á la entrada del Puerto, con el correspondiente permiso de esta Sub-delegacion.

Art. 18. Ningun buque adentro de este puerto podrá hacer ni mantener fuego en su cocina, ni luz en su cámara, bodega y rancho de proa, despues del toque de retreta, bajo la pena al infractor de un peso fuerte ó sufrirá el arresto de 24 horas.

Art. 19. Ningun patron ni dueño podrá tumbar ni barar su buque, ni efectuar ninguna clase de carena sin el prévio permiso por escrito de la Sub-delegacion del Riachuelo.

Art. 20. Ningun maestro carpintero ó calafate podrá construir ni hacer obras en embarcaciones de la clase que sea, sin el mismo requisito de que habla el artículo anterior.

Art. 21. Iguales diligencias se practicarán para botar al agua las embarcaciones que se hubiesen construido ó concluido de carenar.

Art. 22. Todo patron ó dueño de buque que dé obras por un tanto á los maestros carpinteros ó calafates, deberán hacer sus contratos en esta Sub-delegacion con estos, para evitar las cuestiones y demandas que constantemente tuviesen entre unos y otros, y de no hacerlo así, no se atenderá demanda alguna de esta clase.

Art. 23. En caso de demandarse auxilio por esta Sub-delegacion para salvar algun buque en peligro ú otro incidente semejante, todos los patrones y tripulaciones acudirán y accederán sin la menor demora á prestarlos, al paraje que se ofreciese, ya con sus embarcaciones menores ó ya para tripular las embarcaciones que se ofreciere.

Art. 24. Todo patron que amarrase espía ó cualquiera otra clase de cabo ó amarrazon á los árboles que están en

ambas riberas, desde su entrada hasta el fin, pagarán la multa de un peso fuerte por cada espía ó amarra.

Art. 25. Del presente reglamento de policía de este puerto, se fijarán en la Sub-delegacion del Riachuelo y en la Capitania General del Puerto, dándose un ejemplar á cada maestro mayor, carpinteros y calafates para que hagan saber á sus subalternos los artículos que les correspondan.

Art. 26. Ningun buque podrá fondear ó amarrar á muelles de defensa ú otros buques en toda la longitud del nuevo canal del Riachuelo, ni á cien métros de distancia de él, sinó en el espacio comprendido entre el estremo interior de los muelles de defensa y la entrada del antiguo canal, cuyo espacio se destina esclusivamente para los buques de ultramar. Los buques que fondéen ó amarren en contravencion á este artículo, pagarán una multa de diez pesos fuertes y serán responsables de los perjuicios causados.

Art. 27. Los buques de ultramar son libres de navegar el Riachuelo mientras hallen fondo bastante, sugetándose á las disposiciones de este reglamento y á la resolucion Superior del 8 de Febrero próximo pasado, sobre prácticos que conduzcan buques por el nuevo canal.

Art. 28. Resérvase para el desembarco de pasageros que conduzcan los vapores, la parte de ribera comprendida entre la estremidad norte del muelle del Estado y la punta de los Juncos, sin que esto importe prohibir que para el mismo objeto atraquen los vapores á otros puntos del muelle ó de la costa que no estén ocupados por otras embarcaciones.

Art. 29. Los vapores no podrán nunca barloarse mas de uno si es de ruedas y dos si son de hélice.

Art. 30. El práctico ó capitan que por impericia, negligencia ó descuido, obstruya ó dificulte la navegacion del canal con el buque que conduzca, sufrirá una multa de 100 pesos fuertes quedando obligado á sacar el buque y responder á los perjuicios que ocasione, sea al canal ó á los particulares.

Art. 31. Ningun práctico podrá conducir buques por el nuevo canal del Riachuelo sin el prévio permiso por escrito del Sub-delegado del punto, quien deberá darlo con conocimiento de la competencia del solicitante.

Art. 32. Todo práctico que conduzca un buque al Riachuelo en contravencion al artículo anterior, pagará una multa de 40 $ ftes. por cada vez; igual multa pagará el que despues de fondear ó amarrar el buque, no se presente á la Sub-delegacion para hacer visar su permiso en el que se pondrá la fecha de cada presentacion y la firma del empleado que lo anote.

Art. 33. Los buques en desarme ó que están en reparacion ó carena, deberán situarse precisamente entre la estremidad del muelle del Estado y el Puente de Barracas, por la márgen izquierda.

Art. 34. Todo buque que no se ponga en franquia en el acto de bajar de Barracas, deberá fondearse en el costado izquierdo, dentro de los límites marcados en el artículo 26, hasta que pueda salir, bajo la multa de diez pesos fuertes á los que infrinjan esta disposicion ó se amarren ó fondéen en otros puntos que el designado.

Art. 35. El Sub-delegado del Riachuelo podrá, sinembargo, impedir la colocacion de los buques donde perjudiquen ó puedan entorpecer la libre navegacion.

Art. 36. Queda autorizado el Sub-delegado del Riachuelo para proceder provisoria y discrecionalmente en los casos no previstos por este reglamento, ó en los que sean inaplicables sus disposiciones, dando cuenta inmediatamente á la Capitania General, á cuya aprobacion sujetará sus actos.

III

ESTADISTICA

Navegacion de cabotaje á vapor

ENTRADA			PUERTOS	SALIDA		
Vapores	Tonelaje	Trip'cion		Vapores	Tonelaje	Trip'cion
			BUENOS AIRES			
745	145993	22986	Ciudad	787	150490	23909
126	9640	1654	Riachuelo	130	9898	1708
125	11268	1409	Tigre	93	8728	945
313	92162	7644	Campana	301	88308	7365
164	51943	4546	(1) San Pedro	164	51943	4546
71	8324	1047	(2) Baradero	71	8324	1047
685	188327	17951	San Nicolás	685	188327	17951
3	1950	33	(3) Bahia Blanca	4	2600	44
7	1880	158	Patagones	7	1800	159
			SANTA-FÉ			
481	25285	4374	Ciudad	473	25307	4044
678	156248	16474	Rosario	647	147842	15924
			ENTRE-RIOS			
691	160812	8649	Uruguay	691	160812	8649
736	81637	10514	Paraná	739	82088	11229
406	77492	13115	Colon	411	79878	13195
180	29378	5767	La Paz	180	29378	5767
36	2128	504	Victoria	36	2128	504
628	16870	3595	Gualeguaychú	628	16870	3595
126	9156	1570	Gualeguay	171	8792	1132
208	31175	5905	Diamante	208	31175	5905
308	60634	9151	Concordia	399	70445	11031
			CORRIENTES			
219	35081	521	Ciudad	196	34808	5033
174	33033	5567	Bella-Vista	174	33033	5567
82	2934	786	Itatí	82	2934	786
156	29939	3938	Goya	156	28939	3016
108	20481	2543	Esquina	108	20461	2543
19	2784	387	Empedrado	19	2784	387
19	705	170	(4) Ituzaingó	19	705	207
74	1910	272	Paso de los Libres	26	514	92
103	3064	618	(5) Monte Caseros	98	2960	618
10	640	48	Trinchera de S. José	10	640	48
29	505	179	Santo Tomé	30	535	190
7710	1293378	152075	SUMAS..	7653	1293365	157436

1, 2, 3, 4, 5—Faltan los datos del 4º trimestre.

Art. 31. Ningun práctico podrá conducir buques por el nuevo canal del Riachuelo sin el prévio permiso por escrito del Sub-delegado del punto, quien deberá darlo con conocimiento de la competencia del solicitante.

Art. 32. Todo práctico que conduzca un buque al Riachuelo en contravencion al artículo anterior, pagará una multa de 40 $ ftes. por cada vez; igual multa pagará el que despues de fondear ó amarrar el buque, no se presente á la Sub-delegacion para hacer visar su permiso en el que se pondrá la fecha de cada presentacion y la firma del empleado que lo anote.

Art. 33. Los buques en desarme ó que están en reparacion ó carena, deberán situarse precisamente entre la estremidad del muelle del Estado y el Puente de Barracas, por la márgen izquierda.

Art. 34. Todo buque que no se ponga en franquia en el acto de bajar de Barracas, deberá fondearse en el costado izquierdo, dentro de los límites marcados en el artículo 26, hasta que pueda salir, bajo la multa de diez pesos fuertes á los que infrinjan esta disposicion ó se amarren ó fondéen en otros puntos que el designado.

Art. 35. El Sub-delegado del Riachuelo podrá, sinembargo, impedir la colocacion de los buques donde perjudiquen ó puedan entorpecer la libre navegacion.

Art. 36. Queda autorizado el Sub-delegado del Riachuelo para proceder provisoria y discrecionalmente en los casos no previstos por este reglamento, ó en los que sean inaplicables sus disposiciones, dando cuenta inmediatamente á la Capitania General, á cuya aprobacion sujetará sus actos.

III

ESTADISTICA

Navegacion de cabotaje á vapor

ENTRADA			PUERTOS	SALIDA		
Vapores	Tonelaje	Trip'cion		Vapores	Tonelaje	Trip'cion
			BUENOS AIRES			
745	145993	22986	Ciudad	787	150490	23909
126	9640	1654	Riachuelo	130	9898	1708
125	11268	1409	Tigre	93	8728	945
313	92162	7614	Campana	301	88308	7365
164	51943	4546	(1) San Pedro	164	51943	4546
71	8324	1047	(2) Baradero	71	8324	1047
685	188327	17951	San Nicolás	685	188327	17951
3	1950	33	(3) Bahia Blanca	4	2600	44
7	1880	158	Patagones	7	1800	159
			SANTA-FÉ			
481	25285	4374	Ciudad	473	25307	4044
678	156248	16474	Rosario	647	147842	15924
			ENTRE-RIOS			
691	160812	8649	Uruguay	691	160812	8649
736	81637	10514	Paraná	739	82088	11229
406	77492	13115	Colon	411	79878	13195
180	29378	5767	La Paz	180	29378	5767
36	2128	504	Victoria	36	2128	504
628	16870	3595	Gualeguaychú	628	16870	3595
126	9156	1570	Gualeguay	171	8792	1432
208	31175	5905	Diamante	208	31175	5905
308	60634	9151	Concordia	399	70445	11031
			CORRIENTES			
219	35081	521	Ciudad	196	34808	5033
174	33033	5567	Bella-Vista	174	33033	5567
82	2934	786	Itati	82	2934	786
156	29939	3938	Goya	156	28939	3016
108	20481	2543	Esquina	108	20461	2543
19	2784	387	Empedrado	19	2784	387
19	705	170	(4) Ituzaingó	19	705	207
74	1910	272	Paso de los Libres	26	514	92
103	3064	618	(5) Monte Caseros	98	2960	618
10	640	48	Trinchera de S. José	10	640	48
29	505	179	Santo Tomé	30	535	190
7710	1293378	152075	SUMAS..	7653	1293365	157436

1, 2, 3, 4, 5—Faltan los datos del 4º trimestre.

PUERTOS	ENTRADA								
	CARGADOS			EN LASTRE			TOTAL		
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion
BUENOS AIRES									
Ciudad	1493	56794	6966	168	5044	742	1671	61838	7708
Riachuelo	4018	101142	16141	142	2632	436	4160	103774	16580
Tigre	2142	14037	5450	272	4305	891	2414	18342	6341
Campana	149	3841	568	54	1244	189	203	5085	757
Zárate	139	2904	379	59	1417	165	198	4321	544
(1) San Pedro	156	2589	509	38	641	121	194	3230	630
San Nicolás	1073	21916	3104	60	872	166	1133	22788	3270
(2) Bahia Blanca	7	839	57	—	—	—	7	839	57
Patágones	17	2067	130	—	—	—	17	2067	130
(3) Ajó	4	204	48	—	—	—	4	204	48
(4) Baradero	130	1706	330	65	4209	758	195	5915	1088
SANTA-FÉ									
Ciudad	484	7433	1554	767	15548	2364	1251	22981	3918
Rosario	1116	26949	3032	408	7666	922	1524	34615	3954
San Gerónimo	81	9151	224	69	4787	209	150	13938	433
San Lorenzo	115	659	291	160	3648	578	275	4307	869
Villa Constitucion	68	1868	164	16	264	48	84	2132	212
ENTRE-RIOS									
Uruguay	236	16718	786	82	1708	265	318	18426	1051
Paraná	555	8357	1121	582	16481	1821	1137	24838	2942
Colon	128	2748	423	172	2937	503	300	5685	926
Concordia	363	8719	1366	227	5415	826	590	14134	2192
Diamante	53	941	153	—	—	—	53	941	153
Gualeguay	254	5465	825	87	2976	778	341	8441	1603
Gualeguaychú	316	5544	987	321	7309	1287	637	12853	2274
Victoria	142	3452	583	222	5608	817	364	9060	1400
La Paz	696	25398	2934	28	347	79	724	25745	3013
CORRIENTES									
Ciudad	250	9429	1004	51	2259	148	301	11688	1152
Bella Vista	49	1392	182	82	1532	250	131	2924	432
Itatí	14	283	62	9	175	38	23	458	85
Goya	122	2752	415	66	1478	239	188	4230	654
Esquina	83	1375	256	15	316	56	98	1691	312
Empedrado	36	873	146	109	3551	482	145	4424	628
(5) Ituzaingó	33	750	204	—	—	—	33	750	204
Paso de los Libres	49	292	71	61	396	89	110	688	160
(6) Monte Caseros	87	1183	219	108	2632	553	195	3815	772
(7) Trinchera de San José	30	156	97	31	84	90	61	240	187
(8) Santo Tomé	51	661	188	74	681	160	125	1342	348
Villa Occidental	9	456	61	17	875	98	23	1331	159
Sumas....	14748	351043	51033	4622	109037	16168	19388	460080	67186

(1), (2), (3), (4), (5) y (6)—faltan los datos del 4° trimestre.
(7) y (8)— id id del 2° semestre.

PUERTOS	SALIDA								
	CARGADOS			EN LASTRE			TOTAL		
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion
BUENOS AIRES									
Ciudad	5541	132984	22164	7890	189760	31650	13431	322744	53814
Riachuelo	1620	50824	6987	2576	55925	9213	4196	106749	16200
Tigre	830	9043	2650	1324	8340	3265	2154	17383	5915
Campana	75	1638	266	133	3582	519	208	5220	785
Zárate	117	2664	337	83	1784	238	200	4448	575
(1) San Pedro	86	1427	521	110	1793	333	196	3220	854
San Nicolás	331	6743	922	833	15463	1910	1164	22206	2832
(2) Bahia Blanca	—	—	—	8	936	65	8	936	65
Patagones	19	2247	141	—	—	—	19	2247	141
(3) Ajó	4	204	48	—	—	—	4	204	48
(4) Baradero	451	6085	1158	205	2392	419	656	8477	1577
SANTA-FÉ									
Ciudad	1191	20269	3630	125	1250	329	1316	21519	3959
Rosario	940	19730	2320	554	13000	1443	1494	32730	3763
San Gerónimo	136	2077	410	21	175	50	157	2252	460
San Lorenzo	148	3314	537	105	499	249	253	3813	786
Villa Constitucion	45	609	132	39	218	78	84	827	210
ENTRE-RIOS									
Uruguay	135	1441	531	74	1311	252	209	2752	783
Paraná	832	21886	2414	256	3085	467	1088	24971	2881
Colon	243	4473	656	57	1647	205	300	6120	861
Concordia	496	12384	1864	153	2525	457	649	14909	2821
Diamante	32	752	111	6	91	16	38	843	127
Gualeguay	236	6925	890	80	1342	255	316	8267	1145
Gualeguaychú	392	8265	1364	159	3277	674	551	11542	2038
Victoria	350	9148	1285	15	172	39	365	9320	1324
La Paz	171	3914	595	560	21572	2486	731	25486	3081
CORRIENTES									
Ciudad	232	8944	2036	73	525	251	305	9469	2287
Bella Vista	132	2797	399	6	186	23	138	2983	422
Itati	19	449	85	6	25	19	25	474	104
Goya	198	3753	602	14	235	47	212	3988	649
Esquina	70	1686	269	6	99	19	76	1785	288
Empedrado	80	3882	468	61	262	132	141	4144	600
(5) Ituzaingó	30	725	193	—	—	—	30	725	193
Paso de los Libres	105	557	141	36	170	48	141	727	189
(6) Monte Caseros	158	3439	707	29	256	40	387	3695	747
(7) Trinchera de San José	40	824	160	40	824	160	80	1648	320
(8) Santo Tomé	51	664	184	57	599	200	108	783	284
Villa Occidental	25	1323	160	1	76	9	26	1399	174
Sumas	15561	357989	57442	15695	333396	55560	31496	690005	112802

(1), (2), (3), (4), (5) y (6)—faltan los datos del 4º trimestre.
(7) y (8)— id id del 2º semestre.

Navegacion de Ultramar á vapor

PUERTOS	ENTRADA			SALIDA		
	Vapores	Tonelaje	Tripulacion	Vapores	Tonelaje	Tripulacion
Buenos Aires						
Ciudad	217	303921	14109	200	316400	12734
Campana	1	820	32	1	820	37
San Nicolás	14	13653	504	14	14919	537
Santa Fé						
Rosario	14	13663	502	14	13653	503
Sumas	246	332057	15147	229	345792	13811

Navegacion de Ultramar á vela

PUERTOS	ENTRADA								
	CARGADOS			EN LASTRE			TOTAL		
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion
Buenos Aires									
Ciudad	472	172351	5250	31	7743	356	503	180094	5606
Zárate	2	462	18	—	—	—	2	462	18
Campana	15	4951	178	12	4747	140	27	9698	318
(1) Ajó	11	3728	116	—	—	—	11	3728	116
San Nicolás	7	2279	59	22	7158	205	27	9437	264
Riachuelo	19	5464	158	—	—	—	19	5464	158
Santa Fé									
Rosario	59	15458	524	53	23122	514	112	38580	1038
Entre Rios									
Uruguay	5	1016	56	24	6339	250	29	7355	306
Colon	4	735	32	13	2835	135	17	3570	167
Concordia	4	1006	48	10	1494	114	14	2500	162
Diamante	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gualeguay	15	4845	172	17	4215	167	32	9060	339
Gualeguaychú	6	1769	62	23	5564	247	29	7333	309
Sumas	619	214064	6673	205	63217	2128	822	277281	8801

(1) Faltan los datos del 2º semestre.

Navegacion de Ultramar á vela—(Continuacion.)

SALIDA

PUERTOS	CARGADOS			EN LASTRE			TOTAL		
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion
BUENOS AIRES									
Ciudad	240	91547	2792	207	84086	2371	447	175633	5163
Zárate	3	789	28	—	—	—	3	789	28
Campana	16	6554	187	8	1689	72	23	8243	259
(1) Ajó	13	2408	116	—	—	—	13	2408	116
San Nicolás	29	8847	262	2	1189	20	31	10036	282
Riachuelo	5	1463	45	4	995	35	9	2458	80
SANTA FÉ									
Rosario	102	38544	947	11	2856	88	113	41400	935
ENTRE RIOS									
Uruguay	26	6115	274	—	—	—	26	6115	274
Colon	13	3068	140	—	—	—	13	3068	140
Concordia	13	3321	143	—	—	—	13	3321	143
Diamante	2	407	21	—	—	—	2	407	21
Gualeguay	30	8852	323	6	1685	63	36	10537	386
Gualeguaychú	21	5235	217	3	945	35	24	6180	252
Sumas	513	177150	5495	241	93445	2684	754	270595	8079

(1) Faltan los datos del 2º semestre.

PASAGEROS

PUERTOS	ENTRADA			SALIDA			DIFERENCIA	
	Cabotage	Ultramar	Total	Cabotage	Ultramar	Total	En mas	En menos
Buenos Aires								
Ciudad	22432	23504	45936	15848	5991	21835	24101	—
Riachuelo	512	—	512	414	—	414	98	—
Tigre	2664	—	2664	1424	—	1424	1240	—
Campana	10434	—	10434	11285	—	11285	—	851
Zárate	1987	—	1987	1767	—	1767	220	—
San Pedro (1)	1588	—	1588	1592	—	1592	—	4
San Nicolás	4707	—	4707	4814	—	4814	—	107
Ajó (2)	11	—	11	51	—	51	—	40
Bahia Blanca (3)	85	—	85	31	—	31	54	—
Patagoues	209	—	209	162	—	162	47	—
Baradero (4)	227	—	227	181	—	181	46	—
Santa Fé								
Ciudad	6605	—	6605	5161	—	5161	1444	—
Rosario	13754	—	13754	8748	—	8748	5006	—
Entre Rios								
Uruguay	4261	—	4261	2181	—	2181	2080	—
Paraná	4870	—	4870	3973	—	3973	897	—
La Paz	763	—	763	662	—	662	101	—
Victoria	325	—	325	427	—	427	—	102
Gualeguaychú	2546	—	2546	2652	—	2652	—	106
Gualeguay	903	—	903	789	—	789	14	—
Diamante	1156	—	1156	244	—	244	912	—
Concordia	2547	—	2547	636	—	636	1911	—
Corrientes								
Ciudad	3014	—	3014	2210	—	2210	804	—
Monte Caseros (5)	2077	—	2077	2081	—	2081	—	4
Bella Vista	722	—	722	502	—	502	220	—
Santo Tomé (6)	225	—	225	191	—	191	34	—
Itati	65	—	65	61	—	61	4	—
Goya	976	—	976	669	—	669	307	—
Esquina	356	—	356	215	—	215	141	—
Empedrado	114	—	114	122	—	122	—	8
Ituzaingó (7)	207	—	207	178	—	178	29	—
Paso de los Libres	171	—	171	117	—	117	54	—
Sumas	90513	23504	114017	69384	5991	75375	39764	1222

(1), (2), (3), (4), (5), (6) y (7)—faltan los datos del 4º trimestre.

SINIESTROS MARITIMOS

El estado siguiente manifiesta el número de embarcaciones que han sufrido averias ó naufragado, segun los datos recibidos, durante el año de 1878.

PUERTOS	EMBARCACIONES					
	Vapores	Zumacas	Goletas	Pailebots	Balandras	Lanchas
Buenos Aires	2	—	5	7	1	3
Zárate	—	—	—	1	—	—
San Nicolás	—	1	—	1	—	—
Santa-Fé	—	—	—	1	—	—
Sumas	2	1	5	10	1	3

22

INVENTARIOS

DE LAS EMBARCACIONES AL SERVICIO DE LAS DEPENDENCIAS MARÍTIMAS CIVILES DE LA NACION

(BUENOS AIRES)	Embarcaciones	
Capitania General	—	4
Id del Tigre	—	3
Id del Riachuelo	—	3
Id de San Nicolás	—	2
Subdelegacion de Patagones (no mandó datos)	—	—
Id del Baradero	—	—
Id de Ajó	—	—
Id de Martin García	—	—
Id de Campana	—	—
Aduana de Buenos Aires	—	13
Id de San Nicolás	—	1
Id de Patagones	—	—
Receptoria de Bahia Blanca	—	—
Id de San Pedro	—	—

(Continuacion.)

(SANTA-FÉ)	Embarcaciones	
Capitania de Santa-Fé	—	1
Id del Rosario	—	2
Aduana de Santa-Fé	—	2
Id del Rosario	—	4
Receptoria de San Lorenzo	—	1
Id de San Gerónimo (no hay embarcaciones)	—	—
Id de Villa Constitucion id	—	—
(ENTRE RIOS		
Capitania del Uruguay (no mandó datos)	—	—
Id de Concordia	—	1
Id del Paraná	—	1
Id de Gualeguaychú	—	1
Subdelegacion de Gualeguay (no mandó datos)	—	—
Aduana de la Paz (no hay embarcaciones)	—	—
Id de Victoria	—	1
Id de Gualeguay	—	2
Id de Gualeguaychú (no hay embarcaciones)	—	—
Id del Uruguay (no mandó datos)	—	—
Id de Concordia	—	1
Id del Paraná	—	1
Receptoria de Colon (no mandó datos)	—	—
Id del Diamante	—	1
(CORRIENTES)		
Capitania de Corrientes	—	1
Aduana de Corrientes (no hay embarcaciones)	—	—
Id de Bella Vista (no mandó datos)	—	—
Id de Goya	—	1
Id del Paso de los Libres (no mandó datos)	—	—
Receptoria de la Esquina (no mandó datos)	—	—
Id de Empedrado (no hay embarcaciones)	—	—
Id de Itatí (no hay embarcaciones)	—	—
Id de Ituzaingó (no mandó datos)	—	—
Id de Monte Caseros (no mandó datos)	—	—
Id de Santo Tomé (no hay embarcaciones)	—	—
Id de la trinchera de San José	—	1
Total de embarcaciones segun los datos recibidos		49

IV

Salvatages

El producido de salvatages durante el año 1878, ha sido por pequeñas embarcaciones inservibles, vendidas particularmente con autorizacion superior, por no haberse podido vender en el remate ordenado por el Ministerio.

Todas las embarcaciones vendidas fueron encontradas abandonadas, y no apareció reclamante alguno apesar de los avisos publicados con arreglo á los reglamentos.

Con tal procedencia se reciben.....	$fts.	91	80
Entregado una tercera parte á salvadores	«	30	60
Id. en Tesoreria.....	$fts.	61	20

Las embarcaciones salvadas que aún existen como sobrante del año anterior, son:

En la Capitania General—1 bote, 1 buceta, 1 ballenera.
En Santa-Pé—2 cascos de fierro.
En la Magdalena—1 bote.
En Ajó—1 bote.
En Zárate—1 lanchon, 1 balandra, 1 canoa.
En el Baradero—1 lancha.

Contándose además algunas anclas, cadenas y otros objetos de poca importancia que hay en los puntos mencionados, y de cuyo detalle tiene conocimiento la Superioridad por comunicaciones especiales que al respecto le ha dirigido la Capitania General.

V

Multas

Su resultado líquido en 1878 ha sido el siguiente:

Capitania General.....	$fts.	335	41
Id de Concordia.....	«	11	30
Id de Corrientes.....	«	29	99

Id de Gualeguaychú.....	«	18	67
Id del Rosario.....	«	192	58
Id del Uruguay.....	«	63	00
Id de San Nicolás.....	«	31	06
Id de Santa-Fé.....	«	31	30
Sub-delegacion del Tigre.....	«	131	26
Id del Riachuelo....	«	64	17
Id de Ajó.....	«	38	68
Id del Baradero....	«	5	68
Suma.....	$fts.	853	10
Gastado en publicaciones.....	«	444	
Entregado en Tesorería.....	$fts.	409	10

VI

Carbon

Esta oficina no puede presentar estadística del carbon comsumido por todas las embarcaciones de la Nacion, por que no ha recibido los datos necesarios de donde corresponde.

Y no podrá presentarse en adelante, porque el Ministerio y la Comisaria de Marina, son las que actualmente intervienen directamente en esta clase de provision á los buques de la Armada.

VII

Prácticos

Sobre este punto hánse espedido diversos informes, atendido otras tantas demandas y ha intervenido la oficina á mi cargo en todas las patentes y asuntos de su referen-

cia que ha sido necesario hacer constar y guardar en el archivo.

Entre autorizaciones, certificados, citaciones y demás, ha espedido esta oficina *ciento diez y ocho* documentos, en cambio de otros tantos entrados en forma de solicitudes, y que representan igual número de informes.

VIII—MATRICULA

Segun los libros respectivos y los datos recibidos, la marina mercante nacional ha aumentado el número de sus embarcaciones durante el año de 1878, con las siguientes:

| CAPITANIAS | EMBARCACIONES Y TONELAGE | | |

IX

Movimiento Maritimo Judicial

Inhibiciones de salida	114
Testimonios	
Embargos	58
Intimaciones	28
Contra-órdenes	78
Citaciones	11
Dando posesion	11
Notificaciones	16
Certificados	4
Informes	18
Inhibiciones de ventas	11
Ventas	198

SOBRE ARRAIGO DE PRÁCTICOS

Marzo 20 de 1879.

Al señor Oficial Mayor encargado del despacho de la Capitania General de Puertos.

Los prácticos con diplomas y patentes argentinos, no están todos domiciliados en el país como lo exije el decreto de 7 de Noviembre de 1877; es decir, no tienen arraigo. Asi lo hé podido conocer por circunstancias particulares y por denuncias diversas aunque sin carácter oficial.

Y apesar de que esta oficina, con autorizacion superior ha espedido constancia de dicho arraigo en vista de las certificaciones presentadas, es posible que los Juzgados de Paz que son los que bonifican dichas certificaciones, hayan sido sorprendidos por individuos que hayan falseado la verdad.

Este hecho, además de los perjuicios fiscales que encierra, por cuanto los individuos referidos no soportan otras cargas públicas que las patentes anuales de industria, debiendo sufrir tambien todos los demás impuestos etc. que corresponden á los que tienen permanente estabilidad en el país con sus familias (ó sin ellas si no las tienen); perjudica tambien á la industria propiamente nacional del pilotage, por el considerable número de prácticos que, sin mas impuesto que su patente anual, y aun sin ella, ejercen su industria indistintamente en aguas argentinas ú orientales.

En vista de esto, y á fin de conocer precisamente el número de prácticos que se encuentran en las condiciones exijidas por el citado decreto, me permito proponer la adopcion permanente de las medidas que presento á continuacion, para que sean elevadas á la Superioridad si se considerase conveniente.

ORDENANZA SOBRE PRÁCTICOS

1° La Capitania General de Puertos queda autorizada para, cuando lo juzgue oportuno, verificar el arraigo de los prácticos á quienes en su virtud se ha autorizado á trabajar libremente.

2° Toda vez que se descubra que un práctico no tiene el arraigo ordenado, se le multará en 50 pesos fuertes, casándosele el díploma y la autorizacion que se le dió, si dentro de los primeros ocho dias siguientes al descubrimiento, no justifica su arraigo.

Esta multa se hará efectiva por la Capitania General; ó por el Gefe del Estacionario *General Brown*, la primera vez que el práctico vuelva á este puerto ó fuere tomado en aguas argentinas, si por eludir el pago de la multa huyere.

3° Todo práctico que á sabiendas silencie la falsedad

del arraigo de otro, sufrirá una multa de (50 $fts.) cincuenta pesos fuertes.

4° Ningun práctico ni baqueano podrá conducir buque alguno de salida, sin un premiso de la Capitania General, quien deberá llevar la respectiva anotacion por nombres, nacionalidades, clase de práctico ó baqueano, buque que conduce y fecha de salida.

En cuanto á la entrada, deben presentarse tambien á la Capitania para iguales objetos que á la salida, pero esta presentacion debe hacerse inmediatamente despues de estar el buque en libre comunicacion.

La infraccion á esta disposicion causará una multa de 20 pesos fuertes por cada vez.

5° Dentro de tres meses á contar desde la fecha de la sancion de esta ordenanza, todos los prácticos deben tener anotadas sus autorizaciones en la Capitania General; y los baqueanos sus díplomas. Los que así no lo hicieren tendrán de hecho anulado su díploma, autorizacion y patente.

Todo el que se presente despues de vencido este plazo, sufrirá una multa de 20 pesos fuertes.

Se hará constar la presentacion con la fecha de ella, puesta al reverso de la autorizacion ó díploma si no tiene lo primero, firmada por el empleado encargado al respecto.

Solo se atenderá, para hacer efectiva esta disposicion, la sola escepcion de fuerza mayor bien justificada.

6° Despues de terminado el plazo del artículo anterior, no se despachará al crucero ninguna embarcacion cuyos prácticos que conduzca ó que vaya á traer, no estén registrados con arreglo á esta ordenanza.

7° Todo dueño de ballenera ó embarcacion que conduzca al crucero ó traiga prácticos; en contravencion á lo aquí espuesto, sufrirá por primera vez 20 pesos fuertes de multa, duplicándose esta por cada infraccion subsiguiente.

8° Bajo la mas severa responsabilidad, recomiéndase

la vigilancia del cumplimiento de estas disposiciones á todos los empleados de marina, á los prácticos mismos y especialmente á la Ayudantia de Marina y al Estacionario *General Brown*.

9° Quedan comprendidos dentro de estas disposiciones, los prácticos y baqueanos al servicio de la Armada y demas dependencias marítimas de la Nacion, y á las sociedades de prácticos existentes ó que en adelante se establecieran.

10. Los prácticos y baqueanos de residencia permanente en los pueblos del litoral de la República, en la imposibilidad de presentarse á la Capitania General, lo harán en las Capitanias y Sub-delegaciones respectivas, quienes inmediatamente darán aviso á la Capitania General, sujetándose en cuanto á los datos, á lo dispuesto en esta ordenanza.

11· Circúlese profusamente, para que no pueda alegarse ignorancia, á todas las dependencias marítimas civiles y militares de la Nacion, y publíquese por sesenta dias consecutivos en cuatro diarios de la capital y en uno de cada puerto donde haya autoridad de marina.

SOBBE REGLAMENTO DE LOS VAPORCITOS QUE HACEN EL SERVICIO DEL PUERTO

Marzo 22 de 1879.

SEÑOR GEFE:

El decreto de 9 de Noviembre de 1872 y su reglamentacion sobre seguridad de máquinas y calderas, es estensivo á todos los vapores en cuanto se refiere á ellas.

Pero en cuanto al número de salva-vidas no puede precisarse con arreglo al número de pasageros, para los vaporcitos que hacen el servicio del puerto.

El máximun que pueden llevar alcanza, en algunos

hasta *trescientos* como en el *Sol Argentino*, y el mínimum á cincuenta como en el *Kat'e*.

Estos vaporcitos no conducen los pasajeros (casi siempre inmigrantes) en sus cámaras, porque ellas son sumamente reducidas, sinó sobre cubierta los más, á tal punto que, como diariamente se vé, en caso de siniestro seria muy difícil la salvacion por medio de salva-vidas.

Sin embargo, todos los vapores, cualquiera que sea su capacidad, deben tener siempre abordo tantos salva-vidas como tripulantes hayan y como camarotes tengan. Y en estos no se llenan así las exigencias de servicio y garantía de vidas, por el especial objeto á que son destinados, que es el desembarco de inmigrantes.

Así, creo que la reglamentacion ordenada puede contenerse en estos artículos:

1° Todos los pequeños vapores ó lanchas á vapor que se destinen á la conduccion de pasajeros en servicio esclusivo de los puertos de la República, deberán tener en la cara de popa escrito en números, cuando menos de *treinta centímetros*, de alto el máximum de los pasajeros que puedan llevar; y esto mismo debe espresarse en todos los papeles del buque.

2° Estas embarcaciones deben tener permanentemente abordo, cuando menos, un número de salva-vidas, en buen estado de servicio igual á las cuatro quintas partes del número de pasajeros que puedan conducir.

3° Cuando conduzcan mas pasageros que los que correspondan á los camarotes del buque, los salva-vidas que no correspondan á dichos camarotes, deberán colocarse en forma circular sobre cubierta y á dos métros á lo mas de altura, en uno ó dos palos que al efecto se pondrán provisionalmente; de manera que en cualquier momento de peligro, los pasageros que van sobre cubierta puedan fácilmente servirse de ellos.

4° Todo pasajero ó inmigrante que sin causa justa intente sacar ó saque un salvavidas del lugar en que se halle

colocado, con arreglo á esta ordenanza, sufrirá, comprobado el hecho, una multa de *cuatro pesos fuertes* que se hará efectiva sin mas trámite por la Ayudantia de Marina, á pedido del patron de la embarcacion ó de quien haga sus veces.

5° La Capitania General ó los Capitanes respectivos de Puerto ordenarán, cuando lo juzguen oportuno, la inspeccion de las embarcaciones comprendidas en esta ordenanza, para ver si se han cumplido sus disposiciones y para cerciorarse de la verdad respecto al máximum de pasajeros que se declare.

6° Las faltas cometidas por infraccion á estas disposiciones ó por falseamiento, serán castigadas con multa de veinte pesos fuertes.

7° Es deber del patron de la embarcacion, antes de ponerse en marcha, avisar á los pasageros el número de salva-vidas que hay disponibles, y el parage donde se encuentran.

8° Al visitador de inmigracion corresponde preferentemente la vigilancia de lo dispuesto, bajo la mas severa responsabilidad.

9° Un ejemplar de esta ordenanza debe fijarse en cada una de las embarcaciones que comprende, sobre y bajo cubierta si es posible, en el paraje mas visible.

Del mismo modo debe fijarse sobre cubierta, en el palo ó donde fuese mas visible y conveniente, en caractéres bien grandes, el número de salva-vidas existentes abordo.

10. La Capitania General comisionará periódicamente al inspector de máquinas ú otro cualquiera de la Armada que sea competente, para la inspeccion de las máquinas y calderas de los vapores establecidos en el servicio de los demás puertos de la República.

11. Circúlese á todas las dependencias marítimas de la Nacion y publíquese por sesenta dias, empezando á hacerse efectivas estas disposiciones despues de los primeros quince dias de su publicacion.

RELACION DEL MOVIMIENTO HABIDO EN LA OFICINA A MI CARGO DESDE EL 1° DE ABRIL DEL AÑO PPDO., HASTA LA FECHA

Detenciones de personas por órden de Jueces..	148
Embargo de salidas de buques.....	21
Arrestos impuestos.....	1507
Multas impuestas.....	26
Vapores de salida.....	657
» » entrada.....	747
» » » de guerra.....	79
» » salida » »	67
Soldados embarcados.....	440
Marineros al Hospital.....	37
Vales espedidos por gastos del servicio.....	202
Órdenes libradas.....	210
Salvatages.....	17
Partes elevados.....	750
Demandas entabladas.....	72
Actas.....	12

Buenos Aires, Marzo de 1879.

Juan B. Benetti.

INSPECCION DE MÁQUINAS Y CALDERAS

Buenos Aires, Marzo 12 de 1879.

Señor Gefe de la Capitania General de Puertos.

En cumplimiento de la órden recibida, paso á manos de V. S. el movimiento hábil de esta oficina, desde el 1° de Enero de 1878 hasta el 1° de Marzo de 1879.

Los trabajos de esta oficina están divididos en dos reparticiones distintas, á saber:

1° El cuidado y arreglo del departamento de máquinas en la Armada Nacional, con intervencion en caso de averias ó composturas debidas á deterioros naturáles, levantar presupuestos para las reparaciones, y frecuentemente dirijirlas cuando están en ejecucion, comunicando las reformas que se han creido necesarias y formar parte en comisiones especiales.

2° Inspeccionar todos los cascos, máquinas y calderas de los vapores mercantes que llevan patente argentina de navegacion, en cumplimiento de la Ley de 9 de Noviembre de 1872, cuya inspeccion se hace semestralmente ó con mas frecuencia si se crée necesario para el buen servicio, proponiendo las composturas que deban efectuarse en ellos y dirijiéndolas.

Estos son los deberes principales de esta oficina.

El movimiento hábil en el departamento de las máquinas, etc., de la Armada Nacional, es el siguiente:

Espedientes recibidos.....		193
De estos han sido despachados á la Capitania General de Puertos.....	109	
A la Comandancia General de Marina.....	31	
Al Ministerio de Guerra y Marina.....	13	
A la Comisaria General.....	9	
Archivados.....	31	
		193
Ademas, en este departamento hé levantado cuarenta y dos presupuestos.....		42
Y dirijido composturas de máquinas en doce vapores de la Nacion.....		12
Comisiones especiales en que hé formado parte..		27

Los trabajos hechos en la inspeccion de los vapores mercantes son como sigue:

Vapores que han sido oficialmente inspeccionados...	161
Calderas inspeccionadas.....	196
Informes despachados.....	167
Certificados concedidos para patente de seguridad..	94

Salvo-conductos acordados..... 23
Notas despachadas..... 58
En los vapores que se encuentran en mal estado las composturas graves que han sido hechas, son.... 21
Vapores que necesitan reparaciones de menos importancia..... 34
Vapores que se encuentran en buenas condiciones, pero que les faltan salvavidas suficientes ú otros artículos, segun la ley..... 9
Vapores que se encuentran en buen estado en todos sus departamentos..... 93
Calderas definitivamente condenadas como inseguras é inservibles..... 4

Debo poner en conocimiento de V. S. que desde el 9 de Noviembre de 1872 hasta la fecha ningun vapor, llevando la patente de seguridad de esta oficina, ha sufrido averia por condiciones defectuosas.

Dios guarde á V. S.

W. E. Hunter.

Archivo de Marina y Oficina de Arqueo

Arqueo

Durante el año 1878 se han arqueado 150 embarcaciones distribuidas del modo siguiente:

ARBOLADURAS	Número de Embarcaciones	TONELAJE	
		Toneladas	Centésimos
Vapores	7	330	49
Patachos	4	440	17
Berg. goletas	2	397	61
Pontones	1	322	23
Goletas	12	625	71
Pailebots	28	1042	67
Queches	4	71	60
Balandras	31	358	69
Balleneras	7	57	91
Chatas	7	68	22
Cuters	5	34	03
Lanchones	11	52	27
Lanchas	7	15	—
Botes, canoas, etc	26	50	52
Sumas	152	3815	522

E. Bergara.

Archivo de Marina

Notas del Ministerio de Guerra y Marina.....	195
« de Capitanias y Sub-delegaciones.....	819
« « Vapores, Consulados y Policia.....	360
« « Otras reparticiones.....	360
Asuntos tramitados.....	738
Listas de revista.....	876
Antecedentes sobre sanidad.....	571
Roles de entrada de cabotaje.....	1671
Espeditos de salida y notas de los agentes.....	15005
Patentes de sanidad y otros documentos de entradas de vapores y buques á vela de ultramar...	2160
Listas de pasageros de ultramar y cabotaje.....	1759
Suma.....	24509

Ademas se han coleccionado estos documentos por órden cronológico y de materias, en ciento y tantos volúmenes cosidos y encuadernados.

Eduardo Bergara.

SOBRE ARQUEO

Buenos Aires, Diciembre 30 de 1878.

Señor Capitan del Puerto.

Esta oficina cree puede aceptarse el proyecto de reglamento de arqueo presentado por el señor Cónsul de Bélgica, con las modificaciones de los artículos siguientes que en algo se oponen á las leyes y reglamentos del país :

En el capítulo 1°, inciso 2° del proyecto, que establece que todos los derechos que se derivan del cabotage, sean cobrados con arreglo al *neto*, debe decirse al *total* en cuanto se relaciona con el impuesto de sellos para los certificados de arqueo que se espidan, porque así lo establece el artículo 7°, inciso 3° de la ley nacional de sellos y patentes.

En el capítulo 2°, artículo 5°, parte 2ª, donde dice que los certificados de arqueo practicados por la regla 2ª por que el buque haya estado cargado, ó por otras causas que hayan impedido arquearlo por la 1ª, solo tendrán valor hasta que el buque se encuentre descargado y en condiciones de poderse medir por esta regla; debe suprimirse esta última parte, pues el artículo 23 del reglamento nacional de arqueo, considera igualmente válido y permanente el certificado de arqueo practicado por la regla 2ª sin limitar el tiempo de su duracion.

Por lo demás, esta oficina no tiene observacion que hacer.

Oficina hidrográfica

Ministerio de Guerra y Marina—Buenos Aires, 17 de Febrero de 1879—Al Sr. Capitan General de Puertos.—Sírvase Vd. disponer sean puestos á disposicion del Sr. Comandante Urtubey, Director de la Oficina Central de Hidrografía, los materiales que existen en esa Capitania General, pertenecientes al ex-departamento hidrográfico. —Dios guarde á V. S.—*Mariano Marcó.*

Febrero 18 de 1879.—Al empleado Lartigau á sus efectos.—*C. A. Mansilla.*

Señor gefe:—En virtud del decreto que antecede, han sido entregados á la Oficina Central de Hidrografía los objetos que están á mi cargo en la Oficina Hidrográfica de esta Capitania General, segun consta del recibo que original acompaño.—Marzo 10 de 1879.—*Alberto Lartigau.*

1—Un guarda planos (mueble).

15—Quince cartas de las riberas del Paraguay, Uruguay y Gualeguaychú, por Thsy Page.

1—Un plano del Rio Negro, por D. José Pereyra.

2—Dos planos del Puerto de Buenos Aires aumentados sobre el del Almirantazgo Inglés.

2—Dos rumbos de cable de telégrafo de San Isidro á Martin Garcia, puesto por la Division de Torpedos.

2—Dos derroteros de la Comision Esploradora del Chaco, por A. Seelstrang y E. Voster.

15—Quince planos sobre proyectos de faros.

1—Un plano del arroyo Capitan, por el comandante del vapor americano *Wasp*—A. Kirklaud, y navegadores *W. Quellog*—A. G. Berry.

2—Dos copias de Juan C. Tabossi del original, del camino reconocido desde el Capitan al Paraná-Guazú entre el Paraná de las Palmas y Rio de las Carabelas—por los oficiales del vapor americano *Wasp*—Comandante W. N. Kirkland, navegadores *W. Kellog.*—A. G. Berry.

1—Una Bahia Blanca por el Capitan Rubado.

2—Dos mapas sobre colocacion de faros.

2—Dos planos sobre canalizacion del Rio Lujan al Paraná.

1—Un planito número 2.

3—Cuatro planos, proyectos de muelle de pasageros.

1—Un cuaderno sobre construccion del muelle de pasageros.

1—Un cape verde Irlands.

1—Un North Atlántic.

1—Un Sud-Atlántc.

1—Un The Azores of Western Irlands.

1—Un Tristn Chamset.

3—Tres vistas ó señales particulares de las costas del Sud en el Rio de la Plata, desde Punta de Indio hasta Santiago y Lara por Aispurna.

2—Dos proyectos de la renovacion de las Oficinas de la Capitania.

3—Tres planos de Allende y Beovide, sobre muelle y un tran-via en el mismo.

4—Cuatro planos numerados 1, 2, 3 y 4.

1—Un espediente (cópia) sobre colocacion de un faro en el puerto de Patagones.

1—Una carta de la costa del Sud.

1—Una id. sobre el Paraná.

1—Una id. del Plata y sus afluentes.

7—Siete cartas sobre el Estrecho.

14—Catorce cartas sobre las costas del Brasil.

1—Una carta sobre la Colonia.

1—Un Bay of Biscay.

1—Una vista de la ciudad y Cerro de Montevideo, desde el fondeadero esterior, 1826.

1—Una Chart of the English Chamsel.

1—Un plano de velámen de pailebot, por Manuel Berga.

1—Un plano de un pailebot, por Manuel Berga.

7—Siete modelos de embarcaciones.

7—Una carta, vientos, Océano Atlántico.

SERVICIO DEL ESTACIONARIO « GERERAL BROWN »

Se visitaron quinientos setenta y dos buques entrados de ultramar al puerto con varias procedencias y de las nacionalidades siguientes:

Argentinos	22
Alemanes	57
Belgas	1
Brasileros	7
Dinamarqueses	2
Españoles	97
Franceses	14
Holandeses	11

Ingleses	103
Italianos	97
Norte Americanos	68
Noruegos	25
Orientales	32
Portugueses	21
Suecos	11
Griegos	5
	573

De estos buques han sido sometidos á cuarentena de observacion 86.

VAPORES DE ULTRAMAR ENTRADOS Á ESTE PUERTO DESDE EL 1° DE MAYO DE 1878, HASTA EL 28 DE FEBRERO DE 1879.

Argentinos	2
Alemanes	28
Belgas	1
Franceses	41
Ingleses	95
Italianos	23
Total	190

De estos vapores han sido sometidos á cuarentena de observacion 13.

Permisos anotados para lanchas de carga y descarga	3879
Lanchas detenidas por falta de permiso	26
Permisos visados de balleneras que han salido al crucero con prácticos-lemanes y de puerto	240
Prácticos-lemanes salidos al crucero, presentados á este Estacionario	287

Prácticos de puerto, presentados á este Estacionario	1100
Cadetes arrestados abordo	7
Marineros presos	9
Menores	4
Prácticos arrestados por desacato	3
Baqueanos arrestados por desacato	1
Notificaciones por detenciones de buques de ultramar	15
Espedientes informados	18
Demandas atendidas	9
Comisiones sanitarias	185
Auxilios prestados á los buques por insubordinacion á su bordo	5

Buenos Aires, Febrero 28 de 1879.

Juan B. Benetti.

Escribania de Marina

Escribania de Marina Nacional.

Buenos Aires, 14 de 1879.

Al Señor Capitan General de Puerto.

A los efectos que haya lugar el infrascripto eleva á manos de V. S. la relacion anual del movimiento de esta Escribania de Marina á mi cargo, que principia desde el 1° de Abril de 1878, hasta el 31 de Marzo del corriente.

Dios guarde á V. S. etc., etc.

Martiniano Aparicio.

RELACION DE LOS INSTRUMENTOS PÚBLICOS OTORGADOS POR LA ESCRIBANIA DE MARINA, DESDE EL 1° DE ABRIL DE 1878, HASTA EL 31 DE MARZO, DEL CORRIENTE,

A saber:

Ventas de buques.....	Ciento ochenta.....	180
Retroventas de id.....	Una.....	1
Matrículas.....	Veinticuatro.....	24
Poderes.....	Nueve.....	9
Obligaciones.....	Dos.....	2
Declaratorias.....	Seis.....	6
Chancelaciones.....	Tres.....	3
Contratos diversos.....	Dos.....	2
Protestas.....	Doscientas sesenta y dos..	262

Buenos Aires, Abril 14 de de 1879.

Martiniano Aparicio,
Escribano de Marina.

Faros

Buenos Aires, Marzo 31 de 1879.

Señor Capitan General de Puertos.

Cumplo con el deber de poner en conocimiento de V. S. que el servicio de Faros de punta de Indio y Banco Chico, se hace con la regularidad debida y á satisfaccion de todos los navegantes en el Rio de la Plata, que continuamente así lo manifiestan.

El actual ponton *Vanguardía* en Punta de Indio se encuentra en inmejorables condiciones de fuerza, etc., por las refacciones y composturas hechas en él, y las que continuamente se hacen por la tripulacion que hay abordo, de mi cuenta; sin embargo de notarse la falta de cabos

precisos para las maniobras del buque en caso de garrear, etc., y que creo está en el presupuesto de la compostura y que nunca fué provisto de ellos.

No sucede lo mismo con el ponton del Banco Chico, el que se encuentra en malísimo estado, debido á lo viejo de su casco y deterioro, y al poco cuidado que se nota han tenido de él los anteriores contratistas del Faro.

Seria, pues, de todo punto urgente que se activasen las composturas que se hacen en el ponton *Nina* para que cuanto antes se llegase á sustituir el que está actualmente en Banco Chico.

Posicion del Ponton Faro en Punta de Indio—Frente á Punta de Indio al N. E. 1/4 N. 3 1/2 brazas de agua.

Ponton del Banco Chico—Demora del N. O. Punta del Banco Chico N. 1/2 milla 4 1/2 brazas de agua.

Con este motivo, tengo el honor de saludar á V. S. respetuosamente.

El contratista de los Faros—

Enrique Gore.

Telégrafo

Oficina del Telégrafo.

Buenos Aires, Marzo 28 de 1879.

Al Señor Gefe de la Capitania General de Puertos.

Adjunta elevo á U. S. la memoria que demuestra el movimiento habido en esta oficina desde el 1° de Abril del año ppdo. hasta el 28 de Febrero del corriente.

Además de lo que en ella se demuestra, se han despachado varios informes referentes á dias hábiles y entradas de vapores, como tambien se han hecho señales para los buques de la armada cuando han sido requeridas.

Dios guarde á V. S.

G. Eizaga.

ENTRADAS

Vapores Nacionales de Guerra.

De	Montevideo	2	
«	el Uruguay	6	
«	« Paraná	3	
«	« Rosario	2	
«	la Asuncion	6	
«	el Sud	2	
«	Punta de Indio	2	
«	Santa Fé	1	
«	Martin Garcia	5	
«	Zárate	2	
«	la Boca del Riachuelo	5	
«	« Ensenada	2	
«	el Tigre	9	47

Vapores Ingleses de Guerra.

De	Montevideo	5	
«	el Uruguay	3	8

Vapores Italianos de Guerra.

De	Montevideo	8	
«	el Uruguay	5	13

Vapores Franceses de Guerra.

De	Montevideo	4	
«	el Uruguay	1	5

Vapores Españoles de Guerra.

De	Montevideo	2	2

Vapores Brasileros de Guerra.

De	Montevideo	2	2

Vapores Mercantes Franceses.

De	Burdeos	22	
«	Marsella	8	
«	el Havre	9	39

Ingleses.

De	Liverpool	23	
«	Londres y Amberes	24	
«	Southampton	9	
«	Bremen	5	61

Belgas.

De	Bremen	5	5

Alemanes.

De	Bremen	4	4

Vapores Alemanes.

De	Hamburgo	19	19

Italianos.

De	Génova	20	20

Nacionales.

De	Montevideo	23	
«	el Uruguay	17	
«	« Rosario	65	
«	Gualeguay	12	
«	la Asuncion	49	
«	Patagones	9	
«	la Concordia	28	
«	« Victoria	25	

De	Campana	3	
«	la Colonia	9	
«	el Tigre	7	
«	la Boca del Riachuelo	9	
«	Zárate	1	
«	la Ensenada	2	254

Orientales.

De	Montevideo	78	78
«	el Uruguay	79	79

Franceses.

De	Montevideo	47	
«	el Uruguay	45	92

Ingleses.

De	Montevideo	108	
«	el Uruguay	102	
«	la Asuncion	13	
«	el Rosario	2	
«	« Tigre	2	227

Brasileros.

De	Montevideo	10	
«	la Asuncion	11	21
	Total		976 976

SALIDAS

Vapores Nacionales de Guerra.

Para	Montevideo	2	
«	el Uruguay	5	
«	« Paraná	2	
«	« Rosario	2	
«	la Asuncion	4	
«	el Sud	7	
«	Punta de Indio	4	
«	Martin Garcia	3	
«	Zárate	1	
«	la Boca del Riachuelo	3	
«	el Tigre	7	
«	las Palmas	1	
«	el Chaco	2	43

Vapores Ingleses de Guerra.

Para	Montevideo	3	
«	el Uruguay	2	5

Vapores Italianos de Guerra.

Para	Montevideo	7	
«	el Uruguay	3	10

Vapores Franceses de Guerra.

Para	Montevideo	3	
«	el Uruguay	2	5

Vapores Españoles de Guerra.

Para	Montevideo	2	2

Vapores Brasileros de Guerra.

Para	Montevideo	2	2

Vapores Mercantes Franceses.

Para	Burdeos	19	
«	Marsella	6	
«	el Havre	7	32

Ingleses.

Para	Liverpool	19	
«	Lóndres y Amberes	21	
«	Southampton	7	
«	Glasgow	2	
«	Bremen	5	54

Belgas.

Para	Bremen	4	4

Alemanes.

Para	Bremen	4	4

Alemanes.

Para	Hamburgo	17	17

Italianos.

Para	Génova	18	18

Nacionales.

Para	Montevideo	27	
«	el Uruguay	14	
«	« Rosario	44	
«	Gualeguay	11	
«	la Asuncion	47	

Para	Patagones	10	
«	la Concordia	17	
«	« Victoria	14	
«	Campana	2	
«	« Colonia	9	
«	el Tigre	9	
«	la Boca del Riachuelo	10	
«	« Ensenada	2	226

Orientales.

Para	Montevideo	77	
«	el Uruguay	90	167

Franceses.

Para	Montevideo	47	
«	el Uruguay	49	96

Ingleses.

Para	Montevideo	103	
«	el Uruguay	104	
«	la Asuncion	13	
«	el Rosario	4	
«	« Tigre	3	227

Brasileros.

Para	Montevideo	9	
«	la Asuncion	11	20
	Total	932	932

RELACION DE LOS DIAS HABILES

1878

ABRIL		MAYO		JUNIO		JULIO	
Hábiles	21	Hábiles	24	Hábiles	18	Hábiles	25
Inútil	2	Inútil	1	Inútiles	4	Inútiles	1
Domingos y Fiestas	7	Domingos y Fiestas	6	Domingos y Fiestas	8	Domingos y Fiestas	5
	30		31		30		31
AGOSTO		**SETIEMBRE**		**OCTUBRE**		**NOVIEMBRE**	
Hábiles	23	Hábiles	20	Hábiles	23	Hábiles	22
Inútiles	2	Inútiles	5	Inútiles	4	Inútiles	2
Domingos y Fiestas	6	Domingos y Fiestas	5	Domingos	4	Domingos y Fiestas	6
	31		30		31		30

1879

DICIEMBRE		ENERO		FEBRERO			
Hábiles	24	Hábiles	25	Hábiles	23		
Inútiles	1	Inútiles	0	Inútiles	1		
Domingos y Fiestas	6	Domingos y Fiestas	6	Domingos	4		
	31		31		28		

G. Ezzaga.

CARPINTERIA

Trabajos de Carpinteria hechos en la Capitania General de Puertos desde el 1° de Mayo de 1878 hasta últimos de Marzo de 1879.

Compostura de una falua de esta Capitania	$f.	20
Una mesa para el depósito de efectos navales	«	4 80
Compostura de una buceta para la Capitania	«	32 00
Cuatro juegos de moldes, cedro, para la ropa de los menores del Depósito Correccional	«	8 00
Cuatro celosias de cedro de medio punto para las puertas del tercer piso del edificio	«	24 00
Un carro (zorra) de cuatro ruedas para servicio de la Capitania	«	32 00
Compostura de una falua de la Capitania	«	24 00
Compostura del bote del vapor Vigilante.	«	18 00
Componer un retazo de muelles de pasageros	«	24 00
Un buzon para la puerta de la calle 25 de Mayo	«	4 00
Una mesa para una de las Oficinas	«	6 20
Componer un escritorio de una de las Oficinas	«	4 80
Compostura de una falua de la Capitania.	«	32 00
Un mostrador para la despensa de la Capitania	«	20 00
Una mesa para la misma despensa	«	5 20
Seis hojas vidrieras para la Biblioteca de la Oficina del Gefe	«	12 00

Doce salivaderas madera dura.....	$f.	24 00
Compostura de la lancha á vapor torpedo.	«	45 00
Un trozo de armazon en la estadística...	«	40 00
Cuatro varillas de cedro para dos mapas.	«	2 80
Una mesa para la casilla del muelle.....	«	5 20
Cuatro marcos de cuadros para la oficina del gefe.....	«	8 00
Una mesa para la Estadística.....	«	5 00
Una escalera para la Estadística.....	«	8 00
Recorrer las puertas de varias oficinas...	«	8 00
Dos rinconeras de cedro para la Comandancia.....	«	4 00
Una ventanilla en la puerta de calle.....	«	2 00
Una puerta de corredera para la claraboya de la azotea.....	«	3 00
Id id dos vidrieras vidrios chicos en la misma.....	«	4 00
Mil tablillas de varias dimensiones para encuadernar libros en la Estadística...	«	80 00
Componer y calafatear una falua de la Capitania.....	«	40 00
Componer el bote del vapor Coronel Paz.	«	20 00
Un banco de tornear con su volante.....	«	24 00
Un trozo mas de armazon que se le aumentó al armazon de la Estadística...	«	20 00
Componer dos escritorios de la oficina...	«	20 00
Cuatro varillas para dos mapas para la oficina del Gefe.....	«	4 00
Composturas de las dos faluas de servicio de la Capitania y mas la falua de gala.	«	75 00
Componer la casilla del muelle.....	«	30 00
Componer una escalera del muelle.....	«	12 00
Componer cuatro camarotes de los marineros.....	«	4 00
Componer las puertas persianas del telégrafo.....	«	5 00

Un tabique vastillo en la cocina de esta Capitania; y dos mesas tablero de 16 piés de largo.....	$f.	40 00
Id id en la misma, dos mesas, para cortar carne una, y otra para comer los ordenanzas.....	«	10 80
Una mesa para la Oficina del Telégrafo.	«	4 00
Componer un piso en el cuarto del resumidero.....	«	8 00
Colocar varias cerraduras en las puertas de la Comandancia General de Marina y arreglar las puertas.....	«	6 00
Componer dos armarios de la Capitania..	«	4 00
Hacer un palo para una de las cañoneras.	«	5 00
Cuatro varillas largas para dos mapas del Ministerio.....	«	6 00
Una puerta tablerada para las nuevas oficinas del 3er. piso con sus contramarcos.....	«	20 00
Colocar unas guarniciones en las mismas oficinas.....	«	10 00
Una biblioteca para la Secretaria del señor Presidente de la República.....	«	64 00
Una biblioteca de nogal macizo para el Ministerio de Marina.....	«	80 00
Componer el vapor Luisita.....	«	80 00
Componer el vapor Vigilante.....	«	60 00
Hacer unos postigos para cinco puertas de las oficinas de la Comisaria general de Marina.....	«	40 00
Componer las dos falúas de servicio de la Capitania y el bote del vapor Coronel Paz.....	«	32 00
Arreglar las puertas de las oficinas de la Comisaria general de Marina.....	«	2 00
Total.....	$f.	1232 80 cts.

Importan los trabajos practicados por el personal de carpinteria de esta Capitania General, durante el año transcurrido, la cantidad de *mil doscientos treinta y dos pesos y ochenta centavos fuertes.*

Modesto Beiró.
Carpintero.

SEGUNDA PARTE

Principales proyectos presentados, asuntos iniciados é informes espedidos.

Buenos Aires, Mayo 4 de 1878.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

Resultando que muchos buques procedentes de puertos de Ultramar se despachan para Montevideo y vienen en seguida á puertos argentinos, defraudando así á nuestros Cónsules en el Estrangero, de los derechos respectivos, pues solo pagan á los Cónsules Orientales, permítome consultar á V. E., el proceder que debe observarse en estos casos que se repiten frecuentemente, ó bien servirse hacerme saber si es la Aduana la que está encargada de controlar este punto.

Buenos Aires, Mayo 7 de 1878.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

Elevo á V. E. en cópia autorizada el espediente promovido ante esta Caja General, por la Municipalidad de

las Conchas, solicitando sean exhonerados del pago del rol ó licencia de (50 cs. fts.) las embarcaciones que hacen el tráfico dentro de la jurisdiccion.

Hallándose aceptables las observaciones de dicha corporacion y lo informado por el Sub-delegado de Marina del Punto, creo conveniente disponer, mientras V.E. resuelve, se proceda de conformidad, sin perjuicio de dictaminar en contrario, si V. E. no aprobase en el sentido de lo que se solicita.

En tal virtud se ha dictado la siguiente resolucion que someto á la aprobacion de V. E.

« Visto lo informado por el Sub-delegado de Marina del « Tigre, y mientras resuelve el superior, concédese per- « miso á las embarcaciones que no alcancen á una tone- « lada para navegar dentro de la jurisdiccion de dicha « Sub-delegacion, debiendo sugetarse solo á un pasavan- « te que les servirá por el término de seis meses, á fin « de poder dar sus entradas y salidas, comuníquese al « Sub-delegado de Marina del Tigre y archívese. »

Buenos Aires, Mayo 28 de 1878.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

Informada por el Oficial 1° y Encargado de la Estadística Marítima, elevo á resolucion de V. E. una nota del Capitan del Puerto de Concordia, haciendo presente que varios agentes de vapores han reclamado con motivo del pasavante de salida de 50 cs. fts. que tienen que sacar los vapores con privilegio en los puertos de su tránsito.

Del informe á que me refiero resulta que no debe obligarse á los vapores paquetes, á que saquen licencia de salida en todos los puertos del tránsito, sino solo en los de partida.

Sin embargo, tratándose de la interpretacion del artículo 7° inciso 2° de la Ley de Sellos y patentes, me permito elevar el asunto á la resolucion de V. E. habiendo dispuesto se proceda, entretanto, con arreglo á lo espuesto en el informe ya citado.

Buenos Aires, Mayo 29 de 1878.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

Contestando la nota de V. E. fecha de ayer, recibida el mismo dia á las 5 p. m. referente al vapor Italia, permítame informar á V. E. que la Capitania no ha podido adoptar medidas contra el Capitan del vapor *Italia*, pues no tiene denuncia alguna de oficio, ni gestion de parte contra dicho Capitan. El Capitan del *Italia* por otra parte no ha regresado al pais, ni tiene constituido en él domicilio sino los agentes de la Compañia del *Italia*.

Contra estos mismos habiendo denunciado gestion por delitos cometidos, no puede tomar medidas la Capitania dentro de sus reglamentos, pues es la Justicia Federal quien por leyes generales conoce en todo los que se cometen dentro de jurisdiccion nacional (terrestre y marítimo).

La Capitania, dada órden superior, ó de Juez, ó dada denuncia ó gestion en materia de delitos no previstos en sus reglamentos, procede á averiguar los hechos para elevarlos segun corresponda, y á efecto de que se adopten las medidas pertinentes.

Pero hay otro órden de consideraciones, que debo aducir en el caso de que se trata:—En el pais no está aun bien deslindada la jurisdiccion marítima de la terrestre, como no lo está en cierto órden de hechos la nacional de la provincial, como sucede en el uso de riberas, puerto, etc.

En el presente caso, se trata de un engaño que ha tenido lugar en tierra, entre agentes ó armadores é individuos, unos y otros con domicilio de hecho y de derecho tambien en tierra.

¿Desde qué momento tales individuos deben considerarse pasageros y dentro de la jurisdiccion marítima?

Pienso, y esta es la práctica, desde que se embarcan, pues es desde ese momento que caen bajo esta jurisdiccion los hechos y las relaciones entre pasageros y capitanes ó compañias.

Es recien entonces que las Capitanias ó Subdelegaciones toman conocimiento de las listas, hacen la visita de inspeccion, y fiscalizan los hechos.

El pasagero mientras negocia su pasage en tierra, conserva su domicilio, y no puede decirse todavia que estén él y sus relaciones con los agentes, dentro del órden marítimo.

Ahora bien, en el caso de que se trata, el engaño, fraude ó delito ha sido antes del embarco, entre agentes ó despachantes é individuos que negociaban pasage, pues segun dice V. E. se han reclutado con falsos compromisos.

Denunciado este delito habido en tierra, podrá conocer la autoridad respectiva y servir como en tantos otros casos la autoridad marítima, para esclarecer lo que fuese pertinente, y que, como corolario del hecho principal, hubiese tenido lugar en el puerto ó en el viage.

En cuanto á lo sucedido con el *Italia* pudiera tal vez alegarse que en el viage, se hizo tocar á los pasageros donde no debian.

Bien, pues, en tal caso, el hecho dentro de la navegacion intereoceánica, ha tenido lugar bajo la bandera del buque, y solo puede conocer en lo sucedido la autoridad italiana.

Por otra parte, la República Argentina no tiene Código Marítimo que prevea, regle y castigue estos hechos, ni aun siquiera dentro de su misma bandera. Los mismos reglamentos sanitarios, disposiciones urgentemente pro-

puestas, no han sido consideradas ó se han desechado en su mayor parte.

Creo deber establecer tambien, señor Ministro, en este informe, que, del hecho de ser paquete el transporte en que se haya cometido una falta ó un delito, no puede derivarse mayor ó menor responsabilidad. En todo caso, la deben tener y la tienen la misma que todos los demás transportes y ello debe creerse asi cuanto que, en los pocos artículos en que las responsabilidades se precisan, nada ha estipulado el Superior ni esplícita ni implícitamente con respecto á la buena ó mala comportacion que se observe con los pasajeros.

Asi, pues, en el presente caso y á falta de denuncia ó de gestion de parte, la Capitania procederá de oficio, si V. E. asi lo ordena, averiguando lo que haya ocurrido con respecto al modo y forma como reclutó pasageros la agencia ó despachantes del *Italia*; no el Capitan, pues este, repito á V. E., que no está en el pais y ni aun ha podido proceder por si en el asunto de que se trata.

Buenos Aires, Junio 3 de 1878.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

Elevo á V. E. el proyecto de presupuesto para la Capitania General y sus dependencias para el año próximo venidero. Las rebajas ó supresiones se han hecho con arreglo á lo ordenado por S. E. el Señor Presidente y por V. E.

El presupuesto vigente es de $fts. 125,472 queda reducido á $fts. 69,960. Se suprimen pues ó rebajan $fts. 55,512;—casi un 50 % ó sea la mitad, señor Ministro.

Adjunto igualmente un proyecto de resolucion encomendando á las reparticiones de Hacienda el servicio de las Capitanias y Subdelegaciones que se suprimen.

Como V. E. verá por la relacion adjunta, actualmente hay 13 Capitanias y Subdelegaciones inclusa la Capitania General y con el nuevo presupuesto resultarán 44 Reparticiones para la policia Fluvial.

Buenos Aires, Junio 26 de 1878.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

Con las actuaciones producidas en esta Capitania General, elevo á V. E. la solicitud de D. E. Cazeneuve, ofreciendo vender dos bombas de agotar y desagotar sistema Aplebey.

Apesar de tener autorizacion superior para la compra de bombas de esta clase, no he creido deber resolver en esta solicitud, por haber llegado á mi conocimiento en este asunto está interesada una persoua de mi familia.

V. E. resolverá como mejor lo crea del caso.

Buenos Aires, Junio 27 de 1878.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

Adjunto á V. E. en cópia autorizada el espediente promovido en esta Capitania con motivo del parte pasado por el Comandante del *Coronel Paz* sobre el estado del ponton *Espora*.

Como V. E. verá, he nombrado una comision que le inspeccione y que informe sobre su estado y sobre los gastos que demandaria su compostura.

Son considerables, como V. E. verá; y por otra parte este ponton es ya un peligro inminente dentro de balizas

interiores, y exije aun dejándole vacío un personal de seis á ocho hombres para cuidarle y desagotarle constantemente. En vista de esto no considero prudente emplearle mas tiempo como depósito de carbon.

Por los presupuestos que adjunto verá V. E. que las composturas importarian $fts. 4329 68 centavos y aun asi solo quedaria habilitado como ponton de carbon.

El *Espora* es un buque viejo, con máquina descompuesta y de sistema antiguo, inservible ya del todo. Si V. E. no determina su compostura considero lo mas conveniente que se remate de cuenta del Gobierno, conjuntamente con los cascos del *Edward Everett* y del *Guardia Nacional*. Para conseguir un mejor resultado en la subasta pública seria bien detallar la venta por cobre y bronce al peso, por fierro al peso, y luego cada casco separadamente.

Para sostener un depósito de carbon convendrá al gobierno que el mismo contratista lo conserve de su cuenta y que provea directa é inmediatamente los pedidos que se le hicieren para los buques.

De este modo se evita la erogacion que ocasiona el personal que exije el cuidado del carbon, la ocupacion de un gran casco en buenas condiciones para depósito del mismo, y la pérdida que se deriva del contínuo romaneo, del embarco y del trasbordo del combustible, que se desmenuza en parte y que se pierde en cantidad.

En vista de estas consideraciones V. E. determinará lo que mas considere del caso.

Buenos Aires, Julio 3 de 1878.

Señor Sub-Secretario de Guerra y Marina.

Estimado Mazzini:

El asunto sobre el cambio del *Vanguardia*, aunque de fecha 26 de Junio, recien vino aqui ayer á última hora.

Colocado el *Vanguardia* para servir de Faro en Punta de Indio, podrá servir durante 6 años si se le hace el calafateo que yo le indicaba en mi informe del 31 de Mayo.

El otro Ponton que está en Banco Chico, podrá servir todavia algunos años calafateándolo tambien.

Ambos calafateos costarán al rededor de (2,000 $fts.), los cuales podrán obtenerse con mucha ventaja del remate de los cascos que se piensan vender, desde que á dicho remate se agregue el casco del *Nina* (faro actual.)

Se vá á proceder á la traslacion.

Buenos Aires, Julio 8 de 1878.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

En diversas fechas se ha servido V. E. autorizar á esta Capitania General, para la venta en remate público de cascos de embarcaciones abandonadas y otros objetos de salvatages.

Estas autorizaciones unas veces generales, y otras especiales, no las tengo cumplidas en su mayor parte por diversas causas.

Con tal motivo permítame indicar la conveniencia de dejar sin efecto tales autorizaciones pendientes y que V. E. disponga mejor un remate general, agregando los cascos del *Guardia Nacional*, *Espora*, Ponton *Nina* y demas que se encuentran en el mismo caso, pues de este modo obtendria el Gobierno mejor resultado, dándose verdadero interés al acto.

De este modo tambien se harian desaparecer de una sola vez los inconvenientes que ofrecen estas embarcaciones inútiles abandonadas ó que son un peligro.

Buenos Aires, Noviembre de 1878.

Al Exmo. Señor Ministrro de Guerra y Marina.

Entre los asuntos que habia para despachar en la Capitania general de Puertos cuando V. E. se dignó encargarme de ella, se hallaban dos espedientes promovidos por los prácticos-lemanes, que V. E. sometió á dictámen de una Comision especial sobre reforma de la Tarifa, el uno, y el otro sobre el restablecimiento del artículo 22 del Reglamento de Prácticos, adoptado por decreto fecha 25 de Febrero de 1876 del Exmo. Gobierno Nacional.

Integróse la Comision de conformidad á lo dispuesto por V. E., con el gefe de la Escuadra Nacional, Coronel Don Luis Py, con el Coronel D. Bartolomé Cordero, con el Inspector de Marina, Coronel D. Alvaro Alzogaray, con el Sargento Mayor D. Juan B. Benetti, con el Práctico Mayor de la Comandancia General de Marina D. Enrique Artigues, con el representante de la Sociedad de prácticos-lemanes D. Antonio E. Martinez y con el representante de los prácticos sueltos D. Joaquin Luces.

A pesar de las dificultades con que se ha tocado para la reunion frecuente de todos los miembros de la Comision, por las atenciones del servicio público, de sus respectivos cargos, se ha hecho el debido estudio de los dos asuntos, y se ha formulado el dictámen que con el proyecto anexo, tengo el honor de elevar originales al conocimiento de V. E., permitiéndome llamar su atencion sobre la imperiosa necesidad de una pronta resolucion de estos asuntos.

Dios guarde á V. E.

Firmado—

MARIANO CORDERO.

Buenos Aires, Julio 2 de 1878.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

La Comision que formuló el proyecto de tarifa para los prácticos-lemanes y de puerto, considera sería conveniente se le pasara el reclamo de los prácticos sobre el medio pilotaje á fin de tratar los dos asuntos de una sola vez.

Considera tambien que para mejor resolver en estos reclamos seria bien se agregasen de órden superior, un representante de los Agentes de la Compañia de Navegacion, uno de los Consignatarios de buques de vela, otro de Sociedades de prácticos sueltos.

A mas, facilitaria en mucho la espedicion de estos asuntos que la sociedad de prácticos presentara un proyecto de tarifa segun sus ideas y que viniera á servir de base á la discusion.

Buenos Aires, Julio 24 de 1878.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

Con las actuaciones á que ha dado lugar en esta Capitania General, elevo á resolucion de V. E. el espedicnte promovido por los señores Rodriguez y C^{a}, empresarios del mercado de la Boca del Riachuelo, con motivo de situarse dentro del radio de diez cuadras que se les ha concedido, algunos vendedores ambulantes que espenden artículos de mercado tanto en el muelle como en canoas en el riacho de ese punto.

Como verá V. E. del informe del oficial 1° de esta Reparticion resulta que no hay inconveniente en conceder lo solicitado, siempre que esos abastecedores ambulantes se sitúen dentro de dichas diez cuadradas y sea jurisdiccion Nacional.

En tal virtud esta Capitania General ha resuelto, provisoriamente, de conformidad á lo solicitado, hasta tanto V. E. se sirva resolver el punto, á cuyo efecto, me permito elevarlo á V. E. en consulta.

Buenos Aires, Setiembre 3 de 1878.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

Con las actuaciones producidas por esta Capitania General elevo á V. E. el espediente iniciado por el Encargado de la Estadística proponiendo que siempre que se solicite permiso para destruir un buque, este no sea concedido sin la prévia entrega de los títulos, certificado de arqueo y demás papeles concernientes al buque, los que deberán quedar archivados en las oficinas de esta reparticion, donde podrán ocurrir los interesados por las constancias que necesiten.

Esta medida que propone el Encargado de la Estadística hace necesario se esfablezca, pues es el único medio de impedir que los nuevos buques que se construyan puedan hacer uso de los testimonios de otros que se hayan deshecho, tomando el mismo nombre de ellos y defraudando así notablemente al fisco.

Por tanto, pido á V. E. quiera resolver de conformidad á lo que se propone.

Buenos Aires, Setiembre 16 de 1878.

A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina.

Por el artículo 2° del decreto reglamentario de la Ley

de Sellos y Patentes de 27 de Noviembre de 1877 está dispuesto que las patentes de sanidad sean firmadas por el capitan del puerto en que se espidan.

Considerando que la visacion de dichas patentes requiere un sello de mayor formalidad y que esto se lo imprime la firma de un representante de la ciencia, se ha acordado que en adelante uno de los Médicos de Sanidad ponga su firma tambien al pié de dichas patentes, para lo cual me permito pedir á V. E. su aprobacion.

Buenos Ares, Setiembre 11 de 1878.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

El Sargento Mayor de Marina D. Juan B. Benetti sirve á la Nacion desde el año 1857, y á órdenes de esta Capitania General desde 1868, teniendo seis años de antigüedad de Sargento Mayor.

Durante mi permanencia en la Reparticion, ha prestado múltiples é importantes servicios, desempeñando á la vez el cargo de Comandante del Estacionario *Vanguardia* y Encargado de la Ayudantia de este puerto.

A más ha sido ocupado siempre en las comisiones mas difíciles y delicadas para las cuales ha sido siempre preferido, por ser un empleado de toda confianza y de muchos conocimientos debidos á su larga esperiencia en la marina.

En vista de estas consideraciones, y creyendo que sus dilatados servicios lo merecen, permítome recomendarlo á la consideracion de V. E. proponiéndolo para el ascenso de Teniente Coronel de marina.

Buenos Aires, Setiembre 16 de 1878.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

Comunico á V. E. que la *Fragata Inglesa Mauritie* ha entrado á este puerto sin papeles ni carta de sanidad que justifique su procedencia, por lo cual en el Ponton no se le ha dado entrada.

En seguida ha ido á Punta de Lara donde ha desembarcado el práctico que la condujo llamado José Ravena.

En esta virtud se ha ordenado la prision de dicho práctico y en cuanto al buque se ha dispuesto no darle entrada hasta tanto presente sus papeles.

Buenos Aires, Setiembre 26 de 1878.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina

En Diciembre 19 ppdo. se mandó clausurar el muelle de pasageros por órden de ese Ministerio.

La esperiencia, Señor Ministro, viene mostrando cada dia los inconvenientes, para el público, de esta medida, cuyos resultados son completamente ineficaces.

Aparte de la costumbre, que es una segunda naturaleza, por resistencia para servirse del muelle de las Catalinas, por la distancia, por las dificultades consignientes al inmenso tráfico del mismo y aumentos de gastos; este último inconveniente tiene lugar tambien para los viageros que se embarcan ó desembarcan por los rampas, pues la mayor parte del tiempo, el rio está bajo y hay que servirse tambien de la antigua y tradicional carretilla, que nos hace volver á épocas de atraso que debian ser olvidadas.

Ademas, los agentes marítimos han obtenido permiso de esta Capitania General debidamente autorizada por ese

Ministerio, para el embarco y desembarco de encomiendas, dinero y otros objetos delicados y de valor.

Numerosas familias piden cada dia licencia, que no es posible negar, para servirse del muelle, sea por el mal tiempo, por traer niños, por enfermedades y otras causas mas ó menos plausibles.

Los buceteros y demas individuos que trabajan en el puerto, sufren perjuicios cuando por causa de las frecuentes bajantes ó de la lluvia, no pueden servirse del muelle hasta la estremidad, como les era permitido anteriormente.

El reducido personal de esta Capitania General tiene que recargarse en su servicio para la mayor vigilancia que exige su clausura.

En vista de estas consideraciones y otras que no escaparán al ilustrado juicio de V.E. me permito proponer se permita nuevamente el libre tránsito por el muelle de pasageros, hasta que las obras que van á practicarse en él no lo interumpan.

Buenos Aires, Setiembre 30 de 1878.

A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina.

Permítome dirijirme á V. E. llamando su atencion sobre las irregularidades y frecuentes desórdenes que se producen en el muelle de las Catalinas, los cuales no pueden ser reprimidos por la guardia y servicio que tiene alli organizado la Capitania, á causa de los pocos empleados de que dispone, de la escasez de personal con que cuenta, y de las múltiples atenciones que pesan sobre la Reparticion.

El libre tránsito de aquel muelle, está casi siempre interumpido por las operaciones de carga y descarga, que traen aglomeracion de peones, wagones, etc. á punto que la parte reservada para el embarco y desembarco de pasageros, está por lo general obstruida.

Considero que es obligacion de la Capitania General impedir y reprimir aquellos desórdenes, facilitando el uso de dicho muelle al público, tanto mas cuanto que á ella, le está encomendado especialmente este servicio por resolucion del 26 de noviembre del año ppdo, tomada en vista de las declaraciones que hizo en el espediente de su referencia, tramitado entónces; pero por las razones aducidas, esto se hace imposible, apesar del buen deseo que se tiene para dar el mejor cumplimiento á las disposiciones del Superior.

En estos últimos dias, en vista de frecuentes quejas del público, perjudicando servicios y guardias que le están encomendadas á la Reparticion, se ha aumentado la de aquel muelle, pero esta no podrá sostenerse, sin seguir desatendiendo otros de bastante importancia, que traerian en algunos puntos dependientes de la Capitania General, la reproduccion de las irregularidades que se desean impedir.

La Capitania General, que hace tres años viene pasando por notables reducciones en su personal, al mismo tiempo que se aumentan las ya numerosas atenciones que sobre ella pesan, no puede por sí sola hacer estos servicios, con la regularidad y precision que seria de desear, por lo que se vé obligada á proponer á V.E. la adopcion de ciertas medidas que vendrian á salvar de una manera satifactoria, los inconvenientes que ha señalado.

Para llenar este objeto podrian emplearse dos medios

Primero:—Solicitar del Ministerio de Hacienda de la Nacion, se ordene al Resguardo que, de acuerdo con la Capitania General, haga la policia de aquel muelle, ayudándose ambas reparticiones recíprocamente para que el servicio sea ménos pesado, al propio tiempo que mas eficaz.

Segundo: Que por el mismo Ministerio, se celebrase algun arreglo ó convenio con la empresa de aquel muelle para que, siempre bajo la superintendencia de la Capitania, General, prestára la cooperacion necesaria, para el desempeño del servicio de guardia y policia.

Cualquiera de estos dos medios salvaría las dificultades ya enunciadas, facilitando al público el uso de aquel muelle, y cortando los desórdenes, sin que para ello la Capitania General, tuviera que descuidar otras de sus importantes obligaciones, y no obtener ni aún asi, resultado práctico alguno.

Saludo á V.E. con toda consideracion.

Buenos Aires Octubre 2 de 1878

A. S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina

Ya en diversas ocasiones, la Capitania General de Puertos, ha hecho presente á la Superioridad que carecia de medios de salvatage para prestar los auxilios que le corresponden, como autoridad marítima, en caso de siniestros, naufragios, temporales etc., tan frecuentes en nuestros rios.

Cada vez que estos se reproducen, la esperiencia viene demostrando cuán sentida es esta necesidad y la urgencia que hay en llenarla,—tanto mas cuanto que la autoridad representa un triste papel en estas emergencias, teniendo que permanecer impasible ante las demandas de auxilio que los que se hallan en peligro le hacen, á menos de esponer el escaso personal de que dispone á una muerte inevitable, segura, segun lo manifestado antes de ahora.

Es en virtud de estos fundamentos, cuya importancia no se escapará á V. E., que me permito pedir autorizacion para hacer proveer á la Reparticion de una ó dos embarcaciones salvavidas, ya sea haciéndolas venir del estrangero, ya adquiriéndolas ó mándandolas construir en el pais, en la inteligencia de que el costo de ellas no escederá de *dos mil* pesos fuertes cada una.

Buenos Aires Octubre 2 de 1878

Al Señor Ministro de Guerra y Marina

Teniendo conocimiento que en el proyecto de Presupuesto para el ejercicio del año próximo venidero, se suprimen diez marineros de los cuarenta que componen actualmente la dotacion de esta Capitania General, creo de mi deber permitirme hacer notar á V. E. que de tres años á esta parte se viene disminuyendo considerablemente el personal de tripulantes que se asignaba á la Reparticion, habiéndose suspendido ya porcion de contra-maestres, guardianes, timoneles, etc., etc., á la vez que se han aumentado los deberes y obligaciones de estos.

Debo, pues, manifestar á V. E. que suprimiendo la cuarta parte del personal que existe actualmente, no será posible atender con treinta marineros los servicios á que están destinados, pues como V. E. sabe,—deben atenderse con guardias, el muelle de pasageros, el de las Catalinas, la puerta de la calle 25 de Mayo, id—del paseo de Julio y cuidado y conservacion de los depósitos de carbon, limpieza, etc., del edificio, dotacion de las faluas, comisiones fuera de la casa, é infinidad de servicios que ocurren á toda hora del dia y de la noche.

Al presente, con el personal que existe, es algunas veces necesario hacerse auxiliar con los marineros de la Sub-Delegacion de Marina del Riachuelo, para poder dar cumplimiento á las exigencias del servicio interno y esterno de la Reparticion, y tambien á órdenes que emanan del Superior, como ser embarco y desembarco de Magistrados etc., etc.. en cuyos casos se vé obligada á tripular la falúa de gala con doce marineros, ademas de los que ocupa la que es destinada á pasar la visita de entrada y salida de vapores.

Atendiendo á estas consideraciones es que me tomo la libertad de manifestar á V.E. que, suprimida la cuarta parte del personal de marineros de esta Capitania General,

el servicio será deficiente, á mas que no podrá obtenerse gente que ocupar como tales, por cuanto no podrán tener descanso alguno, siendo que el servicio á que están destinados es constante, de dia y noche.

Buenos Aires Octubre 23 de 1878

Señor Ministro de Guerra y Marina.

Con las actuaciones á que ha dado lugar en esta Capitania General, elevo á resolucion de V. E. el espediente iniciado por D. David Bruce, agente del Vapor *Proveedor*, que hace carrera entre Campana y Rosario, el que pide no se permita la salida de otro vapor con ese mismo destino sinó seis horas despues del suyo, apoyándose en el decreto de 30 de Enero de 1869.

Permítome manifestar á V. E. que soy de opinion no debe ponerse trabas á la competencia de los vapores, pues de ello reporta ventajas el público, sin que los peligros que se pretende evitar se aumenten en lo mínimo.

El decreto de 30 Enero de 1869 que reglamentaba la salida de los vapores fué dictado ántes de la creacion de la Inspeccion de máquinas, y calderas (9 de Noviembre de 1872). Las medidas de seguridad á que estan sujetos los vapores en virtud de este último decreto, las precauciones y severidad con que la Inspeccion hace la revisacion de las máquinas, determinando concienzuda y cientificamente la presion máxima de vapor á que pueden sujetarse las calderas, prévia prueba de ellas, la válvula de seguridad de que está provista cada una, la cual es sellada por la comision inspectora, alejan los peligros de esplocion, y hacen completamente innecesarias las medidas simplemente reglamentarias del primer decreto.

Ademas, cualquier falta á las ya citadas disposiciones

está penada con una multa de 500 *quinientos pesos fuertes* imposible de eludir, pues en caso de haber infraccion, la verificacion de ella es segura por medio del sello aplicado á la válvula de seguridad.

De modo que las carreras entre vapores de distinta marcha son casi imposibles en virtud de esas disposiciones, quedando evitadas aquellas por la misma causa entre los de igual marcha.

Entre tanto, cumpliéndose en rigor lo dispuesto por decreto de Enero de 1869, es presumible que las carreras sean mas frecuentes y los peligros mayores, pues debe suponerse que el vapor que salga seis horas despues forzará sus calderas en el deseo natural de alcanzar y pasar al otro llegando primero á los puertos de escala para conseguir alzar los pasageros que en él hubiere.

Importa, pues, en vista de estas consideraciones, no impedir la competencia que, como ya lo dejo dicho, beneficia al público ofreciéndole mayores comodidades y economia, sin que de ello le resulte perjuicio alguno por inseguridad, pudiendo continuar como hasta la fecha cada empresa haciendo partir sus vapores de acuerdo con los itinerarios que ella fije, despachando la autoridad marítima primero, como lo hace hasta ahora, aquel de los vapores que conduce la correspondencia.

Buenos Aires Noviembre 21 de 1878

Al Señor Ministro de Guerra y Marina

Siendo frecuentes las quejas que se reciben en esta Capitania General sobre pérdidas de equipajes, ocasionadas por el modo irregular como se efectúa el desembarco de estos á la llegada de los vapores de ultramar, y á fin de evitar emerjencias desagradables me tomo la libertad de someter á

la consideracion de V. E. una combinacion que se emplea en casi todos los puertos y que tiene la doble ventaja de facilitar el control aduanero al par que evitar las pérdidas ó deterioros que se repiten con tanta continuidad en nuestro puerto, perjudicando á los viajeros y desprestijiando el buen nombre de nuestras autoridades, que se ven imposibilitadas por el sistema actual de poder prestar los auxilios y vigilancia que una operacion de esta naturaleza requiere.

La forma á adoptarse seria la siguiente:

Acordar con el Ministerio de Hacienda que el empleado de Aduana que sube abordo de los vapores inmediatamente que fondean, reciba todos los equipajes remitiéndolos en seguida á la Aduana, donde á una hora fija se entregarian á los pasageros.

De este modo los empleados respectivos podrian efectuar con toda prolijidad la revisacion correspondiente y cada pasagero tendrá completa seguridad de encontrar sus equipajes, al propio tiempo que se evitarian los disturbios y desagrados que proporciona la aglomeracion de individuos etc. en los vapores de llegada y las escenas desagradables que promueven á causa de querer ser favorecidos con la comision de desembarcar uno ó mas equipajes.

Buenos Aires Diciembre 21 de 1878

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

La ley de 20 de Setiembre de 1874 que autoriza al P. E. para contratar el establecimiento de una linea telegráfica sub-fluvial y terrestre entre esta ciudad y Montevideo, en su artículo 5° dice asi:« el Gobierno tendrá derecho de enviar por el telégrafo sus comunicaciones oficiales por la mitad del precio que la empresa cobra al público.»

Esta Capitania General hace poco tuvo conocimiento de esta disposicion, pero desde entonces ha obtenido de la

empresa respectiva la remision de sus telegramas con la rebaja indicada; lo que no sucedia anteriormente; pero como es probable, que otras reparticiones nacionales lo ignoren todavia, se permite indicar á V. E. la conveniencia de hacer una averiguacion sobre el particular, á fin de que si se considera de equidad, la empresa devuelva las cantidades que haya cobrado de más al Fisco, desde mucho tiempo atrás.

Buenos Aires, Enero 13 de 1879.

Al señor Ministro de Guerra y Marina.

El Sargento Mayor Don Juan B. Benetti, Comandante del Estacionario «General Brown», desempeña al propio tiempo las funciones de Encargado de la Ayudantía de mucho tiempo atrás, sin gozar por este doble servicio mayor remuneracion que la del sueldo de su clase.

Hoy tiene nuevo recargo como agente inmediato y encargado de la policia sanitaria, cargo de mucha responsabilidad y que le ocasiona mucho trabajo.

En vista de estas consideraciones creo justo se le conceda un sobre-sueldo de treinta pesos fuertes mensuales para compensar en parte los importantes servicios que de mucho tiempo atrás viene prestando en la Reparticion.

Buenos Aires, Febrero 19 de 1879.

A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina.

Con fecha 9 del corriente el encargado del despacho de ultramar en esta Capitania General, comunicó que la oficina á su cargo venia observando de tiempo atrás

que los buques de bandera inglesa, alemana, sueca y noruega, en su mayor parte, zarpaban de este puerto sin despacharse en la Capitania, y que este proceder favorecia el fraude por cuanto los buques que salian en tales condiciones no se munian de la patente de sanidad que por ley es obligatoria.

En vista de esta iniciativa, la Capitania General con fecha 12 del mismo se dirigió á la Administracion de Rentas Nacionales solicitando una relacion de los buques de las referidas nacionalidades, que se hubieran despachado desde el 1º de Enero hasta ese dia, con el objeto de confrontarlo con las anotaciones de la oficina respectiva en esta Reparticion y conocer las proporciones que el abuso hubiera alcanzado.

En este intérvalo, se recibió una nota del señor Cónsul de los Estados Unidos, en que daba cuenta que los Capitanes de buques americanos fondeados en el puerto se le habian presentado protestando contra el Gobierno, al que desconocian el derecho de cobrar luces de una nacion estrangera. Al mismo tiempo, observaba que tenia entendido habia buques que no cumplian con dicha obligacion, pues se iban sin el despacho de la Capitania, por lo que solicitaba se pusiera en condiciones análogas á los buques de su bandera, ya fuese obligando á todos á cumplir con la ley, ó permitiendo que los suyos pudieran eximirse, como los demás, de esa obligacion.

Esta Capitania General no contestó á dicha nota por que esperaba la respuesta de la Aduana, para dirigirse á V. E., pero no ha venido hasta la fecha.

Posteriormente el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores se dirigió á esta Capitania, adjuntando cópia de una nota del señor Cónsul de los Estados-Unidos al señor Ministro de su pais residente en esta, sobre el mismo asunto y pidiendo informes al respecto.

En contestacion se le adjuntó cópia de los antecedentes á que me refiero anteriormente y se propuso el medio que

podria hacer cesar este abuso, el cual consiste en ordenar á la administracion de Rentas que al dejar *espedito* un buque, no se le entregara sino el documento comprobante de haber cumplido con todos los requisitos prévios al despacho aduanero, reservándose los demás documentos de que este se compone, hasta que fuese despachado por la Capitania. Una vez cumplida esta formalidad, y con la patente de Sanidad visada por la oficina de ultramar en esta reparticion, se presentaria á recabar de la aduana la entrega de los documentos reservados allí.

Esta medida podria adoptarse dado caso de que no se arribase á algun arreglo con los señores cónsules, á fin de evitar que continúe el abuso que por los buques de sus respectivas banderas se viene cometiendo.

Además, el procedimiento indicado pondria en igualdad de condiciones los buques de todas nacionalidades y evitaria que los señores cónsules autorizasen el abuso indicado, pues sin el amparo de esos funcionarios, los capitanes no incurririan en tales faltas.

No puede escaparse á la penetracion de V. E. la importancia de tomar alguna medida para cortar este mal, pues además del fraude que se hace al Fisco por el valor de la patente de sanidad, se elude el pago de los faros orientales, de Banco Inglés y Punta del Este, á cuyo cobro cooperan las autoridades argentinas por ley del Congreso, y se nos deprime ante el estrangero, presentándose los buques que salen de nuestros puertos con patentes de sanidad espedidas por los Cónsules, con prescindencia de nuestra Junta de Sanidad, cuyo personal científico es el único competente para espedirlas.

Antes de terminar me voy á permitir rogar á V. E. quiera pedir al Ministro del ramo, ordene á la Administracion de Rentas envie á esta Capitania General á la brevedad posible la relacion á que me hé referido mas adelante.

Buenos Aires, Febrero 20 de 1879.

Al señor Ministro de Guerra y Marina.

Comunico á V. E. para los efectos correspondientes que habiendo observado esta Capitania General que los buques que vienen despachados por la Subdelegacion de Martin Garcia, vuelven con el mismo rol de navegacion que se les espidió á la salida, visado al dorso por aquella autoridad, y suponiéndose que esta irregularidad sea ocasionada por carecerse de papel sellado en aquel punto, se ha dispuesto que aquella reparticion al despachar un buque en tales condiciones ponga al pié del despacho la siguiente nota: *Debe reponer el sello en el punto de su destino.* De este modo el Fisco no sufrirá menoscabo en la percepcion de sus derechos.

Permítome pedir á V. E. quiera tener á bien prestar su aprobacion á esta medida tomada en obsequio al mejor servicio.

Buenos Aires, Marzo 13 de 1879.

A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina.

Los inconvenientes que se tocan en el despacho de los buques de ultramar, ocasionados por la medida tomada por algunos señores cónsules de permitir que los buques de su nacionalidad respectiva zarpen del puerto sin presentarse á la Capitania General á cumplir las formalidades debidas, provienen principalmente de la resolucion superior fecha 16 de Setiembre del año ppdo. que dispone que deben depositar en la Reparticion una garantia por el valor de algunos faros orientales, hasta que se resuelva si es ó no obligatorio el pago de ellos.

El abuso que cometen los capitanes al zarpar de nuestro

puerto en esas condiciones, no tiene mas objeto que eludir el cumplimiento de esa disposicion, que para ellos equivale al pago, pues los consignatarios al otorgar la garantia les exijen depositen el importe de los faros en la posibilidad de que el buque no vuelva á este puerto, y con tal motivo, defraudan al fisco en el valor de la patente de sanidad y eluden el pago de los demás faros, sin contar con que entorpecen el control que lleva la oficina de Estadística de la entrada y salida de buques.

Para evitar la continuacion de ese proceder irregular, que no solo perjudica al Fisco sino que ocasiona contínuos desagrados, seria conveniente se dejara sin efecto esa resolucion, tanto mas cuanto que al presente no tiene razon de ser, porque cuando ella se dictó fué en virtud de justa reciprocidad á la cooperacion que el Gobierno Oriental prestaba para la percepcion de los derechos de nuestros faros en puertos de aquella República, y esto hoy ha desaparecido, segun lo comunicó oportunamente nuestro Agente Diplomático en Montevideo al Ministerio de Relaciones Esteriores.

Marzo 14 de 1879.

Al señor Ministro de Guerra y Marina.

De tiempo atrás viene observando la Capitania General que las compañias de navegacion de ultramar anuncian vapores con cierto tonelaje, y cuando el buque viene á despacharse en las oficinas respectivas de esta Reparticion, presentan justificativos de haber pagado sus derechos con relacion á un tonelaje mucho menor que el anunciado en sus avisos de la prensa y carteles especiales.

Este proceder, señor Ministro, es del todo abusivo é irregular, pues si anuncian un vapor de porte de 2,000 toneladas y luego pagan derechos denunciando que sola-

mente tienen capacidad para 1,000, ó engañan al público haciéndole comprender que el vapor es de primera clase, lleno de comodidades y mayor que otros, ó si realmente posee estas condiciones y carga las 2,000 toneladas anunciadas, defrauda al Fisco en sus derechos de faros, visita sanitaria, etc. etc.

Ultimamente, fué anunciado por carteles y por los diarios con gran estrépito, la llegada á nuestro puerto y salida inmediata con destino á ultramar, de un vapor de porte de 6,000 toneladas y cuando vino á despacharse presentó justificativos de haber satisfecho los derechos respectivos con relacion á 1827, cuyo tonelaje segun declaracion de su agente era el verdadero.

Suponiendo que este vapor tenga de capacidad las 6,000 toneladas anunciadas, resulta que solo en los derechos de faros y visita sanitaria defrauda al fisco en cada viaje en 350 pesos fuertes.

Entran al puerto mensualmente mas ó menos veinte vapores procedentes de ultramar, entre los cuales si no engañan al público denunciando tonelaje mayor que el que tienen, defraudan al Fisco mas ó menos en 5,000 fuertes ó sean 60,000 fuertes al año.

En vista de esta denuncia V. E. no dejará de comprender que habria conveniencia en autorizar á esta Capitania General para hacer arquear los buques cuyos agentes denuncien en sus avisos mayor tonelaje que aquel por el cual se pagan los derechos, y que los gastos que se originen con este motivo serán de cuenta del vapor, sus agentes ó consignatarios, y asi me permito proponerlo á V. E.

Buenos Aires, Marzo 18 de 1879.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina:

Con motivo de diversas quejas establecidas por funcionarios de Marina, por otras personas caracterizadas y por la mayor parte de los agentes de vapores de ultramar que regresan de la barra en sus vaporcitos despues de esconderse el sol, y habiéndose observado tambien por esta Capitania General, los sérios inconvenientes que resultan de la oscuridad que reina en el puerto, en las altas horas de la noche, por no tener luces los buques fondeados en él, por falta de cumplimiento ó mala interpretacion á los reglamentos vigentes, esta Capitania General, usando de las atribuciones conferidas por el artículo 18 del Reglamento de Capitanias y Sub delegaciones, ha resuelto dictar la siguiente medida que será considerada como artículo adicional del de Puerto para cabotaje.

Capitania General de Puertos

Por disposicion de esta Capitania General se pone en conocimiento de los capitanes, patrones y dueños de buques, la siguiente ordenanza que se considerará como artículo adicional del Reglamento de Puerto para cabotaje:

TODA EMBARCACION MERCANTE FONDEADA EN LOS PUERTOS DE LA REPÚBLICA, MANTENDRÁ CONSTANTEMENTE DURANTE LA NOCHE UNA LUZ AL TOPE MAYOR Ó MAS VISIBLE, QUE DEBERÁ SER CLARA Y EL FANAL DE OCHO PULGADAS DE DIÁMETRO POR LO MENOS.

LOS QUE ASÍ NO LO HICIEREN SERÁN PENADOS CON UNA MULTA DE CUATRO PESOS FUERTES Y RESPONSABLES DE LOS PERJUICIOS RESULTANTES.

La pena de esta ordenanza se hará efectiva despues de los primeros quince dias de su publicacion—Buenos Aires, Marzo 4 de 1879.

P. A.
J. Goyena.

Salvo el mejor parecer de V. E., la pena por infraccion á esta ordenanza, se hará efectiva despues de los primeros quince dias de su publicacion.

Permítome, pues, solicitar de V. E. la superior aprobacion.

Buenos Aires, Marzo 19 de 1879.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

Con referencia á la nota de esta Capitania General de fecha 11 de Enero del año ppdo., sobre formacion de nueva matrícula Nacional, permítome elevar á la consideracion de V. E. un proyecto relativo al mismo asunto.

Buenos Aires, Marzo de 1879.

CONSIDERANDO:

Que es una necesidad sentida la reglamentacion uniforme de la matrícula para embarcaciones nacionales.

Que la falta de esta reglamentacion es onerosa al fisco por cuanto ocasiona defraudaciones en su renta, de difícil averiguacion.

Que el orígen principal de este perjuicio está en la duplicacion de nombres y de números en las embarcaciones.

Que la Capitania General de Puertos, no puede responder eficazmente al mejor servicio público en este punto y en cuanto con él se relaciona.

Y finalmente, en el interés de conocer con certeza la importancia verdadera de la marina mercante nacional, de acuerdo con lo propuesto por la Capitania General de Puertos:

El Presidente de la República acuerda y—

DECRETA:

Art. 1° Para el 1° de Octubre del presente año deberán

estar matriculadas de nuevo todas las embarcaciones mercantes nacionales.

Art. 2° Desde esa fecha no se despachará por las oficinas marítimas ninguna embarcacion nacional que no presente constancia de estar nuevamente matriculada.

Art. 3° Toda embarcacion deberá llevar bien visible, en la cara de popa el nombre y el número con arreglo á los cuales ha sido matriculada; siendo en todo caso las letras y los números de tamaño no menor de once centímetros de alto por ocho de ancho.

Art. 4° Todo dueño de embarcacion deberá inmediatamente modificar ó corregir el nombre y número de su buque con arreglo á las constancias que quedan en los nuevos libros de matrícula.

Art. 5° La numeracion de la matrícula será corrida empezando desde el uno; y sin que por ningun pretesto pueda duplicarse ni fraccionarse número alguno. Dentro de esta numeracion deben comprenderse todas las embarcaciones de que trata este decreto, cualquiera que sea su clase y capacidad.

Art. 6° Queda prohibido adoptar para las embarcaciones, nombres que para otras se hubiesen ya adoptado dentro de la nueva matrícula, ni otros nombres parecidos que se presten á confusion ó no se distingan claramente de los demás.

Art. 7° La Capitania General de Puertos no reconocerá matrícula ni dará curso á solicitudes de su referencia, mientras no se justifique haber cumplido con las prescripciones de este decreto.

Art. 8° Asimismo no se dará curso á solicitudes ni se despacharán embarcaciones que presenten otro número ó nombre que el que le corresponde.

Art. 9° La solicitud de matrícula podrá hacerse en la forma ordinaria ante los Capitanes ó Sub-Delegados de los Puertos donde se hallen las embarcaciones, acompañando los títulos de propiedad ó un testimonio debidamente autorizado,

y el certificado de arqueo, sin cuyo requisito no podrán ser admitidos.

Art. 10. Los Capitanes ó Sub-Delegados de Puertos remitirán dichas solicitudes bajo sobre cerrado y certificado por el Correo á la Capitania General, quien despues de las anotaciones respectivas devolverá en la misma forma los títulos, acompañados de un boleto en el que conste el nombre del buque, arboladura, número, tonelaje y dueño, quedando archivada la solicitud en la Capitania General.

Art. 11. En el caso de presentar inconvenientes la remision de los títulos, podrá bastar para la Capitania General, una certificacion del Capitan ó Sub-Delegado de Puerto en la que conste que ha tenido á la vista los títulos correspondientes.

Art. 12. Las Capitanias devolverán sus títulos á los interesados con el boleto de que trata el artículo 10, dejando constancia de los datos mencionados, en un libro especial que al efecto deben abrir, y cuidando que no sean borradas, raspadas ó enmendadas sus anotaciones. Los errores que se cometan deben salvarse en el mismo libro al pié del asiento respectivo, bajo la firma del empleado encargado del registro.

Art. 13. Las Escribanías de Marina, sin perjuicio de las disposiciones de este decreto, continuarán como hasta ahora, con la matrícula de embarcaciones mayores, y á tales efectos deben los interesados proceder como está mandado en las disposiciones vigentes.

Art. 14. La Capitania General de Puertos abrirá un juego de libros para la nueva matrícula en la forma que considere mas conveniente y de acuerdo con este decreto.

Art. 15. Autorízase á la Capitania General de Puertos para invertir hasta .... pesos fuertes en la provision de los libros necesarios y demás gastos relativos á este acuerdo, debiendo presentar la cuenta respectiva debidamente justificada que se pagará de eventuales de marina, imputándose al inciso .... item ....

Art. 16. Cuando se deshiciere, inutilizara ó perdiere

alguna embarcacion de las nuevamente matriculadas, sus dueños darán aviso á la Capitania General por escrito, ó á las Capitanias ó Sub-Delegaciones que corresponda, las que en el acto lo comunicarán á aquella, sin perjuicio de las anotaciones que deben hacerse en sus libros segun el artículo siguiente.

Art. 17. En el caso del artículo anterior, se anotará en los libros á continuacion del asiento correspondiente, las causas de su anulacion, archivando el aviso recibido á los fines ulteriores.

Art. 18. La infraccion á cualquiera de las disposiciones de este decreto será castigada con multa de *veinte pesos fuertes*, sea que se trate de particulares ó de empleados públicos, sin perjuicio de las acciones á que pueda haber lugar.

Art. 19. La Capitania General de Puertos encargará de la Oficina de Matrículas á uno de los escribientes de esa reparticion, con un sobresueldo de 30 pesos fuertes mensuales, hasta el año próximo que se proveerá especialmente esta plaza en el presupuesto respectivo, debiendo imputarse este gasto al inciso....item....del departamento de marina.

Art. 20. Deróganse todas las disposiciones vigentes, en oposicion al presente acuerdo.

Art. 21. Comuníquese á quienes corresponde, publíquese, etc.

Buenos Aires, Marzo 19 de 1879.

Al señor Ministro de Guerra y Marina.

Permítome someter á la consideracion de V. E. un proyecto sobre Comision Examinadora de prácticos y baqueanos, cuya organizacion es urgentemente reclamada para el buen servicio y sobre lo cual no hay nada estatuido, habiéndose hecho hasta ahora este servicio de una manera deficiente con disposiciones eventuales.

La Comision Examinadora de Prácticos Lemanes ó de Puerto la nombrará el Ministerio de Guerra y Marina, á propuesta de la Capitania General de Puertos, á principio de cada año.

Se compondrá de dos empleados de marina que sean tambien prácticos, de dos prácticos sueltos y de un práctico de cada una de las sociedades existentes ó que puedan existir.

Formarán parte tambien de la Comision los representantes de las compañias de seguros, si quieren.

Los exámenes serán públicos y se anunciarán en dos diarios, durante ocho dias.

El empleado de la Capitania General que el Gefe de la Reparticion designe tendrá á su cargo los preliminares del exámen y lo presidirá levantando el acta respectiva.

El exámen no durará menos de media hora, ni mas de una.

El empleado respectivo, cada vez que reciba solicitud para exámen, citará á la Comision con *ocho* dias de anticipacion, avisando el dia que se haya fijado para aquel.

Cuando alguno de los miembros no pudiese asistir por cualquier causa, lo avisará, cuando menos con dos dias de anticipacion.

En el caso del artículo anterior, el Capitan del Puerto nombrará á un práctico suelto para que lo reemplace en el acto.

El solicitante de exámen tendrá derecho á recusar á uno ó mas examinadores ante el Capitan del Puerto, quien aceptará ó nó la recusacion, segun las causas de ella.

En caso de aceptacion, el Capitan del Puerto nombrará el reemplazante.

La Comision no podrá funcionar con menos de cuatro miembros sin contar el Presidente.

El diploma de práctico se seguirá estendiendo como hasta ahora en un sello de 15 pesos fuertes y en la forma de práctica.

El diploma de Baqueano de los rios Uruguay ó Paraná se obtendrá presentando á la Capitania General cuando menos cuatro certificados de Capitanes de buques mercantes ó de Comandantes de buques de Guerra al servicio de la Nacion, despues de las tramitaciones que aquella Reparticion juzgue oportunas segun los casos y las circunstancias.

El sello será de 15 pesos fuertes para cada uno de los rios Paraná y Uruguay.

Es entendido que el diploma de Práctico ó Baqueano no exime de la patente anual con arreglo á lo que dispone la Ley de Sellos y Patentes.

Buenos Aires Junio 4 de 1878

INFORME EN EL ESPEDIENTE DE RISSO SOBRE DERECHO DE SANIDAD

Esta Capitania General se adhiere en un todo al informe dado por la aduana.

Considero violento y demasiado gravoso, que un buque que va tocando alternativamente durante su viaje repetidas veces en puertos orientales y argentinos, pague sucesivamente y en cada uno de ellos el impuesto de visita y sanidad creado por ley de 3 de Setiembre de 1877.

Cree que solo debe exijirse el pago de ese impuesto en el primer puerto de arribo, bastando el certificado que con tal motivo se le dé para que el buque pueda seguir tocando en los demas puertos argentinos que constituyen el itenerario de su viaje.

Un vapor, por ejemplo, que sale de Montevideo con destino al Uruguay y puertos de escala, pagaria el impuesto solamente en el primer puerto argentino de su arribo, ya fuera este Buenos Aires, Gualeguaychú ó cualquier otro, bástandole el comprobante qne se le diera para poder concluir su viaje.

Cree tambien que esta medida debe ser estensiva á todo vapor de mas de ciento veinte toneladas, cualquiera que fuera su procedencia oriental.

Buenos Aires Junio 8 de 1878

OBSERVACIONES AL PROYECTO DE TRATADO ELEVADO AL GOBIERNO POR EL ENCARGADO DE NEGOCIOS ARGENTINOS EN MONTEVIDEO HECHAS PARA EL MINISTERIO DE RELACIONES ESTERIORES

Al art. 1° Para inteligencia y mejor eficacia de este tratado considero debe establecerse primero la jurisdiccion respectiva —De otro modo será dejar establecida la mayor confusion, y un semillero de cuestiones tanto mas cuando en derecho internacional no está del todo bien destinado y establecido el alcance de la jurisdiccion marítima de las Naciones.

Al art. 2° No veo inconveniente desde que quede salvada la dificultad que ofrece el 1°

Al art. 3° No veo inconveniente en negociar un artículo idéntico—Antes de ahora habia propuesto el que firma el siguiente:

« Los capitanes que cruzaren el Rio de la Plata sin prac-
« tico leman alguno, ó que llevándole, no fuere de la patente
« del puerto de su arribo, pagarán en beneficio del fisco nacio-
« nal á que corresponde dicho puerto, un derecho igual á la
« quinta parte del pilotage segun la regla de proporcion que
« queda establecida en el artículo anterior.

Al art. 4° No veo inconveniente siempre que se deje « establecida una tarifa—Al efecto en el proyecto anterior « habia propuesto la siguiente: cincuenta centavos fuertes « oro por cada cien toneladas de registro sobre diez millas de « camino recorrido, segun la apreciacion de la autoridad « respectiva. »

Al art. 5° No veo inconveniente.

Al art. 6° No veo inconveniente siempre que se haga estensiva la obligacion á tomar Práctico de Puerto á la entrada.

Al art. 7° No veo inconveniente.

Al art. 8° Para la República Oriental este artículo no tendrá sin duda inconveniente alguno, por cuanto alli los Prácticos todos pueden pertenecer ó pertenecen á una sola y

misma sociedad, mientras que en la República Argentina el ejercicio de cualquier industria es completamente libre por la Constitucion y amparados en ella pueden formarse diversas sociedades y aun quedar prácticos sueltos que ejerzan esa profesion.

Asi pues, mal podria el Gobierno Argentino obligar á las diversas sociedades de prácticos ya establecidas ó que pueden establecerse en adelante, á hacerse solidarias por los daños que cometan los miembros de otras y aún los de aquellos prácticos que no pertenezcan á sociedad alguna.

Para obtener la garantia que el Fisco se propone, podria sustituirse ese artículo por el siguiente que ya fué propuesto: « Los prácticos Lemanes, los de Puertos y los Baqueanos de « los rios que no quisieren constituir fiador abonado y de « conocido arraigo, podrán en su lugar hacer un depósito á « disposicion de la autoridad respectiva, de *mil quinientos* « *pesos fuertes oro* los Lemanes y de *mil idem idem* los « de Puerto y baqueanos. »

Al art. 9° Por las razones espuestas en el artículo anterior, considero que esto no es posible en la República Argentina. Con la modificacion propuesta en el mismo, el depósito llenaria los fines del artículo.

Al art. 10. No veo inconveniente dentro de la observacion que tengo hecha al artículo 4°.

Al art. 11. No veo inconveniente.

Al art. 12. Es de órden.

INFORME EN EL ESPEDIENTE DE LOS SEÑORES FISCALES EN COMISION SOBRE DISTRIBUCION DEL SERVICIO

Señores Fiscales:

Devuelvo á ustedes con un informe bastante esplícito del Encargado del Archivo de esta Reparticion la nota que me dirigieron con fecha 31 del mes próximo pasado.

Considero mas que suficientes y del todo claros y terminantes los artículos que se citan. A mas, tengo de doscientas á trescientas autorizaciones escritas y verbales, reservadas y no reservadas, dadas sin limitacion alguna como empleado de toda confianza para el Superior, y á través de los cuatro años de conspiraciones y de amenazas contra el órden público y la actual administracion porque ha pasado el pais.

Haré mérito de ellas si fuere necesario ante el Gobierno, directamente, cuando se me dé vista y me toque informar sobre la investigacion sumaria que se viene haciendo á mi pedido.

Saludo á ustedes.

Buenos Aires, Setiembre 16 de 1878.

INFORME EN EL ESPEDIENTE DE S. BENATOVICH Y Cª PIDIENDO PRIVILEGIO POR 4 AÑOS PARA ESTABLECER REMOLCADORES EN EL RIACHUELO.

Señor Ministro:

Informado por el sub-delegado de Marina del Riachuelo, devuelvo á V. E. el presente espediente.

Como lo verá V. E. de dicho informe, resulta que, segun la opinion de dicho sub-delegado, no debe concederse el privilegio que se solicita.

Que las mayores ventajas que reporta á la navegacion de ese puerto, el uso de remolcadores, tienen su oríjen en las varias empresas establecidas en competencia, que llenan completamente las exigencias del comercio y de la navegacion.

Y que los servicios á que se obligan gratuitamente, los peticionantes, en beneficio del fisco, no guardan proporcion alguna, con los resultados que deben esperarse del privilegio.

A estas consideraciones emitidas por el sub-delegado de Marina del Riachuelo, permítome agregar por mi parte que corresponde al Congreso la concesion del privilegio como el que se solicita.

Buenos Aires, Setiembre 18 de 1878.

INFORME EN LA SOLICITUD DE MATIAS STURIZA, PIDIENDO PERMISO PARA ESTABLECER UN VAPOR DIRECTO ENTRE ESTE PUERTO Y EL DE CARMELO.

Señor Ministro:

Esta Capitania General considera que hay conveniencia en aceptar la propuesta que hace el Sr. Sturiza.

Las bases bajo las cuales ofrece establecer un servicio de comunicacion directa entre este puerto y el del Carmelo, son ventajosas para el Fisco.

Hasta hoy, señor Ministro, la comunicacion con Martin Garcia ha sido difícil, tardía y casi siempre muy costosa.

El trasporte de fuerzas y la remision de carga y presos además de los inconvenientes de demora en la espera de buque que salga con aquel destino, ha ocasionado erogaciones de alguna consideracion.

El proponente ofrece hacer este servicio llevando en cada uno de los seis viages que efectuará mensualmente *diez soldados* y sus oficiales, como tambien los presos que sean destinados á aquel punto y mil kilógramos de carga—con mas dos pasages de primera y uno de segunda clase—y conduccion de la correspondencia oficial.

Además de estas ventajas evidentes la comunicacion con el Carmelo, punto que viene sirviendo de mucho tiempo atrás de refujio á los presidarios que se escapan de Martin Garcia, ofreceria la ventaja de poder facilitar la captura poniendo á las autoridades nacionales en fácil y contínua relacion con las de aquel punto.

Por todo ello el recurrente solo solicita una subvencion de tres toneladas de carbon para cada viage redondo, las cuales tomaria del depósito de Martin Garcia, remuneracion ínfima comparativamente con la importancia de los servicios que prestaria.

Por todas estas consideraciones y otras que podrian aducirse y que no se hacen por no cansar la atencion de V. E., esta Capitania General es de opinion, que se apruebe la propuesta del señor Sturiza, pero cree que préviamente debiera ser oida la Contaduria General.

V. E. sin embargo, resolverá lo que juzgue mas conveniente.

Buenos Aires, Setiembre 21 de 1878.

INFORME EN LA NOTA PIDIENDO LOS ANTECEDENTES SOBRE FAROS ARGENTINOS.

Señor Ministro:

En virtud del superior decreto que antecede, se adjunta en cópia autorizada los siguientes documentos, cuyos originales constan en los libros respectivos y archivos de esta Capitania General.

Fojas del 1 *al* 3—Ley del Congreso argentino autorizando á D. Juan Libarona para el cobro durante 20 años de los faros de Banco Ingles é Isla de Lobos, (con documentos de su referencia).

Fojas 4 *y* 5—Gestion del señor Cónsul Oriental sobre cobro de Faros Orientales en la República Argentina (y documentos de su referencia.)

Fojas 6, 7 *y* 8—Espediente del señor Booth sobre cobro de Faros Orientales (con resolucion de su referencia.)

Fólio 9—Informe en el espediente sobre Faros con relacion al Decreto de 20 de Marzo de 1857.

Fólio 10—Protesta de D. Augusto C. Ventury sobre cobro de Faros por el Gobierno Oriental.

Fólio 11—Informe en el espediente de D. Augusto C. Ventury sobre Faros Orientales.

Fólio 12—Nota del señor Capitan del Puerto de Montevideo comunicando que el señor Cónsul General de la República Oriental del Uruguay en esta, ha sido encargado del cobro de los Faros de aquella República.

Fólio 13—Nota elevando la anterior y pidiendo resolucion al respecto.

Fólio 14—Nota pidiendo se resuelva el punto anterior.

Fólio 15—Informe en el espediente sobre la empresa de Faros de Banco Inglés y Punta del Este.

Fólio 16—Nota recabando resolucion sobre el cobro de Faros Orientales.

Fólios 17 *al* 19—Ultimo decreto en vigencia sobre Faros.

La tramitacion que hayan tenido estos asuntos despues de elevados ó devueltos al Superior, es fácil encontrarla relacionando las fechas de los documentos adjuntos, pues constan en esta oficina los recibos respectivos.

No seria estraño que en el cúmulo de espedientes que se tramitan en esta Capitania General, haya podido omitirse algun documento, pero es fácil subsanar la deficiencia, una vez que se note, pues queda antecedente escrito de todo lo que se tramita.

Lo ocurrido recientemente con motivo de los Faros Orientales fué elevado á conocimiento de V. E. en 17 del corriente en nota de esta Capitania General, adjuntando en cópia autorizada la del señor Ministro de Relaciones Esteriores y respuesta de la Reparticion que tengo el honor de presidir accidentalmente.

Permítome para terminar este informe agregar que en las tres Memorias, ya impresas y una aun sin imprimir, de esta Capitania General: hay diversas ideas emitidas sobre la cuestion Faros y Prácticos, las que quizá pueden dar alguna luz en este asunto.

Buenos Aires, Setiembre 24 de 1878.

INFORME EN LA NOTA PIDIENDO LOS ANTECEDENTES RELATIVOS Á LA CUESTION PRÁCTICOS CON EL GOBIERNO ORIENTAL

Señor Ministro:

En virtud del superior decreto que antecede, se adjunta en cópia autorizada las siguientes piezas relativas á la cuestion de prácticos, con el Gobierno Oriental.

Fólios del 1 *al* 4—Proyecto de convenio presentado por la Capitania General al Sr. Cónsul General de la República Oriental del Uruguay.

Del 5 *al* 8—Proyecto del Sr. Cónsul General de la República Oriental del Uruguay á la Capitania General de Puertos.

Del 9 *al* 10—Observaciones de la Capitania General al proyecto anterior.

Del 11—Nota de la Capitania General al Sr. Cónsul General de la República Oriental del Uruguay sobre el punto anterior.

Del 12 *al* 14—Nota del Sr. Encargado de Negocios de la República Argentina en la Oriental del Uruguay, al Sr. Ministro Dr. Elizalde adjuntando otra del Sr. Ministro de Relaciones Exteriores de aquella República y proyecto de arreglo de su referencia.

Del 15 *al* 16—Nota del Sr. Ministro de Relaciones Exteriores de la República Oriental del Uruguay al Sr. Encargado de Negocios argentinos en Montevideo adjuntando proyecto de decreto sobre prácticos.

Del 16 *al* 19—Proyecto de decreto del Gobierno Oriental sobre prácticos.

Del 20 *al* 22—Observaciones de la Capitania General al anterior proyecto.

Del 23 *al* 24—Proyecto de decreto del Gobierno Argentino sobre prácticos con observaciones de la Capitania General.

Del 26 *al* 28—Último decreto en vijencia sobre prácticos.

Buenos Aires, Octubre 2 de 1878.

INFORME EN EL ESPEDIENTE DEL MINISTRO DE RELACIONES ESTERIORES SOBRE TORNA-GUIAS, CABOTAGE, CAMBIOS DE BANDERA, ETC.

Señor Ministro:

Hé prestado á la nota de V. E. que encabeza este espediente la dedicacion necesaria para poder dar un informe concienzudo, ya que no ilustrado, desde que algunos puntos de los que se consultan son agenos á esta reparticion.

Despues del luminoso informe del señor Administrador de Rentas Nacionales, cuya competencia en estas materias es incuestionable, poco tendrá que decir la Capitania General de Puertos.

Punto primero—torna-guias—El objeto de la torna guia es hacer constar que han entrado al Puerto de su destino las mercancias despachadas por la Aduana, evitando asi el contrabando.

Que la medida es previsora y conveniente, no puede ponerse en duda, pero el objeto resulta ineficaz, y el efecto contraproducente si las Aduanas de paises vecinos no establecen el mismo trámite.

En este caso estamos con relacion á los puertos Orientales y Brasileros; pues no teniendo ellos torna-guias, nosotros, con las nuestras somos los guardianes de sus contrabandos, al mismo tiempo que abrimos una ancha puerta para que se haga mas fácilmente en nuestras dilatadas costas.

Sin reciprocidad en esta tramitacion la torna-guia queda reducida á una traba mas que complica sin objeto las operaciones comerciales, alentando, como dejo dicho, el contrabando, en la confianza casi siempre de la impugnidad.

Un ejemplo, tomado de muchos, dará forma gráfica á esta afirmacion demostrando que esa torna-guia á que se obliga al comerciante por una fianza, es fácil lo cumpla de la Aduana por donde remite, pero no priva que ese documento sea un amparo relativamente legal al contrabando.

Supóngase un buque cargando para el Rosario, recibe mercaderias de depósito y otras de removido, estas últimas al embarcarse no merecen una fiscalizacion severa, por haberse ya tributado los derechos á la Aduana cuando se despacharon, el permiso consta de 170 bultos de tabaco, etc. etc. de depósito (para pagar los derechos en el punto de su destino) de removido 400 idem de varios artículos, pero de estos solo á embarque 100 que rebajándoles de los 400 remitidos, queda un vacio de 300, cuyo número se llena en la costa Oriental con artículos procedentes de Montevideo y de ahí el caso de contrabando, pues, si el interesado puede en tal operacion hacer poner al permiso de removido el cumplido por el todo, viene á resultar que la guia de Buenos Aires para el Rosario, se justifica por la torna-guia legal pero con 300 bultos contrabandeados.

Son bien conocidas las franquicias del Gobierno Oriental para el movimiento mercantil de aquella República con detrimento del nuestro, pues, se ha llegado hasta insinuar por la prensa de Montevideo la conveniencia de declarar á la Colonia puerto franco, con el objeto de levantar en pocos años, una ciudad rival de Buenos Aires.

Visibles son los esfuerzos de aquel Gobierno para atraerse el comercio del mundo entero con preferencia á la República Argentina, con la ventaja de poder hacer mas fácilmente que nosotros la vijilancia aduanera, pues, las costas de aquel pais son mas reducidas que las nuestras, y por consiguiente menos accesibles al contrabando.

Una de tantas franquicias del comercio de la República vecina, perjudiciales para el nuestro es la siguiente:—Concede un año gratuito de depósito á todas las mercaderias, lapso que se aumenta á gusto del depositante cuantas veces le convenga la operacion; cuando está por terminar el año de los artículos depositados se pide reembarco de los mismos para cualquier punto, y una vez abordo, despues de un plazo prudencial, se solicita nuevo desembarco sin haberse movido del puerto; tan simple operacion basta para consentir otro año

de depósito libre y esta es una de tantas estratégias para contrabandear aquellas mercancias en puertos argentinos.

Conviene tener presente que la mayor parte de los buques de ultramar hacen escala en Montevideo con el pretesto de recibir órdenes; pero muchas veces para preparar el contrabando de esta manera: El Capitan hace telegrama al consignatario á Buenos Aires pidiendo le mande un práctico lemancon embarcacion á Punta de Indio, mas ó menos afuera pero el práctico que es de plena confianza del consignatario y del Capitan, desempeña la mision á pedir de boca, pilotando el buque hasta balizas esteriores, y la embarcacion en que fué hasta la costa conduciendo el contrabando.

Crea, señor Ministro, que ese Ministerio, bajo la hábil direccion de V. E. podria cortar, ó cuando menos, disminuir considerablemente estos fraudes, ordenando al Cuerpo Consular Argentino la refrendacion de todos los conocimientos de buques que cargan para esta República, obligando á designar las cantidades en números y en letras, sin permitir dejar espacio en los conocimientos; lo cual impediria cualquier sustitucion.

Tambien seria mas eficaz aunque, á no dudarlo, mas violento, imponer á las mercaderias conducidas por buques (no paquetes) despachados con destino á puertos argentinos y que hicieran escala en otros, un 25 % de derecho sobre lo establecido en la tarifa al de igual clase.

Este derecho diferencial es una medida financiera que quizá valdria la pena de ser tomada en consideracion por el Ministerio del ramo.

Ruego á V. E. quiera disimular si me hé permitido entrar en consideraciones, agenas hasta cierto punto, á la cuestion; pero no era posible tratar el asunto de las torna-guias sin ligarlo íntimamente con el contrabando, que es la rémora del comercio honrado.

Punto segundo—Cabotage—Que el cabotage debe ser nacional, está fuera de cuestion.

Todas las naciones se han reservado este derecho á tal

punto que en muchos tratados internacionales se ha establecido una cláusula que dice: «Las Partes Contratantes se reservan el derecho á la bandera de sus respectivos cabotages.»

Los Estados Unidos han ido mas léjos; separados por cerca de diez mil millas marítimas de sus colonias, no permiten que bandera alguna que no sea estrellada, conduzca cargas para ellas, saliendo de puertos de la gran República.

Nuestras autoridades vienen persiguiendo desde tiempo inmemorial la idea de nacionalizar el cabotage.

En prueba de ello, permítome transcribir la siguiente resolucion de Octubre 21 de 1820, cuyo original existe en el archivo de esta Reparticion.

Dice así:

«Disposiciones sobre cabotage, sobre distincion entre cabotage mayor y menor.»

Octubre 21 de 1820.

Para evitar las dudas que pudieran originarse sobre la verdadera inteligencia del decreto supremo de 7 del corriente, librado en el espediente promovido por los barqueros americanos, solicitando la esclusion en su favor del cabotage del rio y sobre que ha consultado el Capitan del Puerto el 13 del mismo proponiéndome varias dificultades para hacer exigible el sentido literal de la citada disposicion, he venido en acordar con esta fecha que debiendo considerarse el cabotage bajo las acepciones de mayor y menor, se entiende el primero por la navegacion desde los Cabos de Santa María y San Antonio al interior del Rio de la Plata, en todos sus canales, riachos, ensenadas y puntos de Norte y Sud, Banda Oriental y occidental hasta los confines de la Provincia del Paraguay, concediéndose este jiro á los americanos estrangeros con carta de ciudadania conforme á la ley, y españoles europeos domiciliados en el pais por mas de diez años con familia americana; y el segundo se entiende por la carga y descarga de los buques de alta mar que arriben á este puerto ó al de la Ensenada de Barragan, la que deberá ejecutarse esclusivamente por los hijos del pais, con domicilio ó sin él y de ningun modo por estrangeros ni por españoles europeos, en clase de patrones, ni en buque de la propiedad de alguno de estos, debiendo en todo caso unos y otros matricularse conforme á ordenanzas, sobre lo que la Comandancia de matrículas queda encargada de celar escrupulosamente, siendo escluidos de toda gracia los que así no lo verificaren, á cuyo efecto se comunicará el presente decreto por la Secretaría de Guerra y Marina á quienes corresponda, y para conocimiento del público imprímase en la Gaceta Ministerial.

De órden Suprema lo trascribo á usted para su inteligencia.

Firmado— *Juan Florencio Terrada.*
Secretario de Guerra y Marina.

Al señor Comandante accidental de Marina.

Posteriormente hé oido invocar otras resoluciones mas terminantes pero no se han encontrado, á pesar de haber buscado prolijamente en el Registro Oficial y en los Archivos de la Capitania General, como tuvo esta ocasion de comunicarlo al ex-Ministro, señor Doctor Elizalde, en consulta análoga, informada por el señor Capitan del Puerto en propiedad, Doctor de la Fuente, en Diciembre ppdo.

El mismo señor ex-Ministro durante su laborioso interinato al frente del Ministerio de Guerra y Marina, dispuso por nota de Diciembre 24 próximo pasado, no se permitiera el cambio de la bandera nacional á los buques de cabotage, habiendo esplicado posteriormente esta resolucion en instrucciones verbales al señor Capitan del Puerto, ya citado, añadiendo que esta prohibicion no era estensiva á las banderas de las naciones ribereñas (brasilera, oriental y paraguaya.)

Asi ha venido procediéndose desde entonces.

El cambio de bandera ha sido mas frecuente en los tres últimos años á causa del Superior decreto de Abril 6 de 1875, que imponia la obligacion á todo buque nacional de cabotage de tener á su bordo, cuando menos, un ciudadano argentino, mayor de 17 años, en calidad de tripulante y como representante de bandera.

La dificultad de hallar marineros argentinos y lo subido de los sueldos que estos exigian, impusieron á los dueños de buques de cabotage nacional fuertes erogaciones y demoras, las mas de las veces en sus despachos, gastos y demoras que eludian cambiando la bandera nacional por la estrangera.

Es imposible que los buques de cabotaje puedan emplearse en otra navegacion que la de los rios interiores de la República, pues la patente que para el efecto se les espide lo estipula bien claramente, y en ningun caso la autoridad marítima que al despacharlos exige la presentacion de esta, les permitiria hacer viages fuera de cabos, desde que su patente sea para cabotage, imposibilitándolos asi para todo otro comercio.

Debo manifestar tambien á V. E., que los buques de cabotage de bandera nacional ó estrangera, pagan todos á la Nacion, con arreglo al tonelage, los impuestos que establecen las leyes respectivas: patente, faros, derechos de muelle, etc. etc., siendo los estrangeros gravados á mas con los derechos consulares, y estando en compensacion para decirlo asi, libres del marinero argentino.

Creo oportuno hacer notar aqui que existe una cuestion pendiente con el señor Cónsul Oriental, sosteniendo este que el cabotage de bandera de aquella República, no debe pagar la patente anual de navegacion, aunque se ocupe en el tráfico de puerto á puerto argentino.

No puedo ni debo terminar esta parte de mi informe sin levantar el cargo que hace en el siguiente párrafo del suyo el señor Administrador de Rentas Nacionales á la autoridad que tengo el honor de representar accidentalmente:

« Tampoco conozco la razon que nuestras autoridades « marítimas hayan tenido para permitir sustitucion de la « bandera nacional por estrangera; ni ley ni reglamento que « autorice á consentir la matriculacion y embandera- « miento en los consulados estrangeros á buques construidos « en nuestros astilleros, destinados á la navegacion de nues- « tros rios y que por su porte y condiciones, ni aun la posibi- « lidad tienen de visitar los puertos de las naciones cuyos « colores levantan. »

La Capitania General de Puertos y sus dependencias, Señor Ministro, han permitido la sustitucion de bandera nacional por estrangera, hasta la resolucion del 24 de Diciembre ppdo., que antes he citado, en virtud de la facultad que les dá el artículo 25 del Reglamento para las Capitanias y Sub-delegaciones, que figura en la página 14 del guia policial del navegante en aguas argentinas, y dice así: « Art. 25.—*Espedi-* « *rán las autorizaciones para salir de la matrícula* « *nacional á los buques que hayan de tomar bandera* « *estrangera.* »

El artículo 24 equilibra esta facultad deslindando á su vez los derechos de cada autoridad, pues, dice así: « *Art.* 24.—*No* « *permitirán la inscripcion en la matrícula nacional* « *de un buque estrangero, sin el consentimiento del* « *Cónsul de la nacion á que pertenezca.* »

Hay mas, Señor Ministro, no es exacto que se autorizen ni consientan la matriculacion y embanderamiento en los consulados estrangeros, á buques construidos en nuestros astilleros.

Una vez construido el buque, se incorpora irremisiblemente á la matrícula nacional, y si despues cambia de bandera es amparado por el *Art. 441 de las ordenanzas de aduana* (pag. 90) que dice así: « *El comercio de cabotage podrá* « *hacerse por toda clase de buques mercantes, cual-* « *quiera que sea su tonelage y bandera.* »

Punto tercero— Cambios de banderas—Los agentes consulares han concedido la bandera del pais que representan,

prévio consentimiento de la autoridad que domina, la que tenia el buque al obtener su cese, otorgado en virtud de la facultad conferida por el artículo 25 ya citado.

Pero como dice muy bien V. E. en su nota, esta práctica de los Agentes Consulares es abusiva, pues resulta de informes recojidos de personas competentes, que ellos solo pueden espedir una licencia por *un año* á los buques mercantes para usar la bandera del pais que representan, debiendo al vencimiento de ese plazo haber llegado á puerto de la nacionalidad de los colores que levantan, para hacerse matricular.

Y, como no lo hacen, y es casi imposible que los buques de cabotaje lo hagan, á pesar de continuar enarbolando la respectiva bandera estrangera, se deduce muy á las claras que en ello existe un abuso cometido por los *Agentes Consulares*.

Punto cuarto—Impuesto oriental—Con fecha Setiembre 16 próximo pasado, en una nota del Ministerio de V. E. sobre el mismo asunto, se informó que el Gobierno Oriental cobraba dicho impuesto de Contribucion Directa á las embarcaciones de cabotaje, solo en el caso que los propietarios tuvieran sus bienes radicados en aquella República, y que segun datos privados, dicho cobro debia cesar en breve.

Debo, sin embargo, hacer notar aqui que este impuesto es inusitado y completamente desconocido; que en nuestro pais no se ha cobrado jamás, y que tengo entendido que tampoco se cobra en las demás naciones.

El comercio de cabotaje está ya suficientemente gravado con la cantidad de impuestos que tiene que oblar y es querer reducirlo á la mas completa impotencia exigirle el tributo de esta nueva carga.

Antes de terminar este informe, mas largo de lo que habria deseado, permítome indicar á V. E. que hay en la Administracion Nacional personas que por sus conocimientos especiales en la materia y por las posiciones que han ocupado, podrian dar á V. E. informes importantes sobre estos asuntos y entre otros indicaria al señor Doctor Cortinez, Presidente de la Contaduria Nacional y al señor Coronel de Marina, Don Antonio Somellera.

Solo me resta saludar á V. E. con mi consideracion mas distinguida.

Octubre 17 de 1878.

INFORME EN EL ESPEDIENTE DE SAMPAIO SOBRE ESTABLECIMIENTO DE FAROS

Señor Ministro:

A fin de poder dar mejor cumplimiento á la resolucion que antecede, informando sobre la propuesta que hace el señor Sampaio para el establecimiento de dos faros, uno en Punta Piedras y el otro al S. E. Punta del Banco Chico, y la conservacion y sostenimiento de los dos del Gobierno, situados en Punta de Indio y Banco Chico al Norte, he tomado en consideracion todos los antecedentes que sobre la materia existen en esta Capitania General.

Su estudio y mis propias observaciones me han sujerido las opiniones que paso á manifestar á V. E.

La urgencia de establecer faros fijos y flotantes en nuestras costas y rios, que atraigan y guien la navegacion haciéndola mas fácil y segura, es un hecho incuestionable.

La práctica viene demostrando que la falta de luces aleja la navegacion de las costas argentinas, donde el rio tiene un fondo blando, donde los escollos son menos numerosos y hay seguro abrigo contra el pampero, impulsándola forzosamente á las costas orientales donde las seguridades ya enunciadas se convierten en peligros inminentes y contínuos.

Además de hacerse peligrosa y dificil, la navegacion hácia el Rio de la Plata sirviéndose de las luces orientales, está sujeta á considerables gravámenes, teniendo que pagar un verdadero tributo al estrangero y soportando el recargo de fletes, impuestos, seguros y muchas otras erogaciones que se

disminuirian en beneficio del comercio, de la navegacion y del Fisco Nacional por medio del establecimiento de faros en las costas argentinas, que, con las inmensas ventajas que ofrecerian entonces, atraerian la navegacion hácia ellas, dándoles una importancia que no tienen ahora y un aumento en el Tesoro Nacional.

El establecimiento de un sistema completo de luces en nuestras costas y rios, dado el desenvolvimiento creciente de nuestro comercio y de nuestra navegacion, es una necesidad de las mas imperiosas y ya en diversas ocasiones el Gefe de la Capitania General de Puertos, Doctor Don Diego G. de la Fuente, en las memorias anuales de la Reparticion y en informes especiales, ha demostrado la conveniencia que habia en llevar á cabo esas obras, cuyo costo seria mínimo comparativamente con las inmensas ventajas que reportaria al pais en sus relaciones comerciales con el mundo marítimo, al propio tiempo que el Tesoro Nacional obtendria una nueva fuente de riquezas.

Estas opiniones, cuya autoridad no puede desconocerse, concuerdan con las mias que han sido robustecidas con el estudio práctico que tengo hecho de la materia, y apoyándome en ellas es que considero que entre tanto no se lleva á feliz término la realizacion de obra tan magna, hay conveniencia en ir aumentando nuestros faros paulatinamente, facilitando asi la navegacion de nuestros rios hasta que llegue el dia que, establecido el sistema completo de luces y satisfechas las necesidades ya apuntadas, nuestro pais tome uno de los primeros puestos entre las principales naciones marítimas comerciales del mundo.

Los dos faros que se propone establecer en *Punta Piedras y al S. E. Punta del Banco Chico*, en la relacion en que quedarian con los dos ya existentes de *Punta de Indio* y *N. O. Punta del Banco Chico*, completarian el servicio á que están destinados y llenarian, sino en todo, en gran parte, las mas imperiosas necesidades de la navegacion del rio cerca de estas costas.

De lo que resulta que no solo hay conveniencia, sino tambien necesidad de llenar ese vacio notable.

El proponente ofrece, además, atender y conservar á su propia costa los dos faros del Gobierno ya citados, esceptuando las obras de carpinteria y calafateo que los buques que prestan dicho servicio requiriesen.

Como remuneracion, pide se le conceda por diez años el derecho para cobrar un impuesto de (3) tres centavos fuertes oro por cada uno de los faros que establecerá, á todo buque que se dirija á puertos argentinos.

Las ventajas que el Gobierno reportaria, á mas de las ya enunciadas, serian las siguientes:

1° Economía de 7,200 pesos fuertes al año que actualmente emplea en el servicio de los faros de Punta de Indio y Banco Chico, ó sean 72,000 pesos fuertes en los diez años que durará la concesion, sin dejar por ello de percibir el impuesto que actualmente cobra á la navegacion por ellos.

2° La propiedad al vencimiento de dicha fecha de los dos nuevos faros, cuyo costo no bajará de (60,000) *sesenta mil pesos fuertes*, que se le entregarán en perfecto estado de servicio y con todos los enseres necesarios, sin remuneracion alguna por parte del Fisco.

En general la propuesta es ventajosa y soy de opinion que podria aceptarse con las siguientes modificaciones:

Primero:—Establecer una multa de *cuatro á cinco mil pesos fuertes* para el caso de que el concesionario no efectuase la obra en el plazo estipulado, salvo caso fortuito ó de fuerza mayor.

Segundo:—El derecho de espropiar los faros dentro de los primeros *cinco años* mediante el pago de su valor tazado por peritos con mas de un (20 %) *veinte por ciento* de beneficio, como se ha establecido en las leyes de concesion de ferro-carril, etc. etc.

Tercero:—Que el proponente dé una fianza á satisfaccion del Gobierno, por todo el tiempo de la concesion.

Y, finalmente, someter á la aprobacion del Congreso el

convenio que se haga con el señor Sampaio, desde que se trata de crear nuevo impuesto á la navegacion.

Buenos Aires, Octubre 21 de 1878.

INFORME EN EL ESPEDIENTE DEL MINISTERIO DE RELACIONES ESTERIORES SOBRE PRIVILEGIOS DE PAQUETE

Señor Ministro:

La concesion de privilegios de paquetes á los vapores que hacen la navegacion de los rios y de Ultramar, tiene grande importancia y el comercio reporta de ello ventajas evidentes.

Los vapores con privilegios se ven libres de las demoras que generalmente ocasionan las tramitaciones aduaneras á que se hallan sujetos los demás buques, lo cual les permite tener itinerarios fijos, entrar y salir de los puertos á cualquiera hora del dia ó de la noche, conducir carga y pasageros á precios mas reducidos y hacer un servicio mas cómodo, rápido y económico.

El decreto de Marzo 17 de 1876 que reglamenta la concesion de estos privilegios, establece la obligacion á los vapores de ultramar que los solicitan, de conceder al Gobierno gratuitamente *un pasaje de cámara y otro de proa, en cada viaje de ida ó de vuelta.*

Por decreto de 30 de Enero de 1869 (artículo 4º) solo se obliga á los paquetes de cabotage *á conducir la correspondencia* en compensacion de las exenciones y privilegios acordados.

Sin embargo, en virtud de una práctica cuyos fundamentos no conoce esta Capitania General, á los últimos se les obliga á dar gratuitamente en cada viaje *dos pasajes de cámara y dos de proa, tanto de ida como de vuelta.*

De modo que, establecido el parangon entre unos y otros, se vé claramente que esta obligacion no está equilibrada y ni es siquiera equitativa.

Los vapores de los rios, particularmente los que hacen la navegacion del Paraná, pertenecen casi todos á empresas argentinas, y en su mayor parte tienen bandera nacional, lo cual recarga los impuestos que deben pagar al Fisco, mientras que los de ultramar que navegan todos bajo bandera estrangera están excentos de la mayor parte de ellos.

Entre los impuestos mencionados se encuentran los arqueos, las patentes de baqueanos, patentes de seguridad de máquinas y calderas, sellos de manifiestos, de navegacion, etc. en ocho puertos argentinos del Rio Paraná donde tocan, y en cinco en el Rio Uruguay, etc.

Además, los vapores de los rios son en general de un registro de 100 á 300 toneladas, mientras que los de ultramar son de 1,000 á 3,000.

Los primeros hacen de 16 á 18 viajes por año y los segundos de 6 á 7.

Sin embargo, á los primeros se les obliga á dar *ocho* pasages gratis por viaje redondo y á los segundos solo *dos.*

De modo que la empresa de un vapor de los rios pierde anualmente en la concesion que tiene que hacer al Gobierno por sus privilegios, próximamente *cuatro mil pesos fuertes*, mientras que la de ultramar solo tiene una pérdida de *mil pesos fuertes* poco mas ó menos.

Aún mas, los primeros hacen una rebaja de precios al Gobierno en la carga y pasageros que conducen por cuenta de él fuera de privilegios y pagan cantidades de consideracion al año en derechos fiscales de las cuales se hayan exentos los segundos.

Como se vé, pues, no hay paridad en esta obligacion y en vez de proteger la navegacion de nuestra bandera, se la recarga, beneficiándose al propio tiempo, sin motivo aparente para ello, la de bandera estrangera.

En cuanto á si la obligacion es estensiva á todos los paque-

tes de ultramar con privilegios, el Superior Decreto á que me hé referido anteriormente asi lo deja entender, pero las compañias Royal Mail y Mensajerias Marítimas están inhibidas de ello en virtud de la letra de la concesion que les fué hecha en tiempo en que eran esclusivas en la navegacion de ultramar, y habia interés de parte del Gobierno en darles facilidades y ventajas á fin de tener al pais en relaciones directas por medio del vapor con el estrangero.

Y tanto es asi, que de tiempo atrás los vapores de estas dos compañias vienen eludiendo el pago de patentes de seguridad, impuestos de faros, de pilotage y de visita de sanidad á título de pretendidos privilegios que dicen les fueron concedidos en Abril 10 de 1824, los cuales no tienen tanta estension como ellos pretenden, segun lo ha demostrado esta Capitania General en diversos informes sobre el particular.

De lo espuesto resulta, señor Ministro, que si bien es cierto que hay ventajas para los vapores en obtener los privilegios, estas son doblemente benéficas para el comercio y para el Gobierno que los concede.

Buenos Aires, Octubre 24 de 1878.

INFORME EN LA SOLICITUD DE DIODATI Y LOPEZ PIDIENDO SE REVOQUE EL DECRETO DE 30 DE ENERO DE 1869 SOBRE SALIDA DE VAPORES

Señor Ministro:

Esta Capitania General, es de opinion que no debe ponerse trabas á la competencia de los vapores, pues de ello reporta ventajas el público, sin que los peligros que se pretende evitar se aumenten en lo mínimo.

El decreto de 30 de Enero de 1869, que reglamentaba la salida de los vapores, fué dictado antes de crearse la inspeccion de máquinas y calderas (9 de Noviembre de 1872.)

Las medidas de seguridad á que están sujetos los vapores

en virtud de este último decreto, las precauciones y severidad con que la Inspeccion hace la revisacion de las máquinas, determinando concienzuda y científicamente la presion máxima de vapor á que pueden sujetarse las calderas, prévia prueba de ellas, la válvula de seguridad de que está provista cada una, la cual es sellada por la Comision Inspectora, alejan los peligros de esplosion y hacen completamente innecesarias las medidas reglamentarias del primer decreto.

Además, cualquiera falta á las ya citadas disposiciones está penada con una multa de (500) *quinientos* pesos fuertes, imposible de eludir, pues en caso de haber infraccion, la verificacion de ella es segura por medio del sello aplicado á la válvula de seguridad.

De modo que las carreras entre los vapores de distinta marcha, son casi imposibles en virtud de esas disposiciones, quedando evitadas aquellas por la misma causa entre los de igual marcha.

Entre tanto, cumpliendo en rigor lo dispuesto por el decreto de Enero de 1869, es presumible que las carreras sean mas frecuentes y los peligros mayores, pues debe suponerse que el vapor que salga seis horas despues, forzará sus calderas en el deseo natural de alcanzar y pasar al otro para llegar primero á los puertos de escala y conseguir alzar los pasageros que en ellos hubiere.

Importa, pues, en vista de estas consideraciones, no impedir la competencia que, como ya lo dejo dicho, beneficia al público ofreciéndole mayores comodidades y economía, sin que de ella le resulte perjuicio alguno por inseguridad pudiendo continuar como hasta la fecha cada empresa, haciendo partir sus vapores de acuerdo con los itinerarios que ella fije, despachando la autoridad marítima primero, como lo hace hasta ahora, aquel de los vapores que conduce la correspondencia.

Sobre prácticos

Buenos Aires, Octubre 28 de 1878.

Exmo. Señor:

La Comision Especial nombrada para dictaminar sobre las gestiones promovidas por los Prácticos Lemanes relativas á la Tarifa y al medio pilotage establecido por el artículo 22 del Reglamento vigente, ha verificado un prolijo estudio del asunto, consultando las necesidades de nuestra navegacion y las prácticas de las primeras naciones marítimas, y tiene el honor de aconsejar á V. E. la adopcion de una medida que satisfaga esas necesidades en lo posible, siquiera sea provisoriamente hasta que se dicte un Reglamento completo y detallado.

Reconociendo la necesidad y conveniencia de tener idóneos Prácticos propios ó nacionales, que faciliten la navegacion de los rios, canales y puertos y hagan la policia fluvial como corresponde, todas las naciones marítimas han adoptado Reglamentos y enérjicas medidas para llenar tan importante objeto.

La formacion de Prácticos nacionales matriculados en la República, con arraigo y responsabilidades en ella, asi como la reglamentacion de la navegacion y de los servicios que aquellos deban prestarle en beneficio del comercio, conciliándolo con los intereses públicos y derechos del Estado, es una necesidad mas imperiosamente sentida entre nosotros, por la naturaleza de nuestro gran rio y principal puerto, asi como por la gran estension de nuestras costas marítimas y fluviales.

Para suplir la falta de reglamentos detallados y completos, se han dictado en diversas épocas medidas provisorias que fueron ampliadas y modificadas en parte por el Reglamento que adoptó V. E. en Febrero de 1876; y posteriormente acordó establecer una Tarifa para la retribucion del servicio de los Prácticos.

Siendo indispensable reglamentar el ejercicio de esta profesion, y asegurando la idoneidad ó pericia y las responsabilidades necesarias para garantir al comercio y á la navegacion contra los males que puede causar la impericia, negligencia ó mala fé, no puede librarse completamente dicho ejercicio á la voluntad individual sin la preparacion necesaria; por que esto comprometeria grandes intereses públicos, que quedarian siempre en inminente peligro.

Si no es posible dejar sin una severa reglamentacion ese servicio, sometiéndolo á las indispensables restricciones que concilien el interés individual con los primordiales intereses generales y derechos del Estado, necesariamente debe fijarse una tarifa que determine la retribucion equitativa del servicio, y no lo deje librado al capricho ó voluntad arbitraria del individuo.

Pero si se dejase en amplia libertad la prestacion de ese servicio, sin constatar oficialmente la idoneidad, ó pericia indispensable, deberia tambien librarse á la voluntad del individuo la tarifa para la remuneracion del servicio, sin fijarla el Gobierno.

Tan peligrosa libertad sería funestísima para los lejítimos intereses públicos y privados; y la Comision opina que entre nosotros es mas necesaria la reglamentacion del pilotage haciendo obligatorio este servicio para los buques que entran y salen á nuestros puertos, y fijándoles la tarifa equitativa, como se practica en las naciones mas adelantadas.

De consiguiente, considero justas y fundadas las observaciones aducidas por los prácticos lemanes y su representante en las dos solicitudes de la referencia.

Asi es, que teniendo en consideracion las necesidades de la navegacion y sus verdaderas conveniencias, asi como los reglamentos de otros paises, consultando los intereses públicos y privados y los servicios que presta al Gobierno la Sociedad de Prácticos, con lo informado por el Capitan del Puerto á f. 4, la Comision cree indispensable que se mantenga en vigencia el artículo 22 del Reglamento adoptado por

V. E. con fecha 25 de Febrero de 1876, estableciendo á la vez la tarifa correspondiente.

Con este objeto se permite proponer á V. E. la adopcion del siguiente proyecto que regirá provisoriamente hasta tanto que V. E. dicte un Reglamento, cuya necesidad es imperiosa.

PROYECTO DE TARIFAS

Y

Reglamento de Prácticos

EN EL

RIO DE LA PLATA

ARTICULO 1°

Los Prácticos Lemanes argentinos y con domicilio permanente en el país ejercerán su profesion desde el meridiano del Cabo de San Antonio á cualquier Bahia, canal etc. de la República Argentina y hasta la Barra de este puerto, debiendo tomar pasavante de entrada y salida.

ARTICULO 2°

Todo práctico Leman y patron de embarcacion cruzero que esté despachado para cruzar, está obligado el hacer éste entre Punta de Indio y el meridiano del Cabo de San Antonio; y los que se despachen para llevar buque de salida están obligados á pilotarlo hasta Punta de Indios. Los infractores á esta disposicion pagarán una multa de $fts. 50 en favor de la caja de Marina.

ARTICULO 3°

Los buques que tomen prácticos argentinos á su bordo, tendrán que pagar con arreglo á las siguientes tarifas:

De Prácticos Lemanes

Desde el meridiano del Cabo de San Antonio ó Tuyú hasta Buenos Aires y vice-versa								Desde Punta de Indio hasta Buenos Aires y vice-versa							
Por	100	ton. de reg. y menos		$f.	50	oro		«	101	«	«	hasta	150	«	75	«
«	101	«	«	hasta	150	«	55	«	«	151	«	«	«	200	«	80	«
«	151	«	«	«	200	«	60	«	«	201	«	«	«	250	«	85	«
«	201	«	«	«	250	«	65	«	«	251	«	«	«	300	«	90	«
«	251	«	«	«	300	«	70	«	«	301	«	«	«	350	«	95	«
«	301	«	«	«	350	«	75	«	«	351	«	«	«	400	«	100	«
«	351	«	«	«	400	«	80	«	«	401	«	«	«	450	«	105	«
«	401	«	«	«	450	«	85	«	«	451	«	«	«	500	«	110	«
«	451	«	«	«	500	«	90	«	«	501	«	«	«	550	«	115	«
«	501	«	«	«	550	«	95	«	«	551	«	«	«	600	«	120	«
«	551	«	«	«	600	«	100	«									

Los buques que escedan de 600 toneladas de registro pagarán á razon de 4 centavos mas por cada tonelada.

Desde Buenos Aires hasta la Ensenada ó vice-versa, la mitad del practicage que correspondiese entre Punta de Indio y Buenos Aires.

Desde Buenos Aires hasta la Magdalena ó vice-versa, las *dos terceras partes* del practicage que correspondiese entre Punta de Indio y Buenos Aires.

Desde la Magdalena á Punta de Indio ó vice-versa, la *mitad* de lo que correspondiese entre Punta de Indio y Buenos Aires.

Los buques que vengan en lastre pagarán 20 % menos que el precio de tarifa.

Los buques que estuviesen mas de 48 horas en cuarentena, pagarán al práctico $fts. 4 oro por cada dia de detencion.

Los vapores y buques de vela remolcados por aquellos, pagarán un 25 % menos que el precio de tarifa.

Prácticos del Puerto

Desde balizas interiores ó exteriores al Tigre ó vice-versa	$f.	40	oro
Desde afuera de la Barra hasta el canal exterior ó vice-versa. desde 17 piés de Burgos inclusive arriba	«	28	«
Desde balizas exteriores hasta balizas interiores ó vice-versa	«	14	«
Desde balizas interiores ó exteriores hasta la Boca del Riachuelo ó vice-versa	«	28	«
Por mudar nuevamente de fondeadero en cualquiera de las dos radas	«	10	«

Nota—Todo movimiento de buques de la armada Nacional será servido *gratis* por los prácticos de esta categoria y todo lo demás respecto á Policia del Puerto.

Baqueanos del Rio Paraná y Uruguay

Calado en piés de Burgos	RIO PARANÁ			RIO URUGUAY				EMBOCADURAS
	Desde Buenos Aires hasta los Puertos de Campana, Zarate, Gualeguay y San Pedro y vice-versa	Desde Buenos Aires hasta San Nicolás y vice-versa	Desde Buenos Aires hasta Rosario y vice-versa	Desde Buenos Aires hasta Gualeguaychú y vice-versa		Desde Buenos Aires hasta Concepcion del Uruguay y Paso de Urquiza ó Arroyo y vice-versa		Desde Buenos Aires hasta la Embocadura de los rios Paraná y Uruguay
Por 9 piés	$f. 60 oro	$f. 70 oro	$f. 100 oro	$f.	70 oro	$f.	100 oro	$f. 30 oro
« 10 «	« 65 «	« 75 «	« 105 «	«	75 «	«	105 «	« 32 «
« 11 «	« 70 «	« 80 «	« 110 «	«	80 «	«	110 «	« 35 «
« 12 «	« 75 «	« 85 «	« 115 «	«	85 «	«	115 «	« 40 «
« 13 «	« 80 «	« 90 «	« 120 «	«	90 «	«	120 «	« 45 «
« 14 «	« 90 «	« 100 «	« 130 «	«	100 «	«	130 «	« 50 «
« 15 «	« 100 «	« 110 «	« 140 «	«	110 «	«	140 «	« 60 «
« 16 «	« 120 «	« 130 «	« 160 «	«	130 «	«	160 «	« 75 «
« 17 «	« 160 «	« 170 «	« 200 «	«	170 «	«	200 «	« 90 «
« 18 «	« 240 «	« 250 «	« 300 «	«	250 «	«	300 «	« 120 «

NOTA—Mas arriba del Rosario en el Rio Paraná y del Paso de Urquiza ó sea Almiron en el Rio Uruguay, los precios son convencionales por motivo que todo depende del estado en que se encuentre el rio, por que, á mas de ser navegacion muy peligrosa, es tambien, á la vez, muy larga por la escasez de agua.

Todo buque que pase de 10 millas arriba de uno de los puntos estipulados en la tarifa, se sujetará á pagar la *tarifa del Puerto mas arriba aproximado á la nueva determinacion.*

Los buques que desde el Rio Paraná ó Uruguay tengan que pasar de uno ú á otro sin venir á *Martin García, tendrán un* 25 % de rebaja.

ARTICULO 4°

El Administrador de Rentas Nacionales no permitirá el despacho del espedito á ningun buque, sin que antes se le exhiba el boleto de estar pago el practicage de entrada y salida.

ARTICULO 5°

Todo buque que entre ó salga de puertos argentinos y no tomase práctico Leman argentino, pagará á la Sociedad de Prácticos Lemanes «República Argentina» el medio practicage que correspondiese segun tarifa, entre Buenos Aires y Punta de Indio, conforme lo establece el artículo 22 del Reglamento de 25 de Febrero de 1876.

ARTICULO 6°

La sociedad de Prácticos «República Argentina» queda obligada á proveer de prácticos, sin remuneracion alguna, á los buques de la Armada Nacional que lo solicitasen, debiendo tambien balizar los canales y colocar las boyas, que fuesen necesarias en el Rio de la Plata; como igualmente queda obligada á tomar á su cargo la enseñanza de prácticos y marineria para la armada á los menores que determinase el Gobierno.

ARTICULO 7°

En consecuencia, quedan derogadas todas las disposiciones contrarias á la presente resolucion.

Con esta disposicion se remediarán en lo posible los males que hoy se sienten, y se concilian en cuanto los intereses públicos con los particulares, llenándose en parte un gran vacio que dá lugar á muchos abusos perjudiciales al Estado.

Dejando así cumplida nuestra Comision, nos es grato saludar á V. E. respetuosamente—

Firmados—*Luis Py—Alvaro J. de Alzogaray—Juan B. Benetti—Joaquin Luces—Bartolome Cordero—Antonio E. Martinez—Enrique Artiguez.*

Buenos Aires, Diciembre 4 de 1878.

INFORME EN EL ESPEDIENTE DE D. GREGORIO TORRES Y Cª SOBRE ESTABLECIMIENTO DE UN TRAMWAY EN EL MUELLE DE PASAJEROS

Señor Ministro:

El establecimiento de un tramway en el muelle de pasajeros seria una gran conveniencia para el público, porque daria facilidades para la conduccion de equipages, aumentando la rapidéz y comodidad del servicio actual.

Desaparecerian los abusos de changadores y habria precios fijos y equitativos.

Si á esto se agrega el transporte gratuito de los equipajes de inmigrantes y la obligacion de conservar el entarimado del muelle en el mas perfecto estado, como lo ofrecen los solicitantes, es incuestionable que la propuesta de los señores Torres y Cª merece ser aceptada.

Sin embargo, permítome manifestar que convendria oir al señor Procurador general de la Nacion en la parte relativa al privilegio que solicita, pues en casos análogos esta Capitania General ha informado que en su opinion, esta clase de concesiones solo puede hacerlas el Congreso.

Por otra parte, debe tambien informar el Departamento de Ingenieros bajo cuya direccion se están haciendo las composturas del muelle y es la oficina Técnica que puede decir si una vez terminados los trabajos, tendrá suficiente resistencia para las obras cuya construccion son materias de este informe.

Buenos Aires, Diciembre 16 de 1878.

INFORME EN LA NOTA DEL ENCARGADO DE NEGOCIOS EN MONTEVIDEO SOBRE SUSPENSION DEL COBRO DE FAROS

Señor Ministro:

El cése por parte de las autoridades orientales para cooperar al cobro de las luces argentinas no es de gran importancia, pues la mayor parte de los buques pagan el impuesto de faros en este puerto al ser despachados, quedando únicamente sin hacerlo los que van directamente á puertos del Uruguay y este es un número tan reducido, que su producto es puede decirse insignificante al lado del que por ahora se ahorran de pagar nuestros buques en puertos orientales y por faros orientales.

Buenos Aires, Marzo 7 de 1879.

INFORME EN EL ESPEDIENTE DE LA COMISION DE CANALIZACION DEL RIACHUELO RELATIVA Á PRÁCTICOS DE PUERTO

Señor Ministro:

1º No es exacto que todos los buques que entran al puerto del Riachuelo estén obligados á emplear práctico de puerto. La disposicion superior se refiere á solo buques de ultramar. De estos los que entran al Riachuelo hasta hoy serán de *diez a quince* al mes. A lo sumo *ciento cincuenta* al año, cuya entrada y salida importará á los prácticos de tres á cuatro mil pesos fuertes, en todo, en vez de la enorme suma de trescientos sesenta mil doscientos ochenta y cuatro pesos fuertes oro de que se habla en la presente reclamacion.

Esta sola rectificacion bastaria para desvirtuar del todo la reclamacion de que se trata; pero aun existen otras que es

de mi deber recordar á V. E. para ilustrar su juicio en este asunto.

2° El pilotaje de que se trata no lo hacen esclusivamente los miembros de la sociedad de Prácticos de Puerto. Pueden hacerlo y lo hacen tambien prácticos libres. Asi, el decreto no importa un monopolio á favor de una sociedad particular. Es á favor de un gremio en el que se ingresa despues de acreditar competencia suficiente para dirijir y fondear un buque dentro del puerto y para cuyo ejercicio se paga patente determinada por ley nacional.

3° El pilotage de que se trata no importa solo la entrada por la canal que se está practicando; él se entiende desde la barra ó desde balizas exteriores para dar direccion al buque desde un punto dado de nuestra estensa rada hasta la entrada de aquella; y luego conducirle por dicha canal y fondearle. Todo esto con sujecion á las reglamentaciones marítimas especiales del pais, y á los accidentes varios del rio que no están obligados á conocer y que no conocen las mas de las veces los capitanes de ultramar.

4° La existencia de los prácticos de puerto con reglamentacion por parte de la autoridad tiene de existencia en nuestro pais mas de sesenta años, y su reglamentacion puede decirse que es de tiempo inmemorial; de lo que se deriba que son necesarios los prácticos para garantir la seguridad de los buques y la mejor navegacion dentro del puerto.

5° Esto no pasa solo en nuestro pais. Los prácticos de puerto existen en los mas favorecidos, en los mejor abrigados alumbrados, balizados, etc., etc. y esta imposicion y esta práctica general, responde á la conservacion y mas acertada policia marítima. Es una institucion eminentemente policial cuya necesidad está reconocida por todos los gobiernos y asi reglamentada, patentada y amparada por la ley.

6° El pilotage fuera y dentro de los puertos es tambien exigido por los Seguros, ya en sus relaciones con los transportes marítimos, ya con relacion á las cargas con que se responsabilizan. La supresion de los prácticos de puerto, ó

el ponerles á estos en condiciones de que no puedan existir, aumentaria el importe de los Seguros, porque el hecho de suprimirles *directa é indirectamente*, importaria á los ojos de los aseguradores una garantía menos y un peligro mas en las eventualidades á que se espone un buque y que son tan comunes en lo que se llama puerto de Buenos Aires.

Tendríamos así que la economia en nombre de la cual se reclama seria contraproducente y traeria para los transportes y sus cargas un recargo de otro género.

7° Seria, señor Ministro, por otra parte peligroso y la esperiencia lo tiene bien demostrado que la entrada y salida á los puertos y el fondear un buque dentro de los mismos, estuviera á merced de los Capitanes ó de individuos que como estos no tuvieran residencia de hecho ni legal en el pais.

Estos individuos, las mas veces, sin el conocimiento de las especialidades del puerto, de sus variaciones, en relacion con los vientos y mareas, de sus escollos, bancos, etc. y de su reglamentacion peculiar en sus relaciones con la sanidad, con la policia y con otros hechos, ocasionarian perjuicios cuya responsabilidad eludirian al momento alegando su ignorancia ó fugando del pais y burlando sus autoridades como ha sucedido tantas veces.

Los prácticos de puerto con su patente nacional, con su idoneidad acreditada, con su residencia legal y de hecho en el pais, y con el conocimiento de la reglamentacion policial sanitaria son verdaderos agentes de seguridad marítima, intermediarios entre el buque que recien llega y el pais.

Podria abundar, señor Ministro, en mayores demostraciones y aun citar como esta institucion existe en todas las naciones civilizadas; pero la premura con que V. E. me ha pedido este informe y lo claro del asunto me escusan de hacerlo.

¿Se pretenderá acaso una escepcion para los buques de ultramar que entrando á nuestro puerto deban fondear en el Riachuelo?

¿Y que solo paguen práctico de puerto los que fondeen en la canal del Norte, en los Pozos ó en balizas interiores?

No sé como pudiera justificarse semejante escepcion.

En todo caso las consideraciones de seguridad, de órden policial y sanitario por las cuales se exige que sea un práctico de puerto el que entre y fondee un buque, son las mismas en general, cualquiera que sea el puerto en que deba fijar su fondeadero.

Considero, pues, por todo lo que dejo espuesto que la supresion de los Prácticos de puerto, sea para fondear buques de ultramar en la Rada Esterior, en los Pozos, en la nueva canal, etc., no puede hacerse sin grande peligro de la policia marítima bien entendida. Considero mas, señor Ministro; creo que el Poder Ejecutivo Nacional por sí no puede suprimirles, desde que dicha profesion está patentada por ley nacional, y debe su existencia y está reglamentada por diversas disposiciones generales que han sido reconocidas ó aprobadas tambien por ley.

Ahora bien, si solo se trata de reconsiderar las tarifas del pilotage, es cuestion del todo diferente. Creo que oyendo al gremio, el Gobierno puede procurar la modificacion de aquellas, regularizarlas y hacer de modo que se consulte la existencia de los prácticos y la remuneracion de su trabajo, en relacion á la importancia del trasporte, al calado y al tonelaje de este.

Buenos Aires, Marzo 13 de 1878.

INFORME EN EL ESPEDIENTE SOBRE PATENTE DE BAQUEANOS

Señor Ministro:

Esta Capitania General ha entendido siempre que la Ley de Sellos al designar el de (20) veinte pesos fuertes correspondiente á la patente de baqueanos, no ha querido de modo alguno significar que una sola de ellas pudiera servir para ejercer esa profesion en varios rios.

Es en esta virtud que se ha resistido á permitir que un baqueano munido de una sola patente, pudiera pilotar buques en los rios Paraná y Uruguay.

El señor Administrador de Sellos y Patentes tuvo conocimiento de esta medida tomada por la Capitania General y ocurrió á pedir esplicaciones, las que se le dieron tan cumplidas que pareció haberse convencido de que el proceder era justo.

Posteriormente se presentaron algunos baqueanos á pedir se les muniera de una segunda patente y el señor Administrador se resistió á vendérsela, alegando que la Capitania no podia exigirles sinó una patente, puesto que esta se les habia concedido para ambos rios de acuerdo con los diplomas que poseian.

La Capitania General, sin embargo, continuó observando el mismo proceder que hasta entonces, por cuanto ella entendia y entiende aún que es deber de los funcionarios públicos cuando una ley dá márgen á alguna duda, interpretarla siempre en favor del Fisco, hasta que una resolucion de la Superioridad venga á aclararla.

Además la razon en que se basa el señor Administrador no tiene fundamento—Que se expida á un vaqueano q' dá dos exámenes distintos, constancia de sus aptitudes en un solo documento no implica, en manera alguna, que para las funciones que va á desempeñar en parages completamente diversos, aun cuando sea en el ejercicio de idéntica profesion, deba estar autorizado con el pago de solo la patente con que está gravada cualquiera de ellas indistintamente.

Y si no debiera entenderse asi V. E. no hubiera resuelto anteriormente y con motivos de cuestion análoga que, apesar de que el diploma de un práctico espresara que éste lo era de puerto y leman, tenia que munirse de dos patentes.

Aun cuando el señor Administrador opinara distintamente,

lidan los que no son sinó decretos del Poder Ejecutivo y que de modo alguno prescripciones de estos pueden prevalecer sobre la letra y espíritu de aquella.

Asi creo que la ley de impuesto sanitario de 1877 no puede de modo alguno ser desatendida por el artículo de un decreto de 1824, cuyo significado y fundamentos no tienen en la actualidad razon de ser.

El decreto de 10 de Abril de 1824 concedia ciertas ventajas y escepciones á los paquetes del Gobierno Británico en compensacion de servicios que hoy no son tales, y cuando era del todo necesario estimular de algun modo la navegacion y recompensar el trasporte de la correspondencia entre Europa y el Rio de la Plata.

Hoy el desenvolvimiento del pais y los fuertes y crecientes intereses que lo ligan con aquel continente, hacen innecesario que el Fisco haga concesiones y sacrificios especiales para sostener con regularidad sus comunicaciones.

La razon, pues, remunerativa, ó compensativa de aquel decreto no existe mas.

Por otra parte, el impuesto Sanitario responde á diversos servicios y gravámenes generales que el pais se vé obligado con los pasageros y las cargas de las procedencias súcias y no puede considerarse como impuesto de puerto por solo la circunstancia de graduarse su importe segun el tonelage de los buques.

Considero oportuno tambien reproducir lo que en una reclamacion análoga y á propósito del impuesto de faros informé á V. E. el 16 de Octubre de 1875.

Decia así:

« El decreto de 10 de Abril de 1824 sobre el que se basa « esta solicitud está implícitamente derogado por el de 29 « de Enero de 1863 que abolió las estafetas inglesas y fran- « cesas y á no entenderse así, tendríamos que, habiéndose « relevado á las compañias de lo que importaba una carga, « un servicio para el pais, ellas sin embargo, conservaban « derecho á lo que importa una gracia en compensacion de

« aquel servicio. Esto seria irregular y colocaria al pais en « condiciones desventajosas en sus relaciones con estas « compañias.

« Por otra parte, señor, el derecho de faros no puede « entenderse de puertos. Los faros responden á la navega- « cion en general de costas, rios y entradas á los puertos.

« Por derecho de puertos pueden y deben entenderse los « que responden al fondeadero como es el que se deriva del « avalizamiento especial de un puerto, de su limpieza y con- « servacion, amarraderos, etc.

« Porque no se haya cobrado antes por empresarios ó por « el Fisco mismo, no puede alegarse hoy como derecho; pri- « mero, porque los empresarios particulares han podido « muy bien hacer graciosamente lo que han hecho sin que « la ley les obligara en contrario; y segundo porque el Fisco « recien tuvo una ley que rigiera este impuesto cuando se « dictó la de fecha 16 de Octubre de 1874, que es por lo « que al presente se exije el pago.

A parte de lo espuesto, esta Capitania cree debe escucharse en este asunto al Procurador del Tesoro.

Por lo espuesto, señor Ministro, verá V. E. que no hay motivo fundado de ninguna clase para el reclamo orígen de este espediente y que por el contrario el Gobierno tiene derecho para compeler á los Agentes de la Mala Real, al pago de los impuestos cuyo cumplimiento vienen eludiendo desde hace tanto tiempo.

De esta manera se evitaria nuevas y exajeradas pretensiones, que las autoridades debieran contener en tiempo para impedir que los Agentes de vapores hicieran cuestiones diplomáticas de actos puramente administrativos por ser del resorte interno de las Reparticiones.

Buenos Aires, Marzo 21 de 1879.

INFORME EN EL ESPEDIENTE DEL MINISTERIO DEL INTERIOR, SOBRE LA COMPAÑIA FRANCESA DE MENSAGERIAS MARÍTIMAS

Señor Ministro.

En todas las solicitudes sobre privilegios de paquete en que ha intervenido esta Capitania General, se ha informado lo siguiente:

« No veo inconveniente en que se concedan privilegios de « paquete al vapor.....desde que los señores....que lo « solicitan se comprometan á cumplir las disposiciones « vigentes que rigen la materia y muy especialmente la que « se refiere á concesion gratuita de pasajes con arreglo á lo « establecido en el acuerdo de 11 de Marzo de 1876. »

Ahora bien, el acuerdo de 11 de Marzo de 1876, establece á las empresas que gocen los privilegios de paquete, para los buques que hagan la navegacion de ultramar, la obligacion de dar al Gobierno gratuitamente un pasaje de primera y otro de tercera clase en cada viaje de ida ó de vuelta.

La Capitania General, no conoce escepcion alguna al respecto, ni vé la causa por la cual las mensagerias marítimas, puedan invocarla en su favor.

Buenos Aires, Marzo 27 de 1879.

INFORME EN EL ESPEDIENTE DE LA MALA REAL BRITÁNICA, SOBRE PRIVILEGIOS DE PAQUETE AL VAPOR FRENT

Señor Ministro:

El contrato celebrado por el señor Director de Correos y Telógrafos de la República, con el representante de la Compañia denominada Mala Real Inglesa en 30 de Julio de 1877 no exhonera á esta de la obligacion relativa á pasages consignada en el artículo 1° del acuerdo de 11 de Marzo de 1876, cuyo texto dice así:

« Art. 1° Las empresas que gozen actualmente y soliciten « en adelante los privilegios de paquete para los buques que « hagan la carrera entre Europa y la República Argentina, « solo estarán obligadas, á dar gratuitamente al Gobierno un « pasage de Cámara y otro de tercera en cada viage de ida « ó de vuelta. »

Léjos de eso, por el artículo 8° se establece que los vapores de la Compañia gozarán de los privilegios que para los paquetes establecen las ordenanzas vigentes de Aduana, y es claro que desde que tengan tales privilegios, están sujetos á las obligaciones que se derivan de estos con arreglo á dicho acuerdo, que es por decirlo así su reglamentacion.

Es por este motivo, y no pudiendo alegar nada en su favor que el señor Humpheys contestó evasivamente á la vista que V. E. se sirvió darle por decreto de 18 del corriente, amparándose del contrato que le concede 36 dias para el viage hasta Southampton (art. 7°), cuando el término medio es de 26, una reducida multa para el caso de infraccion y varias otras regalias que considero inútil comentar, porque estoy seguro que su importancia ha escapado á la penetracion de V. E.

Además de abonarle por la correspondencia para Europa 4 $ oro por kilógramo de carta, 2 de targetas postales y 50 centavos oro por impresos y demás objetos de correspondencia, peso neto (art. 8°); para el Brasil 1 $ft. 32 centavos oro por kilógramo de cartas, 66 centavos por targetas postales y 25 centavos por impresos, (art. 8°), están exentos del pago del impuesto de faros, lo cual representaba en la fecha del contrato una suma considerable, de beneficio parala compañia.

Calculando como término medio en 2500 el tonelage de los vapores de esta línea, resultaria que en cada viage econonomizan:

Por faros argentinos á razon de 6 centavos la tonelada 150 $f., por los faros orientales de Banco Ingles y Punta

del Este á cuyo cobro cooperan las autoridades argentinas durante 20 años por. ley del Congreso de 29 de Agosto de 1860, y resoluciones posteriores del Gobierno de Febrero 7 de 1872 y Febrero 29 de 1877 á razon de 7 centavos por tonelada 175 $f.; y por la fianza de los otros faros orientales á 14 centavos fuertes por tonelada 350 $f. la que representa 675 $f. por viage y como esta Compañia hace 24 viages al año, suma en todo 16,200 patacones.

Creo, señor Ministro, que esto es mas que suficiente para pagar los servicios de los vapores de la mala real cuyas consecionesson enormes si se les compara con las de los vapores de cabotage que llenan estrictamente todas las obligaciones impuestas por los privilegios y que conducen gratis por toneladas la correspondencia pública

En vista de estas consideraciones, permítome indicar á V. E. la conveniencia de conceder los privilegios de paquete al vapor *Frent*, con la obligacion espresa y terminante de dar los pasages del privilegio.

Buenos Aires, Junio 14 de 1878.

ORDEN PASADA AL OFICIAL PRIMERO, AYUDANTE DE SERVICIO EN EL MUELLE, ENCARGADO DEL TELÉGRAFO, SUBDELEGADO DE MARINA DEL TIGRE, SUBDELEGADO DE MARINA DEL RIACHUELO.

Desde la fecha diariamente pasará usted el parte bien detallado de las novedades ocurridas.

Dicho parte debe hallarse á las 11 en punto a. m. en la Oficina del ayudante Sallano.

Los partes deben ser claros, concisos, concretándose á dar la noticia sin entrar en amplificaciones que no sean de sustancia.

Buenos Aires, Setiembre 14 de 1878.

Al señor Ministro de Relaciones Esteriores.

Ayer á última hora fué recibida la nota de V. E. del mismo dia referente al cobro de faros por los comisionistas Liborona y compañia.

En contestacion, permítome manifestar á V. E. lo siguiente:

A principios del año corriente, el señor Cónsul General de la República Oriental del Uruguay, comunicó á esta Capitania General, que los faros de Banco Inglés y Punta del Este, habian pasado á ser propiedad de su Gobierno por lo cual en lo sucesivo dicho funcionario seria el encargado de percibir el impuesto en esta. Al mismo tiempo, protestaba el Agente de los señores Liborona y C^{a}, contra este hecho, desautorizándolo completamente.

La Capitania General elevó todo al Superior, consultando reiteradamente con carácter oficial el procedimiento que debia seguir.

Transcurriendo el tiempo sin resolucion, produciéndose cada dia nuevos casos de competencia se consultó de nuevo en carácter confidencial al señor sub-Secretario de Guerra y Marina en fecha 27 de Abril, el cual contestó lo siguiente:

« Mientras el Gobierno no resuelva en la cuestion pen-
« diente, la Capitania debe proceder con sujecion á las
« instrucciones que con este punto le dió personalmente al
« Capitan del Puerto, el Dr. Elizalde, como Ministro de la
« Guerra. »

Las instrucciones que el Dr. Elizalde, como Ministro de Guerra, habia dado al que firma poco antes de dejar el Ministerio, eran que se respetasen los recibos por impuestos de faros orientales, del representante de los señores Liborona y C^{a}, cuando fueran para buques que saliesen para ultramar directameute y los del Sr. Cónsul Oriental para buques con direccion á Montevideo ó con escala en aquel puerto ó para cualquier otro puerto de aquella República.

Asi se ha hecho hasta la fecha, de comun acuerdo segun entiendo entre el Sr. Cónsul Oriental y los señores Liborona y Cª, pues han cesado las protestas y reclamos de ambos.

Buenos Aires, Marzo 11 de de 1878.

Al Encargado de la Oficina de Estadística, D. Juan Goyena.

Habiendo quedado cesante en el presupuesto para el corriente año el puesto que ocupaba en esta Capitania General el Ayudante D. Juan P. Linch que habia sido encargado de la fiscalizacion de la Escribania de Marina, se hace necesario y para dar cumplimiento á órdenes superiores, que esa oficina se haga cargo del control de dicha Escribania desde la última fecha en que dicho Ayudante dejó de hacerlo ; dando cuenta.

Saludo á V.

TERCERA PARTE

Memorias presentadas por las Capitanias y Sud-delegaciones

Capitania del Puerto de San Nicolás

San Nicolas, Marzo 11 de 1879.

Sr. Capitan General de Puertos, D. Diego G. de la Fuente.

Señor:

Me es satisfactorio llevar á conocimiento de V. S. en la presente Memoria, una relacion aunque muy suscinta del movimiento de este Puerto, desde el 1° de Abril del año ppdo. al 10 de Marzo, dando cumplimiento así á la órden recibida de V. S.

Por su detalle podrá conocer V. S. la importancia del movimiento de este puerto, el servicio prestado al Gobierno y al público por los empleados de esta Capitania, y á la

vez las necesidades que se sienten para el buen servicio y mejoramiento del puerto y canales inmediatos.

PRESUPUESTO

El presupuesto votado para esta Capitania en el presente año, es el siguiente:

1 Gefe con	$fts.	150
1 Ayudante con.....	»	40
1 Ayudante con.....	»	30
1 Guardian con.....	»	20
7 Marineros con 12.....	»	84
Alquiler de casa.....	»	25
Gastos de escritorio y alumbrado	»	10
Suma....	$ft.	359

Habiéndose rebajado del personal que tenía esta Capitania el año anterior, por supresion del presupuesto, un ayudante que ganaba 50 pesos fuertes.

El médico del Puerto	$fts.	80
Rebaja á otro ayudante.....	»	10
Un Guardian de.....	»	20
Tres marineros á.....	»	36
Rebaja en el alquiler de casa.....	»	2
Suma.....$fts.		198

De manera que de una reparticion cuyo servicio costaba quinientos cincuenta y siete pesos, se han rebajado ciento noventa y ocho pesos; cerca de la mitad de su costo; poniendo por tal razon á este puerto que puede reputarse el tercero de la República por su categoria y movimiento, por mantener su comercio con los principales mercados del mundo, al nivel del puerto de menos importancia, lo que

ante el juicio ilustrado de V. S. y su perfecto conocimiento en la materia, me exime de todo comentario para probar las dificultades y mal servicio que traen consigo, medidas de esta magnitud, con una reparticion que siendo simple sub-delegacion tenia mas del doble de personal que el que hoy cuenta, estando como V. S. lo sabe mas que quintuplicado el trabajo de sus empleados por el acrecentamiento del movimiento mercantil, que trae consigo el mayor trabajo y la mayor vigilancia, para evitar el contrabando tan natural con los altos derechos, el aumento de poblacion en las islas y todo lo concerniente al ramo.

Sobre este punto llamo muy sériamente la atencion de V. S., pues no es posible hacer un regular servicio con tal personal; y en cuanto al servicio de sanidad, creo decir bastante con apuntar la supresion del médico de sanidad, para que se comprenda que tal servicio no existe en este puerto, desde que no se comprende servicio sanitario sin médico que lo haga — no obstante que se cobre el impuesto á los buques estrangeros que concurren á este puerto y se espenden las cartas de sanidad sin intervencion de médico.

La reposicion del médico, escribiente y marineros suprimidos es indispensable para poder hacer un regular servicio, pues aun con el personal que existia no puede decirse que se llenaba en un todo el servicio que corresponde á una Capitania bien servida, dada la importancia de este puerto y las dilatadas costas que hay que vigilar, si se tiene en cuenta los medios de movilidad con que se cuenta para el servicio.

El movimiento del puerto es el siguiente hasta el 1° de Marzo:

BUQUES DE ULTRAMAR A VELA

Los entrados cargados y en lastre son 24 buques con

7,989 toneladas y 216 tripulantes, y salidos 26 con 8,692 toneladas y 317 tripulantes, de las siguientes nacionalidades:

Entrados

Argentinos.....	1	buque	361	toneladas	11	tripulantes
Franceses.....	1	»	334	»	11	»
Ingleses.....	3	»	1588	»	37	»
Italianos.....	6	»	2593	»	69	»
Alemanes.....	5	»	1199	»	36	»
Españoles.....	1	»	235	»	11	»
Holandeses.....	2	»	508	»	15	»
Norte-americanos	1	»	456	»	9	»
Suecos.....	1	»	279	»	10	»
	24	»	7989	»	216	»

Salidos

Argentinos.....	1	buque	499	toneladas	12	tripulantes
Franceses.....	1	»	234	»	11	»
Ingleses.....	1	»	1488	»	39	»
Italianos.....	7	»	3122	»	116	»
Alemanes.....	5	»	1188	»	39	»
Españoles.....	1	»	235	»	10	»
Holandeses.....	2	»	511	»	8	»
Norte americanos	2	»	800	»	16	»
Suecos.....	1	»	279	»	10	»
	26	»	8692	»	317	»

VAPORES DE ULTRAMAR

Han entrado entre cargados y en lastre 13 vapores con 13,899 toneladas y 476 tripulantes, saliendo de igual manera cargados en este puerto con el mismo tonelage y tripulacion.

BUQUES DE CABOTAGE Á VELA

Entraron cargados 979 buques con 19,847 toneladas y 162 tripulantes haciendo un total de 1051 buques con 20,615 toneladas y 3,064 tripulantes de las siguientes nacionalidades:

Argentinos.	979	buques	18638	toneladas	2856	tripulantes
Orientales..	11	»	278	»	75	»
Paraguayos	17	»	763	»	85	»
Italianos...	16	»	701	»	62	»
Bolivianos..	7	»	205	»	23	»
Brasileros..	1	»	24	»	4	»
	1051	»	20615	»	3064	»

Los salidos son 520 buques cargados con 6619 toneladas y 887 tripulantes, y en lastre 670 buques con 12,847 toneladas y 1,636 tripulantes que hacen un total de 1,190 buques con 20,446 toneladas y 5,529 tripulantes de las siguientes nacionalidades:

Argentinos.	1140	buques	18564	tonel.	y 2332	tripulantes
Orientales..	1	»	148	»	21	»
Paraguayos	14	»	612	»	84	»
Bolivianos.	5	»	158	»	18	»
Brasileros..	2	»	41	»	6	»
Italianos...	22	»	917	»	88	»
	1190		20446		2529	»

VAPORES DE CABOTAGE

Entraron entre cargados y en lastre y con pasageros 659 vapores con 193,646 toneladas y 17,335 tripulantes, de

diversos puertos de la República, Parayuay y Estado Oriental, y salieron para diversos puertos igual número de toneladas y tripulantes, cargados y en lastre y con pasageros.

PASAGEROS

El movimiento de pasageros, ha sido el siguiente:

Han entrado 3,729 varones, 836 mugeres y 355 niños, que hacen un total de 4,960 individuos, y han salido 4,242 varones, 625 mugeres y 198 niños, que hacen el total de 5,055 personas, cuyas sumas se descomponen del modo siguiente, por nacionalidades:

Entrados

Argentinos	2599
Orientales	12
Italianos	1149
Españoles	391
Franceses	338
Ingleses	117
Alemanes	100
Austriacos	2
Portugueses	6
Suizos	16
Belgas	1
Otras nacionalidades	27
Suma	4960

Salidos

Argentinos	2172
Italianos	1220
Orientales	10

Austriacos	7
Españoles	649
Franceses	426
Ingleses	117
Alemanes	96
Portugueses	7
Otras nacionalidades	103
Suma	5055

RESUMEN DE BUQUES

Entrada

De ultramar á vela	24
De ultramar á vapor	13
De cabotage á vela	1051
De cabotage á vapor	659
Suma	1747

Salida

De ultramar á vela	26
De ultramar á vapor	13
De cabotage á vela	1190
De cabotage á vapor	659
Suma	1888

PATENTES DESPACHADAS

De muelles de 1ª clase	1
De depósitos flotantes	1
De buques de 100 á 500 toneladas	1
De » » 50 á 100 »	6
De » » 20 á 50 »	32

De buques de 5 á 20 toneladas	37
De pescadores	3
De baqueanos	1
De carpinteros	2
De buques de 1 á 4 toneladas	38
Suma	122

PAPEL SELLADO

El papel sellado de tramitacion y documentos en que ha intervenido esta capitania, es el siguiente:

Sellos de 10 cts.	830	importe pfs.		83	
» de 25 »	120	»	»	30	
» de 50 »	837	»	»	418	50
» de 75 »	51	»	»	38	25
Sellos de 1 peso fuerte	35	importe		»	35
» de 2 peso »	27	»		»	54
» de 25 » »	1	»		»	25
Patentes de 300 »	1	»		»	300
» de 60 »	2	»		»	120
» de 20 »	1	»		»	20
» de 10 »	8	»		»	80
» de 6 »	32	»		»	190
» de 5 »	40	»		»	200
» de 1 »	38	»		»	38
Permisos de ribera de 1 peso fuerte	71	importe		»	71
Patentes de sanidad de 5 pesos fuertes	16	importe		»	80
Total de sellos 2,110 que importan				$fts.	2784 75

La correspondencia recibida es la siguiente:

Del Exmo. Gobierno, notas	7
De la Capitania General de Puertos, notas	114
De la Aduana	7

De la Administracion de Correos	18
Del Juzgado de Paz	25
De las Capitanias del Litoral	12
De las autoridades militares	9
De la Oficina de Estadística Marítima	11
Del Juzgado de primera Instancia	6
Del Vice-consulado oriental	3
Del Agente consular italiano	3
De Capitanes de buques estrangeros	9
Dirigidas por esta Capitania, notas	123
Suma	347

TELÉGRAMAS

Del Exmo. Gobierno	33
De la Capitania General de Puertos	55
De las Capitanias del Litoral	72
Dirigidos por esta Capitania	160
Suma	320

LIBROS PARA EL DESPACHO

Los libros que lleva de ordinario esta Capitania son:

Para matrículas	1
Para tomar razon de escrituras de ventas de matrículas, cambio de nombres, de aparejos y protestas	1
Para anotacion de ventasy matrículas de embarcaciones hasta 6 toneladas	1
Para diario de las operaciones del servicio	1
Para anotar las multas y sus causas	1
Para copiador de correspondencia oficial	2
Para entrada y salida de ultramar	

Para entrada y salida de cabotage	2
Para entrada y salida de pasageros	2
Para entrada de vestuario y artículos navales	1
Para anotar las patentes	1
Para anotar el papel sellado que se gasta en tramitaciones ordinarias	1
Total de libros	16

Los asientos hechos en estos libros son los siguientes:

Diligencias de entradas de buques	1710
» » salidas » »	1849
» » entradas de ultramar	37
» » salidas » »	39
Anotaciones de ventas de buques y protestas	12
Anotaciones de protestas, diversas causas	6
Legalizacion de firmas	6
Notas pasadas en distintas reparticiones	123
Telégramas idem. » »	160
Ordenes de citaciones	310
Patentes de buques anotadas	114
De baqueanos de los rios	1
Permisos para ocupacion de riberas	71
Patentes de muelles	1
Patentes de depósitos á flote	1
Roles de tripulacion, espedidos	837
Diligencia de abertura de escotillas	5
Inventarios de entregas de buques	12
Anotacion de multas impuestas	8
Cuadros estadísticos trimestrales	96
Listas de revista intervenidas	72
Certificados de depósitos de papeles de navegacion	854
Informes espedidos	13

OTROS SERVICIOS

Demandas por diversas causas	223
Arrestos ordenados	46
Decretos en tramitacion	106
Pasages espedidos por órden superior, en vapor	64
Sumarios formados	19
Notificaciones hechas	48
Patentes de sanidad despachadas	16
Certificados de depósitos en papeles de navegacion	854
» para espedicion de patentes	122
» de sanidad	24
Anotaciones de legalizacion de firmas	6
Permisos de construccion	13
Matrículas	11
Reconocimientos periciales	8
Visitas pasadas á buques de vela y vapor	1394

FALUAS

Las dos faluas con que cuenta esta Capitania para su servicio, que son de media vida, se conservan en el mejor estado posible, habiéndolas dotado de toldos y velas nuevas construidas por los de esta Capitania; y están dotadas de todos los enseres necesarios, debido á los artículos navales que fueron remitidos á ésta á mediados del año pasado.

FALUA A VAPOR

La disminucion del personal de servicio hecho en esta Capitania, hace sentir cada vez mas la necesidad de que este puerto sea dotado de un pequeño vapor para recorrer las costas, haciendo la vigilancia necesaria en garantia de la navegacion, de los pobladores de las costas é islas, así

como perseguir el contrabando que no creo aventurado el suponer que, dados los altos derechos establecidos en proteccion de la industria del país, se haga en tan dilatadas costas, creyendo que el gasto que traeria este servicio seria recuperado con usura con el aumento de la renta, una vez establecido un regular servicio de vigilancia de las costas en tan dilatado litoral, sobre lo cual llamo la atencion de V. S. y del Exmo. Gobierno, pues con tan escaso personal y en embarcaciones á vela y remo, es completamente imposible hacer la vigilancia que el caso requiere.

MUELLES

El único que tiene este puerto es el de terraplen y estacada, que construido con recursos del Tesoro Nacional y Provincial, y en su mayor parte del municipio, ha sufrido los deteriores consiguientes á haber permanecido bajo el agua por espacio de cerca de un año; á éste tiene adherido uno de armazon de fierro con superficie de madera blanca, la cual está en pésimo estado por haberse apolillado, y lleno de agujeros que lo constituyen un peligro para el público. El muelle de terraplen está construido, como V. S. sabe, al costado de un riacho que sirve de abrigo á los buques de cabotage y para la carga y descarga de éstos, siendo el único puerto de plancha en las épocas de creciente, con una estension de doscientas cincuenta varas de largo, por quince metros de ancho, y no será nunca un buen muelle si la superficie no es empedrada para evitar los grandes pantanos que en él se hacen por las lluvias y el escesivo tránsito de vehículos que transitan por él para la carga y descarga de las mercaderias.

A fines del año ppdo. y á pedido del que firma, se mandó á este puerto un Ingeniero del Departamento Nacional, á objeto de reconocer estos por el detrimento que habian su-

frido por causa de la creciente del rio, el cual proyectó el empedrado del muelle de terraplen, el enmaderamiento de la superficie del de fierro y otras mejoras, ignorando el que suscribe estos proyectos.

La construccion de un muelle aparente para que atraquen los buques de ultramar, á hacer sus operaciones de carga y descarga es indispensable, en beneficio del comercio de esta plaza: y el producido como renta para el Gobierno seria importante para el Tesoro.

ABERTURA DE LA VUELTA DEL SUD

En mis anteriores memorias he hecho presente ya la necesidad y conveniencia para el fisco de comunicar el rio de Pavon por medio de una escavacion de uno á otro lado de una gran laguna situada entre los dos rios, y la importancia que tendrá el llevarlo á cabo en beneficio de la navegacion, tanto mas que los dueños de embarcaciones de cabotage que comercian en la Victoria y Gualeguay, han ofrecido contribuir con recursos para ayudar á estos trabajos que se calcula no costarán mas de 800 á 1000 pesos fuertes, suma bastante insignificante, dadas las ventajas que con ellas se obtendrian.

BOCA DEL YAGUARON

A una legua de este puerto en direccion al Norte, cierra la comunicacion con el Paraná de un importante riacho un albardon de arena y tierra, el cual impide que los buques puedan transitar por él: la anchura máxima de este albardon será de 150 varas próximamente; la construccion de una zanja en él, que dé corriente á las aguas del Paraná, importaria la suma de 100 pesos fuertes, y daria por resultado el que las corrientes del rio canalizarian del todo esta abertura, y siendo el fondo del riacho de un lodo

blando, daria por resultado el ahorro en la navegacion de un trayecto de tres leguas que lo constituye la vuelta que hay que dar para venir al puerto, de aguas arriba, lo mismo que sucede al subir los buques; debiendo prevenir á V. S. que el cauce actual del Paraná, en la vuelta citada, ha levantado tanto el fondo por efecto de los bancos de arena, que en las épocas de bajante del rio se hace dificilísima la navegacion por la poca agua, y amenaza cegarse del todo ese camino, con gran perjuicio para el puerto, á términos que actualmente los buques de un calado mediano como los vapores *Cisne, Taraguy*, etc., no se atreven á pasar aguas arriba de este puerto por temor de bararse, no pudiendo ya pasar ninguno de ultramar, habiendo pasado antes de todos calados y por esta misma causa es tal la cantidad de arena que se detiene en este puerto, y que hace subir el fondo, que el buque que no mueve sus anclas cada tantos dias, quedan enterradas bajo la arena y tienen que perderlas continuamente, todo lo que se evitaria con la abertura de la boca indicada, que facilitaria la navegacion y daria una corriente fuerte, que limpiaria por sí el fondo del puerto, evitando mayores perjuicios.

AMARRADERAS

Otra de las necesidades de este puerto es colocar amarraderas para la seguridad de los buques, lo que puede hacerse por el Gobierno ó por empresa particular, cobrando á los buques un impuesto, que lo pagarian con gusto los capitanes, como ya me lo han indicado muchos de ellos, porque el actual sistema de amarrar no es seguro y es operacion que les cuesta emplear un dia á sus tripulaciones para mover anclas pesadas, y que cualquier viento insignificante afloja las amarras y se espone á choques y averias á mas de la intranquilidad consiguiente á un mal sistema de

amarramiento. Estas amarraderas podrian construirse de vigas de madera dura, colocadas como pilotes ó muertos, cuyo costo será de poca importancia, y darian una renta que cubriria muy pronto su costo.

Su construccion seria fácil si V. S. autorizase á esta Capitania á sacar á licitacion este servicio.

MATRICULA

La matrícula de esta Capitania ha aumentado en el presente año con once embarcaciones, entre ellas una barca de 499 toneladas, una balandra de 16, una de 8 y 8 embarcaciones mas pequeñas.

LIMITES DE LA CAPITANIA

Se hace indispensable para el mejor servicio el señalar los límites de esta Capitania, donde debe ejercer su jurisdiccion, tanto para organizar la vigilancia, como para formar el padron de los pobladores de islas y puertos, reglamentando un servicio que no pueda encontrar dificultades.

GUARDIA NACIONAL DE MARINA

La Guardia Nacional de Marina que está á mis órdenes es la de San Nicolás y Ramallo, ascendiendo su número á 233 individuos activos y 9 esceptuados.

REPRESENTANTES DE LA BANDERA

Esta Capitania sigue cumpliendo estrictamente la superior resolucion que ordenó que cada buque de cabotage nacional, desde 25 toneladas arriba, deberá llevar abordo un hijo del pais como representante de la bandera, sin que

se oponga resistencia por los patrones como al principio, dando por resultado que los hijos del pais tengan una colocacion segura en este ejercicio.

FUERZAS DE LA NACION

Las distintas atribuciones que el Exmo. Gobierno ha anexado á las Capitanías de Puerto, hace que ellas entiendan en la atencion de las fuerzas de mar y tierra que transitan ó residan en sus respectivas jurisdicciones, y esta Capitania en la parte que le concierne ha atendido á unas y otras proveyéndolas de alojamiento, manutencion, víveres y cuanto ha sido necesario para el mejor servicio, elevando las cuentas de consumo á la Superioridad.

RIBERAS

En el presente año se han presentado dos cuestiones, la primera fué por un cerco que doña Teresa Juliana de Tabeira pretendió hacer en el puerto principal, alegando ser de su propiedad el terreno, cuyo cerco lo mandó quitar el que firma, de acuerdo con las disposiciones vigentes.

La otra es por igual causa en un terreno de Don Bartolo Castagnino, quien lo ha cercado, siendo este sobre la barranca alta del Paraná, donde el agua llega al pié de esta, aún en época normal, pretendiendo no estar obligado á dejar ribera en aquel punto por no ser terreno bajo, en cuyo asunto ha intervenido la Municipalidad declarándose competente para entender en cuestiones que se suscitan sobre las riberas, no obstante haberle hecho presente el infrascrito su incompetencia en la materia, por ser de la esclusiva jurisdiccion nacional, sobre cuyo punto llamo muy sériamente la atencion de

V. S., á fin de que recabe de la Superioridad una resolucion terminante que evite el conflicto que este proceder tiene que traer por la invasion de atribuciones que la Municipalidad pretende hacer en el presente caso.

Los empleados de la Capitania han cumplido sus deberes á mi entera satisfaccion y creo que á la del público, pues no he tenido queja alguna, no obstante la dismicnucion del personal y recargo consiguiente de quehaceres.

En cuanto al que firma ninguno mejor que V. S. podrá juzgar si ha cumplido ó no con los deberes de su empleo.

Dejando espuesto, aunque muy suscintamente, por el poco tiempo que he tenido para confeccionar esta memoria, asi como por el recargo de trabajo que ha traido sobre mí la supresion del escribiente, creo hacer un acto de justicia recomendando á su consideracion los empleados subalternos de esta reparticion, por el buen cumplimiento de sus deberes, honradez y moralidad.

Saluda á V. S. con toda consideracion.

Domingo Ballesteros.

Capitania del Puerto del Rosario

Marzo 1° de 1879.

Al señor Capitan General de Puertos de la República.

SEÑOR:

Me es grato cumplir con el deber de presentar á V. S. la Memoria de esta Capitania á mi cargo, en la que trato,

precisando los trabajos verificados durante el año trascurrido, de comprobar las necesidades apremiantes de que se vé rodeada y que están en relacion directa con sus crecidas obligaciones.

Las atenciones del puerto, en el despacho y visita de vapores que diariamente tienen entrada ó de tránsito, la de buques de ultramar; el recibo periódico de artículos de Parque y Comisaria, su envio al interior y vice-versa, la administracion del depósito de carbon del Superior Gobierno, el recibo y embarque de contingentes, espedicion de pasajes tanto al interior como al litoral, la policia en las islas que en inmensa zona rodean esta Reparticion, las notificaciones ordenadas por Jueces tanto Nacionales como Provinciales, sin contar con el importante tráfico de cabotage que absorve un tiempo precioso en sus despachos, son los deberes cuyo lleno está encomendado á los escasos empleados de esta Capitania.

Estos trabajos de tan distintas esferas y que hasta aquí han podido evacuarse con la regularidad requerida, han hecho alterar completamente las horas de esta oficina, que se abria á las nueve de la mañana cerrándose á las cuatro y media de la tarde, con la habilitacion, puede ahora decirse, de todo el dia y aún muchas veces de la noche.

El mismo motivo ha producido el no poderse determinar las obligaciones de cada uno de los cuatro empleados que tenia esta Reparticion; que indistintamente se han ocupado en cualquiera de esos trabajos, yá solos ó yá en colectividad.

Véome en el deber de esplicar varios de los deberes de esta Capitania, para demostrar la complicacion de sus obligaciones.

COMISARIA DE GUERRA Y MARINA

Esta Reparticion ha enviado durante el año, 1896 bultos para ser ellos encaminados á las Provincias del Interior y 437 bultos fueron recibidos del Interior, para ser remitidos á esa capital. Los primeros que vienen acompañados de relaciones, deben ser recibidos del vapor ó buque que los conduce, por uno de los empleados, mientras que otro debe entregarlos en el ferro-carril, tomando su peso como está ordenado. Los dirigidos á las Provincias de Cuyo, son mandados á la órden del Comisario de Guerra en Rio IV, al que es de necesidad adjuntarle cópia de la relacion y guia correspondiente. Otra cópia de la relacion debe enviarse al gefe de la frontera á quien son destinados los equipos ó armamentos, y por último, una tercera cópia de la misma relacion, con el recibo al pié para ser devueltos á la Comisaria de Guerra y Marina.

Idéntica cosa sucede con los bultos enviados á las del Norte.

PASAGES Y ORDENES PARA CONDUCCION DE BULTOS POR VAPORES Y FERRO-CARRILES

Fuera de las correspondientes á las cargas ya nombradas, es de incumbencia de esta reparticion, espedir las órdenes que por conduccion de útiles telegráficos requiera aquella Oficina Nacional, trabajos que por cierto no llevan regularidad ni fijeza en horas del despacho y que siempre requieren la mayor urgencia.

Tales son los pasages que la misma oficina solicita y que

espide esta Capitania, en cualquiera hora del dia y entrada de la noche. Los demás pasages otorgados en vista de órdenes superiores, ya de los Ministerios ó Gefes de Fronteras, y que ascienden á 1705 ½, tambien ofrecen su complicacion, pues de los distintos ramales de ferro-carriles y mensagerias, hacen que muchos de ellos requieran tres notas y hasta cuatro. Ejemplo: un pasaje hasta San Rafael ó Jujuy, es espedido por una órden á Villa Maria ó Córdoba, otra á Villa Mercedes ó Tucuman, otra á Mendoza ó Salta y por último, otra órden á San Rafael ó Jujuy. Esto es sin contar su anotacion respectiva en el libro de órdenes de pasages.

El movimiento de este puerto pone en evidencia por la entrada de 14 vapores y 112 buques de ultramar, 847 vapores y 1482 buques de cabotage, que ha recibido en el año pasado un incremento de prosperidad y riqueza.

Una de las mejoras que habia podido realizar esta Capitania, era la de conceder permiso á los vecinos honrados, para poder poblar y cultivar las islas que corresponden á la jurisdiccion, que con su presencia ahuyentaban á los vagos y malhechores; pero desgraciadamente la gran creciente habida en el año trascurrido, hizo que todas ellas se despoblasen, volviendo á refugiarse alli una cantidad de vagos ó bandidos. Esto dió lugar á que se tuviesen que hacer varias escursiones, siendo dos de ellas de mucha importancia, tanto por la presencia policial que allí se ha establecido, cuanto que hoy conoce esta Reparticion una

infinidad de brazos y ramales de rios que antes le eran del todo desconocidos.

Otro beneficio reportado con esas escursiones, ha sido haber cesado un tanto los contínuos robos de hacienda que en la costa firme practicaban de noche los dichos malhechores ó criminales, y de que se quejaban los vecinos. Para este servicio hubo de valerse esta Capitanía del vaporcito *Resguardo* que tiene esta Administracion de Rentas, pues que la inmensa estension de las islas no permite poderlo efectuar á remos ó á vela.

En el mes de Agosto por autorizacion del Exmo. Sr. Ministro, se ha arrendado un nuevo depósito para el carbon, ó sea un túnel de la barraca « Progreso » que ofrece mayor comodidad y seguridad que el anterior; pues el actual tiene una puerta con llave á la vez que es mas central.

De la intemperie del primero, su esposicion á las avenidas de agua y su inmediacion de la barranca, resultó una merma en el carbon que figura en el cuadro anexo, de libras 37,535, y de la cual he tenido ocasion de dar cuenta repetidas veces.

La nueva Ley de Sellos y Patentes que empezó á regir en el año próximo pasado, impuso la obligacion á esta Capitania, de vigilar porque no fuese defraudado el Fisco en el impuesto ó sellos correspondientes al uso accidental de la ribera y otros, lo cual ha podido llevar á su cumplimiento esta Reparticion con toda escrupulosidad, á pesar de su escaso personal.

Las embarcaciones útiles que posée esta Capitania son dos, una nueva aunque de muy poca resistencia y otra ya muy usada que pronto necesitará de una refaccion. Ambas reclaman ser pintadas nuevamente.

Con regularidad ha podido esta reparticion enviar los cuadros estadísticos requeridos, sin que hasta ahora haya recibido queja alguna del gefe de la oficina del ramo.

Cada dia es mas sentida y reclamada alguna obra en este puerto, que lo ponga á la altura de las necesidades del comercio, cuyo incremento no puede desconocerse.

MUELLES

Puede decirse y con razon, que no hay mas comodidad para la carga y descarga de mercaderías, que los dos muelles de propiedad de D. Araon Castellanos, pues que la playa tan útil en otros tiempos, ha venido hoy á imposibilitarse, debido á que en ella se ha formado un banco con la gran creciente última, que reduce á muy cortas varas el espacio que puede utilizarse. Contando que estas facilidades en puntos ribereños como este, puede ser el principal aliciente para el comercio, me permito indicar á V. S. que sin necesidad de formar los muelles cuya obra costará ingentes sumas, creo posible mejorar el puerto con muy poco costo y trabajo. Precisamente en el año trascurrido,

un vecino, D. Ignacio Comas, en terreno de su propiedad, ha formado unas escavaciones, que dejando libre entrada á las aguas del rio, forman unas canaletas ó docks que facilitan la entrada de buques de cabotage y ultramar, y en cuyo espacio pueden fácilmente cargar y descargar atracados al terraplen. Un pequeño estudio hidráulico sobre esto podria ilustrar mejor á V. S.

La esplosion de una caldera perteneciente á la fundicion contígua al edificio nacional, que sirve de cuartel de esta Capitania, acaecida en el mes de Noviembre y de que dí cuenta oportunamente, vino á conmover la pared en que se apoyan las casillas ó cuadras de los marineros, lo mismo que ha arruinado completamente su techo. Esto reclama una inmediata reparacion, así como lo demás del edificio; cuyos pisos han tenido hundimientos tales de imposibilitarlo para todo servicio.

Durante el año, ha habido un cambio benéfico en la Reparticion con el nombramiento de un nuevo práctico de puerto, D. José Sotelo, que con sus conocimientos y dedicacion á su empleo, ha venido á evitar un sin fin de quejas y reclamos de parte de los Capitanes de ultramar, que por su mala conducta acarreaba su antecesor.

Por falta absoluta de recursos no pudo accederse á la colocacion de dos boyas propuestas por Sotelo, para con ellas demarcar el punto de franquía, que en el puerto deben ocupar los buques de ultramar que se hallan listos para hacerse á la vela, sin estorbar á la navegacion de tránsito.

Como otras veces, debo llamar aqui, la preferente atencion de V. S., sobre la necesidad que tiene esta Capitania de conocer los límites de su jurisdiccion, para asi no invadir la agena y poder mejor establecer su accion policial, aun valiéndose de vecinos ó comisionados honrados. Esta necesidad es mayormente sentida hoy, que se han suprimido parte de los guardas que vigilaban la costa, y á los cuales se les consideraba como subdelegados de marina.

Con toda escrupulosidad ha dado cumplimiento esta Reparticion al artículo 2° del Superior Decreto de fecha 7 de Noviembre de 1877, sobre prácticos que conducen buques sin ser patentados en la República, los cuales son considerados como si no lo fuesen y por tanto los capitanes están obligados á pagar la mitad del pilotage segun tarifa.

El cuadro anexo que representa la entrada de 185 pesos fuertes 10 centavos cobrados y remitidos á la Oficina de Estadística segun lo ordenado, puede decirse se compone puramente de esas clases de multas, pues que las demás figuran en mínima cantidad.

Fenomenal puede decirse ha sido la gran creciente que ha tenido el Paraná en el año próximo pasado y de una duracion nada comun, saliéndose completamente de madre é invadiendo todos los terrenos bajos de las costas.

A estas crísis parece estar sujeto este rio, con una ley periódica de difícil comprension que abarca un lapso de diez años.

Pues hubo una creciente parecida en 1858, otra en 1868, y por fin esta última.

Las ruinas que estas crecientes pueden acarrear, son incalculables, y por tanto debe tratarse de alguna manera de estudiarlas con tiempo. Al efecto creo seria necesario plantar una viga en la playa, para calcular diariamente el ascenso y descenso de las aguas, ya el producido por la marea, como el proveniente de las crecientes. Ayudado á estos datos, creo de suma necesidad observar tambien diariamente la fuerza de la correntada, lo cual se podria obtener por medio de algun instrumento hidráulico *ad hoc* del que carece esta Capitania.

El decoro reclamado por esta Oficina Nacional, hace que me permita insistir sobre la dotacion de muebles de que ella carece. Los de uso actual, inclusive las sillas, son del uso de ocho y mas años, sin que ellas hayan sido nunca renovadas. Materialmente puede decirse, que solo hay una silla para cada un empleado, y llegado el caso de romperse una de ellas tiene que permanecer parado.

Varias y repetidas quejas de los tripulantes de buques de ultramar sobre la mala calidad de los alimentos que le han sido suministrados por los respectivos Capitanes, han hecho que la Junta de Sanidad interviniese, reprendiendo unas veces á estos y otras obligándoles á arrojar al agua los víveres dañados.

Por lo demás, no ha tenido otra intervencion la Junta, pues que el estado sanitario del puerto y ciudad no ha tenido ninguna alteracion durante el año.

Tanto por el ejercicio policial de esta Capitania, como para el que incumbe al Resguardo Aduanero, se hace

sentir en este puerto, que por su posicion topográfica tiene muy crecida importancia como de tránsito, la necesidad de que se ponga en vigencia el proyecto presentado por V. S. á la Superioridad sobre nominacion y numeracion de buques.

Ha llegado muchas veces el caso de fondear embarcaciones cuya captura ó detencion ha sido recomendada y que al anclar en el *saco* del *banco*, fondeadero único puede decirse, de este puerto, por ofrecer abrigo de la corriente y vientos, y que se halla á alguna distancia de la costa, han podido tal vez escapar á la accion de la justicia por falta de medios de vigilancia, cuando mas difícil le hubiese sido, si teniendo visible su numeracion y nombre, se habria podido vigilar con un simple anteojo en el resto del dia y haciéndose solo necesario de noche la presencia alli de una embarcacion tripulada.

Durante el año, no ha habido en este puerto y jurisdiccion siniestro alguno marítimo que haya dado lugar á salvatages.

Muchas otras mejoras podrian indicarse, pero todas ellas reclaman erogaciones que no están en proporcion con la estricta economía que ha adoptado muy patrióticamente el Gobierno Supremo.

Antes de terminar, debo llamar la preferente atencion de V. S., sobre las supresiones del presupuesto vigente,

que han venido poco menos que á inhabilitar esta Reparticion, pues que se vé ella reducida en su personal, á un gefe y tres empleados, habiéndose á mas suprimido seis hombres de la tripulacion ó sean dos guardianes y cuatro marineros.

Con los trabajos que he tenido el honor de enumerar y los veintinueve cuadros estadísticos, que acompaño que corroboran los mismos, no dudo se convencerá V. S. y el Superior Gobierno, de la necesidad que tiene esta Reparticion de que se le integre el personal que ha tenido en el año último, para poder dar cima al cumplimiento de sus distintas tareas, para lo cual tambien debe contar con el patriótico y anheloso empeño de todos sus empleados, como así lo han demostrado en el año fenecido.

En las supresiones indicadas, figura la de un Oficial 1°, que como V. S. no lo ignora, es la llave de toda oficina y de esta con mas razon, por sus múltiples incumbencias.

Por tanto, séame permitido copiar aquí el presupuesto á que me refiero, que es el mismo que ha tenido esta Reparticion durante el año próximo pasado.

PRESUPUESTO DE LA CAPITANIA DEL PUERTO DEL ROSARIO PARA EL AÑO 1880.

Un Gefe.....	pfs.	150
Un Médico de Puerto.....	»	60
Un Oficial 1°.....	»	100
Un Ayudante 1°.....	»	60
Un id. 2°.....	»	50

Un Escribiente.....	$fts.	40
Dos Guardianes á 20.....	»	40
Veinte Marineros á 12....	»	240
Gastos, oficina y alumbrado.	»	15
	$fs.	755

Esperando que V. S. quiera dignarse prestar su necesaria aprobacion á este pequeño trabajo, solo réstame saludar al Sr. Capitan General de Puertos, con mi debida consideracion y respeto.

José C. Gazzana.

TABLA N° 1. — Entrada de buques de ultramar al puerto del Rosario, con carga y en lastre, durante el año 1878

PROCEDENCIAS	CARGADOS			EN LASTRE			TOTAL		
	Buques.	Toneladas.	Tripulacion.	Buques	Toneladas.	Tripulacion.	Buques.	Toneladas.	Tripulacion.
Buenos Aires....	5	2197	50	44	18136	422	49	20333	472
Bordeaux.....	8	1794	68	—	—	—	8	1791	68
Barcelona.....	2	287	21	—	—	—	2	287	21
Brunswick.....	1	326	8	—	—	—	1	326	8
Cardiff.....	4	1665	44	—	—	—	4	1665	44
Cádiz y escalas..	3	1136	30	—	—	—	3	1136	30
Concepcion del U.	—	—	—	1	340	9	1	340	9
Campana.....	—	—	—	1	209	7	1	209	7
Génova.....	1	320	10	—	—	—	1	320	10
Glasgow.....	2	789	18	—	—		2	789	18
Gualeguay.....	—	—	—	2	913	21	2	913	21
Hamburgo.....	12	3229	95	—	—	—	12	3229	95
Liverpool.....	6	1937	53	—	—	—	6	1937	53
Lóndres y Montevideo.....	1	253	8	—	—	—	1	253	8
Marsella.....	2	597	19	—	—	—	2	597	19
Montevideo.....	1	272	11	3	1387	32	4	1659	43
New-York.....	2	984	14	—	—	—	2	984	14
Newport.....	3	794	25	—	—	—	7	794	25
Paysandú (E. O.).	—	—	—	1	467	10	1	467	10
Pernanbuco.....	3	624	23	—	—	—	3	624	23
Swansea.....	1	448	13	—	—	—	1	444	13
San Nicolas.....	—	—	—	1	489	12	1	489	12
Tarragona.....	1	167	7	—	—	—	1	167	7
Valencia.....	1	257	9	—	—	—	1	257	9
	59	18070	526	53	21941	513	112	40011	1029

TABLA N° 2.—Salida de buques de ultramar del puerto del Rosario, con carga y en lastre, durante el año 1878

DESTINOS	CARGADOS			EN LASTRE			TOTAL		
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion
Amberes	2	454	16	—	—	—	2	454	16
Buenos Aires	—	—	—	3	652	19	3	652	19
Boston	10	4914	90	—	—	—	10	4914	90
Barbados	—	—	—	1	649	12	1	649	12
Barcelona	4	937	38	—	—	—	4	937	38
Concepcion del U.	—	—	—	1	292	9	1	292	9
Cowes	1	440	12	—	—	—	1	440	12
Falmouth	53	20601	524	—	—	—	53	20601	524
Fray-Bentos	1	476	12	—	—	—	1	476	12
Hamburgo	1	245	11	—	—	—	1	245	11
Liverpool	4	844	26	—	—	—	4	844	26
Montevideo	1	558	9	—	—	—	1	558	9
New-York	2	1429	25	—	—	—	2	1429	25
Puerto Rico	1	200	9	—	—	—	1	200	9
Paysandú	—	—	—	2	438	16	2	438	16
Rio Janeiro	21	7108	167	—	—	—	21	7108	167
San Nicolás	2	656	17	1	136	9	3	792	26
Tuyú	—	—	—	1	208	7	1	208	7
Valparaiso	—	—	—	1	245	7	1	245	7
	104	39119	962	11	2756	88	115	41875	1050

TABLA N° 3—Movimiento de buques de ultramar habido en el puerto del Rosario, segun banderas, durante el año de 1878.

NACIONALIDADES	ENTRADA			SALIDA		
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion
Austriacos	3	904	25	18	4819	131
Alemanes	15	3717	116	3	904	26
Españoles	6	1845	70	4	1399	50
Franceses	8	1953	74	7	1647	68
Holandeses	6	1167	41	7	1373	49
Ingleses	16	5477	135	14	4341	113
Italianos	28	11947	305	28	12256	302
Norte-Americanos	24	11992	215	24	12448	236
Portugueses	1	236	9	1	236	9
Suecos y Noruegos	5	1773	49	9	2452	66
	112	40011	1039	115	41875	1050

TABLA N° 4—Movimiento de buques de Cabotage habido en el puerto del Rosario, por banderas, durante el año 1878

NACIONALIDADES	ENTRADAS				SALIDAS			
	Buques	Toneladas	Centésimos	Tripulacion	Buques	Toneladas	Centésimos	Tripulacion
Argentinos.....	1391	29759	39	3401	1408	29131	87	3409
Italianos.....	26	1258	49	114	26	1166	51	113
Paraguayos.....	16	778	4	74	14	586	6	63
Orientales.....	38	1283	2	152	35	1343	78	155
Ingleses.....	1	175	—	6	1	175	—	6
Bolivianos.....	10	280	87	37	10	230	78	17
	1482	33534	81	3784	1494	32631	—	3763

TABLA N° 5, 6 y 7—Entrada de vapores de ultramar al puerto del Rosario, durante el año 1878

PROCEDENCIAS	CARGADOS			EN LASTRE			TOTAL		
	Vapores	Ton'das	Tripulac.	Vapores	Ton'das	Tripulac.	Vapores	Ton'das	Tripulac.
Buenos Aires.....	—	—	—	2	1274	63	2	1274	63
Liverpool y escalas	12	12379	439	—	—	—	12	12379	439
	12	12379	439	2	1274	63	14	13653	502

Entradas de vapores de ultramar al Puerto del Rosario durante el año 1878, segun nacionalidades

NACIONALIDADES	CARGADOS			EN LASTRE			TOTAL		
	Vapores	Ton'das	Tripulac.	Vapores	Ton'das	Tripulac.	Vapores	Ton'das	Tripulac.
Ingleses.....	12	12379	439	—	—	—	12	12379	439
Italianos.....	—	—	—	2	1274	63	2	1274	63
	12	12379	439	2	1274	63	14	13653	502

Salidas de vapores de ultramar del puerto del Rosario, durante el año 1878

DESTINOS	CARGADOS			NACIONALIDAD	TOTAL		
	Vapores	Ton'das	Tripulac.		Vapores	Ton'das	Tripulac.
Amberes y Liverpool	12	12379	453	Ingleses.....	12	12379	453
Génova y escalas...	2	1274	63	Italianos.....	2	1274	63
	14	13653	516		14	13653	516

TABLA N° 8.—Movimiento de buques de cabotaje habido en el puerto del Rosario durante el año 1878

ENTRADAS

PROCEDENCIAS	CARGADOS				EN LASTRE				TOTAL			
	Buques	Toneladas	Cent'mos	Tripulac.	Buques	Toneladas	Cent'mos	Tripulac.	Buques	Toneladas	Cent'mos	Tripulac.
Enero	108	2445	45	282	33	496	45	64	141	2941	90	346
Febrero	74	1724	34	192	29	505	4	58	103	2229	38	250
Marzo	86	2214	12	218	37	717	37	90	123	2931	49	308
Abril	63	1743	77	195	39	604	15	78	102	2347	92	273
Mayo	63	1345	70	146	48	776	22	104	111	2121	92	250
Junio	72	1525	49	184	28	65	31	72	100	2176	80	256
Julio	84	2971	54	221	47	896	10	106	131	2867	64	327
Agosto	95	2356	15	270	39	844	31	97	134	3200	46	367
Setiembre	116	2596	69	300	34	641	31	80	150	3238	—	380
Octubre	119	3185	93	333	24	463	28	45	143	3649	21	378
Noviembre	103	2258	17	269	19	258	43	37	122	2516	60	306
Diciembre	112	3173	86	323	10	139	63	20	122	3313	49	343
	1095	26541	21	2933	387	2693	60	851	1482	33534	81	3784

TABLA N° 9.—Movimiento de buques de cabotaje habido en el puerto del Rosario durante el año 1878

SALIDAS

DESTINOS	CARGADOS				EN LASTRE				TOTAL			
	Buques	Toneladas	Cent'mos	Tripulac.	Buques	Toneladas	Cent'mos	Tripulac.	Buques	Toneladas	Cent'mos	Tripulac.
Enero	55	1064	71	131	84	1557	15	195	139	2621	86	326
Febrero	80	1707	57	194	45	1158	63	118	125	2866	20	312
Marzo	74	1522	15	185	23	538	28	59	97	2060	43	244
Abril	89	1904	77	209	29	772	96	79	118	2677	73	288
Mayo	82	1692	32	198	27	537	75	63	109	2230	7	261
Junio	94	1844	43	223	15	362	85	40	109	2207	28	263
Julio	90	2005	—	238	41	864	2	102	131	2869	2	340
Agosto	86	1904	7	223	49	1227	95	147	135	3132	2	370
Setiembre	90	1793	36	227	55	1376	37	142	145	3169	73	369
Octubre	90	2052	91	225	60	1536	38	168	150	3589	29	393
Noviembre	50	984	65	123	58	1326	20	154	108	2310	85	277
Diciembre	60	1254	48	144	68	1642	4	176	128	2896	52	320
	940	19730	42	2320	554	12900	58	1443	1494	32631	—	3763

TABLA N° 10.—Entradas y salidas de vapores de Cabotaje, habidas en el puerto del Rosario de Santa-Fé, durante el año de 1878

PUERTOS	ENTRADA			SALIDA		
	VAPORES	TONELADAS	TRIPULACION	VAPORES	TONELADAS	TRIPULACION
Asuncion	76	14327	2054	70	13356	1922
Buenos Aires	619	142583	14938	628	144001	15225
Curumbá	18	3649	461	18	3694	461
Montevideo	39	9276	1556	38	9041	1534
Santa-Fé	120	23257	2957	113	21949	2737
Esquina Grande	1	99	15	2	175	36
Itapúa	1	10	6	—	—	—
	874	193150	21987	869	192216	21915

TABLA N° 11, 12 y 13 — Movimiento de buques de matrícula menor, habido durante el año de 1878 con procedencias de las islas.

ARBOLADURAS	ENTRADA			
	Buques	Toneladas	Cent'mos	Tripulac.
Botes	8	10	50	8
Balandras	40	272	92	45
Balleneras	2	6	74	3
Chalanas	100	411	07	89
Canoas	8	8	50	7
Chatas	5	34	25	5
Lanchones	27	129	47	20
Pailebots	4	37	97	8
Queches	6	53	34	11
	200	965	470	205

Otros actos de esta Capitanía durante el año 1878

Ordenes para conduccion de carga	231
Informes varios	152
Citaciones	145
Demandas atendidas sobre asuntos varios	219
Otras diligencias	93
Pasaportes espedidos	37
Permisos espedidos para carenar y desarme	18
TOTAL	895

Equipos militares y otros recibidos del Interior por esta Capitanía de Puertos y encomendados á Buenos Aires durante el año 1878.

	Bultos
Enero	2
Agosto	233
Octubre	97
Diciembre	5
	437

TABLA N° 14—Pasageros de cabotaje entrados del Puerto del Rosario de Santa-Fé, segun sexos, nacionalidades, procedencias y destinos, durante el año de 1878

ENTRADAS

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES																							
	Argentinos			Alemanes			Austriacos			Belgas			Brasileros			Españoles			Franceses			Ingleses		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Asuncion.....	33	13	6	7	2	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	18	—	—	8	2	3	4	—	—
Buenos Aires..	3973	555	66	167	19	3	11	—	—	8	—	—	6	1	—	299	51	9	469	57	3	366	44	10
Bella Vista....	19	5	3	—	—	—	1	1	1	—	—	—	1	—	—	8	1	3	7	3	—	1	3	2
Corrientes.....	64	21	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	4	—	7	2	1	—	1	1
Curumbá.....	1	—	—	5	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	1	—	—	13	—	—
Diamante.....	18	6	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	2	—	6	—	—	8	—	—
Esquina.....	12	3	1	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	5	3	—	3	1	—	2	—	—
Goya.....	23	5	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	2	—	5	—	—	1	—	—
La Paz.....	17	8	3	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	—	1	—	—	2	—	—
Montevideo...	21	13	5	4	—	—	2	—	—	3	—	—	1	—	—	46	5	2	3	—	—	5	2	—
Paraná.....	93	39	18	5	2	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	22	4	1	8	2	—	6	3	—
Santa-Fé.....	480	88	21	34	7	2	6	—	—	1	—	—	2	—	—	97	2	—	70	9	3	35	4	—
San Nicolás...	773	65	18	29	1	—	4	—	—	2	—	—	2	—	—	92	9	3	99	14	2	59	3	—
San Pedro.....	59	11	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2	—	5	1	1	9	—	—
	5586	832	154	267	31	8	26	1	1	16	—	—	16	1	—	640	86	18	592	91	13	510	60	13

ENTRADAS—*(Continuacion)*

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES																		**TOTAL**			
	Italianos			N. Americ'nos			Orientales			Portugueses			Suizos			Otras naciones						
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	TOTAL
Asuncion.....	16	5	4	2	2	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	3	15	6	96	39	19	154
Buenos Aires..	1070	95	10	13	—	—	14	4	2	3	—	—	11	—	—	2896	1	6	9205	827	109	10141
Bella Vista....	9	5	6	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	47	19	16	82
Corrientes.....	22	4	2	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	2	4	1	146	36	12	194
Curumbá.....	2	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	1	4	33
Diamante.....	15	3	1	4	—	—	3	—	—	—	—	—	2	—	—	5	3	1	75	14	4	93
Esquina.....	10	4	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	38	13	5	56
Goya.....	16	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	69	13	3	76
La Paz.....	5	1	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	4	1	—	41	13	3	56
Montevideo...	13	4	—	4	—	—	9	2	3	1	—	—	5	2	—	8	2	—	95	30	10	135
Paraná.....	20	6	2	6	—	—	5	1	—	2	—	—	8	—	—	4	—	—	181	57	22	260
Santa-Fé.....	162	12	—	10	—	1	12	—	—	—	—	—	10	1	—	38	5	1	957	128	27	1112
San Nicolás...	356	35	14	11	1	—	10	2	—	2	—	—	6	—	—	12	—	—	1457	130	36	1623
San Pedro.....	18	2	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	114	16	3	134
	1834	179	45	54	3	1	61	10	5	8	—	—	44	3	—	2984	38	18	12540	1335	275	14149

TABLA N° 15 — Pasageros de cabotaje salidos del Puerto del Rosario de Santa-Fé, segun sexos, nacionalidades, procedencias y destinos, durante el año de 1878

SALIDAS

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES																							
	Argentinos			Alemanes			Austriacos			Belgas			Brasileros			Españoles			Franceses			Ingleses		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Asuncion	25	5	2	3	2	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	12	2	—	5	—	—	3	—	—
Buenos Aires	2011	538	114	143	16	4	7	1	—	4	—	—	11	—	—	354	62	14	335	48	8	24	24	13
Bella Vista	18	8	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3	—	6	—	—	2	1	—
Corrientes	34	15	4	3	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	8	2	—	3	1	1	1	—	—
Curumbá	2	—	—	6	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	3	—	—	1	—	—	—	—	—
Diamante	23	6	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	2	—	—	3	—	—
Esquina	19	8	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	6	1	—	2	—	—
Goya	24	9	3	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	2	—	—	6	—	—
La Paz	16	12	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	1	—	5	1	—	2	—	—
Montevideo	28	16	3	5	1	—	1	—	—	2	—	—	1	—	—	10	3	—	4	—	—	5	—	—
Paraná	82	23	6	6	2	1	1	—	—	1	—	—	2	—	—	18	2	1	12	1	1	8	—	—
Santa-Fé	328	65	28	27	4	1	1	1	—	—	—	—	1	—	—	42	2	1	55	7	3	24	1	2
San Nicolás	306	68	26	25	2	1	2	—	—	1	—	—	1	—	—	91	6	2	60	9	2	48	10	2
San Pedro	42	18	7	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1	—	4	1	—	8	2	—
	2958	791	199	226	27	7	18	2	—	8	—	—	20	—	—	575	144	18	500	69	15	356	38	17

SALIDAS—*(Continuacion)*

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES																							
	Italianos			N. Americ'nos			Orientales			Portugueses			Suizos			Otras naciones			**TOTAL**					
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	TOTAL		
Asuncion	10	3	—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	3	3	—	70	15	2	154		
Buenos Aires	965	65	19	16	1	—	22	6	1	6	—	—	15	3	1	56	4	5	4189	768	179	10141		
Bella Vista	14	3	—	1	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	53	2	—	82		
Corrientes	6	2	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	5	2	2	65	22	8	194		
Curumbá	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	18	—	—	33		
Diamante	7	2	—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	4	—	—	2	1	1	51	9	3	93		
Esquina	7	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	5	1	—	53	11	2	56		
Goya	13	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	—	54	14	3	76		
La Paz	11	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	48	15	2	56		
Montevideo	19	2	—	3	—	—	5	3	1	1	—	—	6	1	—	2	1	1	92	27	5	135		
Paraná	15	2	1	2	—	—	3	—	—	—	—	—	1	2	—	1	—	—	152	32	10	260		
Santa-Fé	68	12	3	7	—	—	7	1	1	1	—	—	5	—	—	21	5	1	587	98	40	1112		
San Nicolás	130	19	2	7	—	—	4	1	—	1	—	—	1	1	—	18	4	2	696	120	44	1623		
San Pedro	10	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	3	76	25	10	134		
	1279	118	33	40	1	—	51	12	3	9	—	—	37	7	1	127	23	15	6204	1158	308	7670		

TABLA N° 16

Movimiento de carbon habido en el depósito á cargo de esta Capitanía, durante el año 1878

EXISTENCIA DE CARBON DEL AÑO ANTERIOR		RECIBIDO DURANTE EL AÑO	TOTAL	CONSUMIDO EN												EXISTENCIA TOTAL	
				ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	Menma encontrada al desocuparse el depósito de que se dió cuenta.	JULIO	AGOSTO	SETIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	
Libras	358495	879377	1237872	217788	—	17688	67004	10360	8150	37535	—	4537	4576	11219	10586	11896	Libras 735607

Tabla N° 17 y 18—Notas recibidas durante el año de 1878

PROCEDENCIAS	NOTAS	PROCEDENCIAS	NOTAS
Ministerio de Guerra y Marina	110	Del frente	726
Ministerio del Interior	58	Oficina Telegráfica Nacional	251
Ministerio de Hacienda	1	Administracion de Rentas Nacionales	30
Gobernadores de Provincia	11	Administracion de Correos	13
Inspeccion Gral. de Armas.	156	Gefatura Política de ésta	20
Comisaria de Guerra	36	Consulados	52
Capitanias de Puerto	117	Juzgados de Paz	16
Capitanias y Sub-delegaciones	47	Comisaria de Guerra del Interior	14
Oficina de E. M. Nacional.	10	Capitanes de Vapores	5
Contaduria General de la Nacion	2	Sociedad de Beneficencia	6
Juzgado de Seccion Federal	17	Vapores de Guerra	4
Gefes de Frontera	171	Ferro-Carriles	15
		Particulares	33
Suma al frente	726	Total de notas recibidas	1185

Notas dirigidas durante el año de 1878

		Del frente	456
Ministerio de Guerra y Marina	21	Administracion de Rentas Nacionales	59
Ministerio de Hacienda	3	Médico del Puerto de ésta.	4
Ministerio del Interior	7	Gefatura Política	28
Ministerio de Relaciones Esteriores	1	Comisaria de Ordenes de Policía	18
Gobernadores de Provincia	10	Oficina de Inmigracion	3
Inspeccion Gral. de Armas.	10	Capitanes de Vapores	2
Comisaria Gral. de Guerra.	47	Cónsules y Vice-Cónsules.	32
Capitania General de Puertos	120	Sociedad de Beneficencia de ésta	7
Capitanias y Sub-delegaciones	46	Vapores de Guerra	8
Oficina de E. M. Nacional.	35	Comisaria de Guerra del Interior	29
Contaduria General de la Nacion	25	Consejo E. Municipal de ésta	3
Juzgados de Seccion Federal	25	Ferro-Carriles	7
Gefes de Fronteras	84	Juzgados de Paz	7
Oficina Telegráfica Nacional	2	Particulares	44
		Administracion de Correos.	4
Suma al frente	456	Total de notas dirigidas	750

Tabla N° 19, 20 y 21—Telégramas recibidos y dirigidos en 1878

PROCEDENCIAS	Telégramas	DESTINOS	Telégramas
Exmo. Sr. Presidente de la República	1	Exmo. Sr. Presidente de la República	3
Ministerio de Guerra y Marina	41	Ministerio de Guerra y Marina	96
Ministerio del Interior	77	Ministerio del Interior	21
Ministerio del Culto	1	Gobernadores de Provincia	26
Gobernadores de Provincia	18	Inspeccion General de Armas	15
Inspeccion General de Armas	7	Generales de la Nacion	11
Capitania General de Puertos	105	Comandancia General de Marina	12
Capitanias y Sub-delegaciones	75	Capitania General de Puertos	151
Comandancia General de Marina	1	Capitanias y Sub delegaciones	103
Comisaria Gral. de Guerra y Marina	13	Comisaria Gral. de Guerra y Marina	14
Comisaria del Interior	8	Comisaria Gral. de Guerra del Interior	14
Juzgados Federales	2	Juzgados Féderales	3
Gefes de Fronteras	30	Gefes y Oficiales en servicio	58
Gefes Nacionales en Comision	28	Gefes de Fronteras	19
Depósito de Reclutas, Córdoba	52	Depósitos de Reclutas	50
De Particulares	42	Particulares y Profesores	58
« «	—	Comandantes de Vapores de Guerra	4
« «	—	Gefe de Policia	3
« «	—	Capitanes de vapores mercantes	6
« «	—	Oficina de Estadística Marítima	2
« «	—	Comisionado Nacional	1
« «	—	Diputado Nacional	1
« «	—	Empresarios de Mensajerias	18
« «	—	Ferro-Carriles	257
Total de Telégramas	502	Total de Telégramas	946

Establecimientos de construccion

LOS ÚNICOS EXISTENTES EN EL PUERTO, SON:

Fundiciones	2
Maestros de Rivera	5
Total	7

TABLA N° 22.—Estado que demuestra los pasajes que por autorizacion Superior ha espedido esta Capitania de Puerto durante el año de 1878

MESES	Clases	Pasajes	Clases	Pasajes
Enero	1ª	54 —	2ª	64 —
Febrero	»	60 1/2	»	45 —
Marzo	»	71 —	»	47 —
Abril	»	41 1/2	»	38 —
Mayo	»	45 1/2	»	56 —
Junio	»	78 —	»	128 —
Julio	»	90 —	»	330 —
Agosto	»	55 —	»	73 —
Setiembre	»	47 —	»	29 —
Octubre	»	41 —	»	97 —
Noviembre	»	42 —	»	98 1/2
Diciembre	»	67 —	»	108 1/2
	1ª	691 1/2	2ª	1114 —

TABLA N° 23.—Embarcaciones construidas y matriculadas en el Puerto del Rosario durante el año 1878

ARBOLADURAS	Embarcaciones	Toneladas	Centésimos
Balleneras	1	3	56
Botes	12	15	11
Chalanas	2	5	74
Canoas	3	2	23
	18	26	64

TABLA N° 24.—Estado que representa el movimiento de presos habidos en esta Capitania de Puerto durante el año de 1878

NACIONALIDAD	Solteros	Casados	PROFESION	CAUSAS DE PRISIONES
Argentinos	21	13	marineros jornaleros	Robo, insubordinacion y pelea
Orientales	9	2	» »	Por embriaguez y escándalo
Paraguayos	7	5	» »	» » »
Brasileros	3	—	» »	» » »
Portugueses	—	2	jornaleros	Robo
Españoles	2	4	marineros jornaleros	Desercion y embriaguez
Ingleses	11	3	» »	Embriaguez, pelea y robo
Alemanes	13	1	» »	Insubordinacion y pelea
Franceses	5	—	» »	Desercion y pelea
Austriacos	7	—	» »	Desercion, pelea y robo
Italianos	23	7	» »	Desercion y pelea
Dinamarqueses	9	1	» »	Desercion, pelea y embriaguez
Holandeses	3	—	» »	» » »
Norte-Americanos	11	2	» »	Embriaguez y pelea
Griegos	5	1	» »	
	129	41		

TABLA N° 25.—Cuadro que representa las embarcaciones vendidas en el Puerto del Rosario durante el año 1878, segun clase y tonelaje

ARBOLADURAS	Embarcaciones	Toneladas	Centésimos
Balandras	1	4	36
Botes	11	19	31
Bucetas	1	3	—
Chalanas	3	14	6
Canoas	4	5	50
Pailebot	1	17	—
	21	63	23

Equipos militares recibidos por esta Capitanía de Puerto y encaminados á sus destinos, durante el año 1878

MESES	CANTIDAD	BULTOS
Enero	—	—
Febrero	133	—
Marzo	96	—
Abril	40	—
Mayo	384	—
Junio	392	—
Julio	91	—
Agosto	179	—
Setiembre	136	—
Octubre	41	—
Noviembre	338	—
Diciembre	102	—
TOTAL de bultos	1896	—

SELLOS

Hé aquí los sellos segun su valor, en que ha intervenido esta Capitania durante el año 1878.

SELLOS	VALOR DEL SELLO	$fts.
38	De 2 pesos fuertes ó sean.....	76 —
112	» 1 » » »	112 —
1882	» 50 centésimos.....	941 —
1487	» 10 »	14 —
3519	Sellos que hacen un total de $fts.	1143 87

Guardia Nacional de Marina

El enrolamiento practicado el año anterior por el infrascrito, ha dado el siguiente resultado:

Jefes.....	2
Oficiales	16
Tropa	195

Que hacen un total de 313 hombres.

Multas impuestas por esta Capitanía durante el año 1878.

MESES	CAUSAS	$fts.
Enero....	Por falta de patente de navegacion al Patron del pailebot *La Verde*.....	20 00
Febrero ..	No hubo multa.....	—
Marzo....	» » »	—
Abril.....	» » »	—
Mayo	» » »	—
Junio	» » »	—
Julio.....	Por falta de Patente de navegacion al Patron del patacho *Paranaense*.....	10 00
Agosto ...	Por valor de medio pilotaje de los buques italianos *Fido* y *Franco Eugenio Raul*.....	98 44
Setiembre.	Por falta de marinero (argentino) al Patron del pailebot *Bell Genio*	6 66
Octubre...	No hubo multa.....	—
Noviembre	» » »	—
Diciembre.	Al Capitan de la barca italiana *Solari* el medio pilotaje....	50 00
	Suma.....	185 10

Capitania del Puerto del Paraná

Paraná, Marzo 1° de 1879.

Al señor Capitan General de Puertos, Dr. D. Diego G. de la Fuente.

Tengo el honor, en cumplimiento de las disposiciones vigentes, de elevar al conocimiento de V. S. la Memoria de esta Reparticion Marítima, correspondiente al año de 1878.

PRESUPUESTOS

PRESUPUESTO DEL AÑO 1878

Capitan del Puerto	80	$fts.
Dos Ayudantes á 40 $fts	80	»
Un Escribiente	30	»
Un Médico de Sanidad	80	»
Un Guardian	20	»
Ocho marineros á 12 $fts	69	»
Alquiler de casa	25	»
	411	$fts.

PRESUPUESTO DE 1879

Capitan de Puerto	80	$fts.
Un Ayudante	40	»

Un Escribiente	30	$fts.
Un Guardian	20	»
Siete Marineros á 12 $fts	80	»
Alquiler de casa	25	»
Gastos de Oficina	10	»
	289	$fts.

En el presupuesto del año corriente han sido suprimidos los empleos de un Ayudante, el de Médico de Sanidad, y un marinero. Con la supresion del primero, ha venido á recargarse de una manera notable el servicio de los empleados que quedan, servicio tanto mas pesado puesto que á consecuencia del tránsito casi diario de las líneas de vapores, este tiene que hacerse generalmente de noche por lo que se necesita la permanencia de uno de los empleados para atenderlos.

Esto me hace pedir á V. S. un aumento de sueldo para esos empleados que llenan debidamente y con toda exactitud sus funciones.

Debo tambien hacer notar á V. S. la falta que hay del Médico de Sanidad.

Continuamente hay casos de homicidio ó muerte abordo, en que se necesita el reconocimiento médico, y esta Oficina no está autorizada para en tales casos ocupar médico alguno á fin de practicar los reconocimientos debidos.

En las Memorias anteriores he hecho presente á V. S. las necesidades que tiene esta Reparticion tanto mas precisas hoy, puesto que cada vez va tomando mas incremento el cabotaje.

Por otra parte, es casi sumamente imposible atenderlo debidamente por el grande rádio que comprende la jurisdiccion de esta Capitania, mucho mas cuanto que no habiendo mas línea telegráfica que para Antonio Tomás y Diamante, los demás puntos de las Barrancas tienen que ser atendidos

por el servicio de la falúa, servicio que como V. S. comprenderá es largo y pesado y no llena las necesidades. Hoy ese servicio está doblemente recargado, porque suprimido del presupuesto el servicio que tenia el Resguardo, esta Reparticion tiene que atenderlo, á fin de facilitar el servicio aduanero. Nada demostrará mas á V. S. de lo que dejo dicho y que he demostrado en las Memorias anteriores, que el movimiento general de puerto durante el año de 1878, que es puramente á lo que concreto la Memoria presente.

DESPACHO INMEDIATO

Notas recibidas de diversas reparticiones ...	60
Detenciones de pasajeros por órden de Jueces	23
Notas dirigidas á diversas reparticiones....	69
Actas levantadas.....	3
Sumarios.....	2
Permisos de carena y botar buques al agua.	11
Informes despachados.....	1
Arrestos impuestos.....	29
Pedidos.....	4
Patentes de navegacion.....	54
Telégramas recibidos...	87
Telégramas expedidos.....	42
Demandas atendidas.....	19
Embarcaciones de la Nacion.....	1
Viajes hechos por las embarcaciones.....	86
Guardias Nacionales de Marina.....	82

Movimiento del Puerto

El movimiento que ha tenido este Puerto en buques á vapor y á vela es el siguiente:

MOVIMIENTO DE CABOTAGE

ENTRADAS

MESES	CARGADOS		EN LASTRE		TOTAL		Tripulacion
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	
Enero	82	907	33	954	115	1861	250
Febrero	50	777	43	1236	93	2013	231
Marzo	32	606	37	1238	69	1844	206
Abril	43	687	49	1290	92	1977	234
Mayo	44	641	23	730	67	1371	155
Junio	50	655	66	1929	116	2584	305
Julio	36	577	49	1594	85	2171	239
Agosto	58	932	55	1541	113	2473	298
Setiembre	50	599	54	1752	104	2351	269
Octubre	36	666	61	1622	97	2288	238
Noviembre	43	895	57	1959	100	2854	286
Diciembre	31	410	55	1432	86	1842	202
	555	8352	582	17277	1137	25629	2933

(Continuacion.)

MOVIMIENTO DE CABOTAGE

MESES	SALIDAS						Tripulacion
	CARGADOS		EN LASTRE		TOTAL		
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	
Enero	54	1589	51	682	105	2271	261
Febrero	66	1534	33	464	99	1998	223
Marzo	48	1229	17	221	65	1450	167
Abril	59	1869	34	375	93	2244	271
Mayo	54	1284	22	182	76	1466	193
Junio	63	1626	15	155	78	1781	210
Julio	82	2413	23	391	105	2804	316
Agosto	68	1739	24	225	92	1964	240
Setiembre	83	2263	26	224	109	2487	284
Octubre	84	2207	12	159	96	2366	266
Noviembre	66	1911	13	176	79	2987	217
Diciembre	71	1915	20	190	91	2105	233
	798	21579	290	344	1088	25023	2881

Movimiento de vapores

MESES	ENTRADA			SALIDA			TOTAL		
	N° de vapores	Toneladas	Tripulacion	N° de vapores	Toneladas	Tripulacion	N° de vapores	Toneladas	Tripulacion
Enero	65	6939	1102	65	3939	1483	130	13878	2585
Febrero	57	5845	930	57	5845	991	114	11690	1921
Marzo	54	6669	1006	54	6669	1008	108	13338	2014
Abril	50	6597	1006	50	6746	1011	100	13343	2017
Mayo	66	6392	918	68	6607	903	134	12999	1821
Junio	59	6310	795	58	6284	791	117	12594	1586
Julio	61	6617	875	62	6818	885	123	13435	1760
Agosto	66	7379	947	67	7565	970	133	14944	1917
Setiembre	61	6012	809	61	6012	809	122	12024	1618
Octubre	64	7087	876	64	7087	886	128	14174	1762
Noviembre	66	7116	912	67	7299	931	133	14415	1843
Diciembre	67	8674	990	66	8217	970	133	16891	1960
	736	81637	11166	736	82088	11638	1475	163725	22804

Movimiento general de pasajeros durante el año de 1878

MESES	ENTRADA		SALIDA	
	Número de vapores	Pasajeros	Número de vapores	Pasajeros
Enero	57	445	50	373
Febrero	58	451	42	374
Marzo	48	400	33	286
Abril	45	307	32	204
Mayo	60	319	48	274
Junio	57	371	42	248
Julio	53	408	45	304
Agosto	60	372	49	365
Setiembre	53	418	41	334
Octubre	60	424	50	405
Noviembre	60	397	45	410
Diciembre	59	558	43	496
	670	4870	520	4073

Pasajes espedidos

FECHAS	DESTINOS	CLASES 1ª	CLASES 2ª	
Enero	Buenos Aires.	4	—	
»	Rosario	10	6	Seis de ida y vuelta
Febrero	Buenos Aires.	3	1	—
»	Rosario	1	3	Tres de ida y vuelta
Marzo	Buenos Aires.	4	1	—
»	Rosario	1	—	—
»	Bella Vista	2	—	—
Abril	Buenos Aires.	1	—	—
Mayo	Rosario	1	—	—
»	Corrientes	1	1	—
»	La Paz	1	—	—
Junio	Buenos Aires.	1	—	—
»	La Paz	1	1	—
»	Bella Vista	1	—	—
Julio	Buenos Aires.	2	—	—
»	La Paz	1	3	—
Agosto	Buenos Aires.	—	2	—
»	La Paz	—	2	—
Setiembre	Buenos Aires.	1	—	—
»	Corrientes	1	—	—
Octubre	La Paz	—	1	—
Noviembre	Buenos Aires.	1	—	—
Diciembre	»	2	3	—
		40	24	

VESTUARIOS USADOS

10 Camisetas—7 Bombachas—3 Camisetas de punto—3 Pares zapatos

Con lo que queda dicho, queda tambien espresado lo concerniente al movimiento que ha tenido esta reparticion durante el año de 1878 y que espero merezca ella la aprobacion de V. S.

Dios guarde á V. S.

Lino Belbey.

Capitania del Puerto de Corrientes

Corrientes, Marzo 6 de 1879.

Al señor Gefe accidental de la Capitania General de Puertos.

Remito adjunta á V. S., la Memoria de la Capitania de Puertos á mis órdenes, correspondiente al año próximo pasado.

Estrañará V. S. de que esta obra la envie manuscrita pero lo hago asi porque en esta ciudad solo tenemos una imprenta, y ésta se halla con muchos trabajos, razon para no poder dar un lijero cumplimiento á la impresion.

Saludo á V. S. con mi mayor respeto.

Vicente Costantino.

Corrientes, Marzo 1° de 1879.

Al señor Gefe accidental de la Capitania General de Puertos, D. Cárlos A. Mansilla.

En virtud à su telégrama de fecha 18 del corriente tengo el honor de elevar á manos de V. S. la Memoria de la Capitania de Puerto á mis órdenes, correspondiente al año de 1878.

Ella no será un trabajo como lo debia presentar el infrascrito, tanto por la urgencia con que ha sido pedida, como por el escaso tiempo que he tenido para estudiar con detencion las necesidades de esta Reparticion.

Llamado á ocupar el puesto de Capitan del Puerto por decreto del Exmo. Gobierno Nacional de fecha 16 de Octubre del año próximo pasado, tomé posesion de él el 4 de Noviembre, como tuve el honor de comunicar á V. S. Desde esta fecha mi trabajo ha sido constante y asíduo á fin de hacer prácticas las disposiciones vigentes consignadas en los Reglamentos de Puerto y leyes sobre la materia, razon para no haber podido mas antes presentar á V. S. este trabajo.

Esta Capitania es una de las mas importantes despues de la de Buenos Aires y Rosario, sin embargo, es la que mas carece de empleados, pues en otras Capitanias veo que tienen los oficiales necesarios para el buen servicio, y en esta solo dos, los cuales se hallan recargados en sus obligaciones, no teniendo estos un solo momento de descanso.

Por lo espuesto, V. S. verá que es de mucha falta que el Exmo. Gobierno Nacional, dote á esta Reparticion con un Ayudante mas, asi como es de necesidad se racione la tropa á mi cargo por tener estos un escaso sueldo, el cual es sumamente mesquino, pues no solo es así, como tambien el gran descuento que en el dinero (papel) pasa en esta plaza.

Debo comunicar á V. S. que al participar mi nombramiento á las distintas Reparticiones provinciales he encontrado en los finos conceptos de sus notas el deseo de estrechar los vínculos de armonia que deben reinar, tratándose de los intereses de la Nacion á cuyo progreso deben dirijirse las aspiraciones de todos.

Con este motivo saludo á V. S. con mi mas distinguida consideracion y aprecio.

Vicente Costantino.

EDIFICIO

Seria muy conveniente y mucho mas económico, para el Exmo. Gobierno Nacional, que esta Capitania ocupe un edificio de propiedad del fisco, el cual para levantar éste existe un terreno sobre el rio.

Por la posicion en que se halla actualmente esta Reparticion, se hace casi imposible la buena vigilancia en el puerto por estar esta separada del rio.

El terreno á que me refiero se halla en muy brillante posicion y en condiciones para edificar en él un pequeño edificio, asi podriamos tener la navegacion á la vista y vijilar mejor el puerto y costas.

LAZARETO

Existe distante de este puerto, legua y media, una isla denominada *De Meza* que por su posicion, llena las buenas condiciones para Lazareto. Ella es de fácil acceso para los buques; asi como para la vijilancia de los cuarentenarios.

El Exmo. Gobierno Nacional, podria levantar en ésta un edificio con muy poco costo.

CARBON

En atencion á los muchos inconvenientes que existen en este puerto, para proveer de carbon á los buques de la Armada Nacional, convendria que el Gobierno tuviese un pequeño depósito; ya sea flotante ó en tierra á cargo de esta Capitania para proveerlos en casos urgentes

Generalmente nadie tiene en gran cantidad este artículo á no ser en pequeñas partidas, pues á ningun precio se consigue por tener estos que atender ante todo sus buques.

EMBARCACIONES

Lo que puedo esponer respecto á esta es: Que la Reparticion á mi cargo solo tiene una, y esta se halla ya algo destruida, pues no solo presta á esta sus servicios sino tambien el Resguardo, razon para estar en mal estado.

EMPLEADOS

He visto que el ex-Capitan del Puerto, Capitan de Marina D. Luis F. Casavega reclamó en 1878 al Gobierno Nacional un Ayudante que por el presupuesto del 77 se le habia retirado, quedando solo uno y un Escribiente, los cuales tienen recargados sus servicios por la falta de un oficial.

Pues tienen que atender el interior de la oficina, vijilar el puerto, despachar las entradas y salidas de vapores, ya sea de dia ó de noche, no permitiéndoseles un momento de descanso.

Los guardas de Aduana de ésta, cuyas ocupaciones son menores, sin comparacion alguna, á los servicios prestados por mis oficiales, reciben un sueldo mucho mas crecido que éstos.

El Resguardo comprende cinco guardas de 1ª y dos de 2ª; y el que suscribe solo tiene dos oficiales con menos sueldo y con mas quehacer. Puede V. S. tomar en consideracion lo espuesto y prestar su mas alta cooperacion en pró de que se me devuelva el oficial en cuestion con un sueldo por lo menos igual al de los empleados del Resguardo, así como tambien seria muy justo que los dos que tengo gozacen de este mismo sueldo.

SUB-DELEGACIONES

Rio Paraná	Esquina.
« «	Goya.
« «	Bella-Vista.
Alto Paraná	Paso de la Patria.
« «	Itá-Tí.
« «	Itá-Ibaté.
« «	Ituzaingó.
« «	Trinchera de San José.

Todas estas Sub-Delegaciones carecen de embarcaciones y tripulacion para la vijilancia del puerto y costas que les está encomendado cuidar.

Dos de estas: Goya y San José son de mas importancia que las demás por la posicion topográfica que presentan y á las cuales convendria que el Exmo. Gobierno las dotase con embarcaciones tripuladas para recorrer las inmensas costas; pues de este modo se evitarian los contrabandos que es imposible por carecer estas de embarcaciones.

CANTIDAD DE SELLOS CON ESPECIFICACION DE CLASES

De 25 cs. por varias solicitudes	67
« 1 p. fts. idem idem idem	8
	75
Enrolados en la Guardia Nacional de Marina	111
Buques perdidos totalmente	ninguno
Número de naufragios	«
« « salvatajes	«

PLANILLA DEMOSTRATIVA DE LAS NOTAS RECIBIDAS Y ENVIADAS DURANTE EL AÑO DE 1878

Recibidas

Capitania General de Puertos	52	notas
Varias Sub-delegaciones	14	«
Ministerio del Interior	1	«
Oficina de Estadística Marítima de la Nacion	9	«
Encorazado *El Plata*	1	«
Cañonera *República*	3	«
Varios Consulados	12	»
Consulado Argentino en el Paraguay	10	»
Juez de Menores de Corrientes	2	»
Superior Tribunal de Justicia idem	1	»
Inspeccion General de Armas idem	4	»
Ministerio de Gobierno idem	10	»
Departamento General de Policia idem	22	»
Municipalidad idem	1	»
Juzgado del Crímen idem	2	»
Jueces de Paz idem	12	»
Administrador de Correos idem	6	»
Administracion de Telégrafos idem	3	»
Administracion de Rentas Nacionales idem	4	»
Ministerio de Hacienda de la Nacion Bs. As.	1	»
Comisaria General de Guerra y Marina idem	2	»
Legacion Argentina en el Paraguay	1	»
Comandancia Militar de San Fernando—Chaco	6	»
Colonia «Resistencia» idem	1	»
Gobernacion del idem	5	»
Guarnicion del Cerrito idem	3	»
Encargado del Consulado de Italia, Corrientes	1	»
Intervencion Nacional en idem	7	»
Total	196	notas

ENVIADAS

Capitania General de Puertos	33	notas
Oficina de Estadística Marítima	16	»
Ministerio de Guerra y Marina	16	»
Administracion de Rentas Nacionales, Corrientes	9	»
Guarnicion del Cerrito—Chaco	3	»
Departamento General de Policia, Corrientes	10	»
Consúl General de la República Argentina en el Paraguay	5	»
Gobierno del Chaco	5	»
Juez Nacional de Seccion de Buenos Aires	1	»
Capitanes de vapores	6	»
Cañonera Nacional «República»	3	»
Ministerio de Gobierno, Corrientes	6	»
Oficial Escribiente de esta Capitania, D. Gregorio Pomar	3	»
Juez de Menores, Corrientes	2	»
Encorazado «El Plata»	2	»
Oficina Telégrafica, Corrientes	3	»
Juez Nacional de Seccion, idem	2	»
Ministro de Hacienda, idem	3	»
Resguardo idem	1	»
Administracion de Correos, idem	2	»
Comandancia Militar de San Fernando, Chaco	4	»
Municipalidad, Corrientes	2	»
Inspeccion General de Armas, idem	3	»
Varias Sub-Delegaciones	14	»
Total	154	notas

TELÉGRAMAS RECIBIDOS Y ENVIADOS DURANTE EL AÑO DE 1878

Recibidos

Capitania General de Puertos	50	telégramas
Varias Sub-Delegaciones	150	»
Idem del Interior	2	»
Ministerio de Guerra	2	»
Gobierno del Chaco	4	»
Capitania del Litoral	27	»
Total	235	telégramas

Enviados

Varias Sub-Delegaciones	184	telégramas
Capitanias del Litoral	23	»
Capitania General de Puertos	32	»
Ministerio de Guerra y Marina	5	»
Gefe Político de Victoria	1	»
Idem idem Goya	5	»
Gobierno del Chaco, Buenos Aires	3	»
Gefe del Telégrafo de Goya y Bella Vista	2	»
Ministerio de Hacienda de la Nacion	1	»
Idem del Interior idem idem	5	»
Resguardo de Goya	2	»
Secretario de S. E. el Sr. Presidente de la República	2	»
Comandancia General de Marina	1	»
Resguardo de Bella Vista	1	»
Total	267	telégramas

INVENTARIO GENERAL DE LAS EXISTENCIAS NAVALES PERTENECIENTES Á LA NACION.

Armamento

Doce rifles «Henfield».
Doce machetes.
Doce cinturones.
Cien tiros á bala.
Trescientos fulminantes.
Una barra hierro con doce anillos.

Embarcaciones

Una lancha bote.
Cuatro armeros pino.
Un timon con caña de hierro.
Dos candeleros hierro con astas.
Un toldo.
Cinco remos americanos.
Cuatro toletes hierro.
Un vichero idem.
Un palo pino con su aparejo.
Una bandera de bote.

En depósito

Dos faroles.
Dos remos.
Un palo pino.
Cinco madejas hilo de vela.
Una bocina.
Una arroba alquitran.
Una arroba brea.
Un tarro pintura roja.
Cinco machetes viejos.
Cinco baldes madera.
Tres palas hierro.
Un toldo.
Una vela de bote.
Dos anteojos viejos.
Dos candeleros hierro viejos.
Cinco banderas grandes idem.
Dos idem de bote idem.
Una ancla de cuatro quintales
Un grillete de cadena.

Buques entrados á este puerto durante el año 1878

MESES	CARGADOS			LASTRE			TOTAL		
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion
Enero	22	9801 00	128	6	295 00	32	28	10006 00	160
Febrero	14	789 48	74	2	32 89	6	16	822 37	80
Marzo	8	352 07	36	6	284 76	27	14	636 83	63
Abril	28	973 75	121	6	201 26	22	34	1174 01	143
Mayo	11	1064 74	46	4	194 32	16	15	1259 06	62
Junio	18	1410 96	58	9	291 36	131	27	1602 32	189
Julio	9	333 98	39	1	6 00	2	10	339 98	41
Agosto	33	1272 92	76	4	118 62	16	37	1391 54	92
Setiembre	27	981 21	105	2	154 36	14	29	1135 57	119
Octubre	25	520 91	78	4	119 90	18	29	638 91	96
Noviembre	23	693 32	89	—	—	—	23	693 32	89
Diciembre	25	893 02	115	1	64 46	7	26	674 06	110
	243	19069 36	965	45	1379 93	291	228	20346 97	1217

SALIDOS

MESES	CARGADOS			LASTRE			TOTAL		
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion
Enero	25	1078 00	139	12	709 79	37	37	1787 79	176
Febrero	15	457 36	65	—	— —	—	15	457 36	65
Marzo	11	390 56	46	7	353 37	31	18	743 93	77
Abril	25	1033 16	111	12	208 42	26	37	1243 58	137
Mayo	28	657 00	82	8	233 20	20	36	890 20	102
Junio	19	762 46	83	12	253 35	36	31	1015 81	119
Julio	10	502 55	49	2	39 49	8	12	542 04	57
Agosto	25	895 44	107	5	126 70	18	30	1022 14	125
Setiembre	25	954 94	128	7	175 47	24	32	1134 41	73
Octubre	18	584 70	68	13	323 14	45	31	907 84	44
Noviembre	20	640 44	72	4	105 73	14	24	755 17	86
Diciembre	28	1070 20	174	2	26 11	4	30	1096 31	128
	249	9035 81	1076	84	2555 22	263	333	11392 58	1187

Corrientes, Marzo 1º de 1879.

Vº Bº

CONSTANTINO

José Luis Posadas,
Oficial encargado.

Embarcaciones menores matriculadas durante el año de 1878

Meses	Clase	Nombre	Propietario	Constructor	Porte	Nº.
Enero	—	—	—	—	— —	—
Febrero	Bote	*Flecha*	Victoria P. de Barbosa	Cayetano Gotuzzo	2 50	122
Marzo	—	—	—	—	— —	—
Abril	—	*Flor de Corrientes*	Juan Delfino	—	1 00	123
Mayo	Balandra	*Segunda*	Domingo Badiali	Domingo Badioli	5 50	124
»	Bote	*Vigilante*	Domingo Bortó	Francisco Chezzini	4 00	125
»	Chata	*Olimpia*	Vícente Espinelli	V. Espinelli	4 00	126
»	Bote	*18 de Julio*	José Duclá	»	4 50	127
»	Canoa	*Franklyn*	José Novere	Juan Francisco Mayol	1 00	128
Junio	Chata	*Alto Paraná*	Domingo Sequeira	» » »	2 00	129
Julio	—	=	—	—	— —	—
Agosto	—	—	—	—	— —	—
Setiembre	—	—	—	—	— —	—
Octubre	Chata	*Anita*	Dionisio Monzon	Juan Achínelli	2 50	130
»	Bote	*Honorio*	Angel Cacella	Francisco Ferro	2 87	132
Noviembre	Chata	*El Liberal*	Francisco Ferro	»	1 95	132
»	Bote	*3 de Febrero*	»	»	3 15	133
»	Chata	*Coronel Arias*	José Aquinelli	Juan Aquinelli	3 45	134

Embarcaciones mayores matriculadas durante el año de 1878

Meses	Clase	Nombre	Propietario	Constructor	Porte	Número
Enero.....	—	—	—	—	—	—
Febrero....	—	—	—	—	—	—
Marzo.....	—	—	—	—	—	—
Abril.....	—	—	—	—	—	—
Mayo.....	goleta	*Monte Negro*	A. Nocilla	N. N.	26 28	40
Junio.....	—	—	—	—	—	—
Julio.....	—	—	—	—	—	—
Agosto....	—	—	—	—	—	—
Setiembre.	—	—	—	—	—	—
Octubre....	—	—	—	—	—	—
Noviembre	—	—	—	—	—	—
Diciembre.	—	—	—	—	—	—

Al terminar la presente memoria, solo me resta recomendar á la consideracion de V. S. los empleados á mis órdenes, los cuales hasta hoy han cumplido religiosamente sus deberes.

En cuanto á mí se refiere, prestaré mi mas alta cooperacion para cumplir estrictamente los deberes que me están encomendados.

Saludo á V. S. con mi mas distinguida consideracion y aprecio.

Vicente Constantino.

Capitania del Puerto del Uruguay

PRESUPUESTO MENSUAL DE LA REPARTICION

I

Año 1878			*Año* 1879		
Un Gefe.....	$f.	80	Un Gefe.....	$f.	80
Ayudante.....	»	30	Ayudante.....	»	40
Escribiente.....	»	30	Escribiente.....	»	30
Guardian.....	»	20	Guardian.....	»	20
8 marineros á 12 pesos fuertes uno	»	96	7 marineros á 12 pesos fuertes uno	»	84
Alquiler de casa...	»	25	Alquiler de casa...	»	25
Alumbrado.....	»	10	Alumbrado.....	»	10
TOTAL..	$f.	291	TOTAL..	$f.	289

Resulta en el año 1879, sobre el 78 una economia de 24 pesos fuertes al año.

II

Notas dirigidas 313.—Notas recibidas 290.—Telégramas recibidos 158.—Telégramas dirigidos 92.—Informes espedidos 40.—Permisos y órdenes 102.—Demandas atendidas 117.—Delitos cometidos y sumarios levantados 4.—Detenciones y embargos 39.—Arrestos impuestos 47.—Viajes hechos por las falúas 36—Pasajes espedidos en el año 1878, 34—Sellos invertidos en diferentes solicitudes 27—Matrículas de botes espedidas en el año 1878, 9.—Buques

vendidos 1.—Vestuario usado segun la tripulacion ocho de cada estacion.—Raciones no se reciben.

III

BUQUES ENTRADOS

Vapores 647—con 154,506 toneladas y 7,875 tripulantes.—Buques de ultramar 33, con 8,359 toneladas y 334 tripulantes.—Buques de cabotage 348 con 7,435 toneladas y 1,158 tripulantes.

IV

BUQUES SALIDOS

Vapores 651, con 155,010 toneladas y 7,905 tripulantes.—Buques de ultramar 24 con 8,665 toneladas y 350 tripulantes.—Buques de cabotage 369, con 7,989 toneladas y 1,169 tripulantes.

V

BUQUES DE GUERRA ENTRADOS

11 Argentinos.—2 Franceses.—2 Ingleses.—2 Italianos—7 Orientales.

VI

BUQUES DE GUERRA SALIDOS

11 Argentinos.—2 Franceses.—2 Ingleses.—2 Italianos.—7 Orientales.

VII

Pasajeros entrados 4,170.

VIII

Pasajeros salidos 3,927.

IX

Siniestros marítimos no han habido.

Movimiento del Puerto de Colon

X

BUQUES A VELA DE CABOTAGE ENTRADOS

305 buques, 5,598 toneladas y 932 tripulantes.

XI

BUQUES A VELA DE CABOTAGE SALIDOS

300 buques, 5,687 toneladas y 913 tripulantes.

XII

BUQUES DE ULTRAMAR ENTRADOS

28 buques, con 6,697 $\frac{64}{100}$ toneladas, y 295 tripulantes.

XIII

BUQUES DE ULTRAMAR SALIDOS

27 buques, con 5,984 $\frac{64}{100}$ toneladas, y 284 tripulantes.

XIV

VAPORES ENTRADOS

529 vapores, con 107,735 toneladas, y 17,162 tripulantes.

VAPORES SALIDOS

529 vapores, con 107,735 toneladas, y 17,162 tripulantes.

XV

PEDIDOS A PROVEER

Despues de los datos estadísticos anteriores, los cuales revelan la importancia de este puerto, creo de mi deber enumerar lijeramente, por haberlo hecho ya con detencion en las Memorias anteriores, todas las necesidades á proveer para el mejor servicio de esta oficina en provecho del público y del Fisco.

Vapor—La provision de un pequeño vapor permitiria hacer el servicio policial de la costa é islas mejor que con las pesadas embarcaciones á vela.

Jurisdiccion—Es de necesidad determinar de una manera precisa la estension que debe estar bajo la vigilancia de cada Capitanía, sobre todo en la de la costa del Uruguay, que tienen un Estado estranjero en frente.

Paso de Cambacuá—Siendo este paso de fácil dragaje por ser un banco de arena el que lo obstruye, conviene para facilitar la entrada de los buques de ultramar ahondarlo en lo posible.

Edificio—La construccion de uno para Capitanía ó Ayudantía hace mucho tiempo que se hace sentir.

Muelle—Con fechas anteriores me he dirijido al Superior haciendo presente la necesidad de componer el muelle de esta ciudad, y hoy me permito agregar que con motivo de las crecientes del rio está perdiendo su base, y no está lejano el dia que se inutilice, si no se hace la compostura que requiere, y que he propuesto al Ministerio.

Armas—Para los tripulantes de esta Capitanía se hace necesario que V. S. tenga á bien remitir el pedido de armas hecho en distintas fechas,

Son necesarias: 12 carabinas ó rifles Remingtons y 12 machetes nuevos y 500 tiros.

PRESUPUESTO

De los antecedentes y lista de revista de años anteriores resulta que lejos de aumentar los sueldos de los empleados han sido rebajados notablemente, sin que por esto haya disminuido el servicio á que están sujetos ni menos el movimiento de puerto.

Por el presupuesto sancionado para rejir el corriente año, como el anterior le han sido suprimidos un Ayudante, el Médico de Sanidad y tres marineros.

Como es de suponer que estas supresiones obedecieron á la difícil situacion económica de la Nacion en años anteriores, y teniendo presente que disminuido el personal han aumentado considerablemente las obligaciones y el servicio que les está encomendado al reducido número de empleados que se tiene actualmente, el infrascrito crée equitativo proponer á la consideracion de V. S. el siguiente presupuesto para el año de 1880, si como no dudo se desea atender al servicio que requieren las costas estensas de esta jurisdiccion.

PROYECTO DE PRESUPUESTO

Un Gefe	$ fts.	120
Dos Ayudantes á 40.....	«	80
Un Escribiente	«	40
Un Médico	«	40
Un primer guardian.....	«	25
10 marineros á 15 $f. uno	«	150
Alquiler de casa.....	«	25
Para gastos de escritorio..	«	20
Total.....	$ fts.	500

Creyendo á V. S. animado de los mejores deseos con respecto á estas Oficinas tan necesarias para atender á la vijilancia y servicio marítimo en nuestros rios, me permito recomendar tambien se hagan reconocer á la Superioridad los objetos de que carece esta Reparticion para que sea provista sin demora.

Saludo á V. S.

José M. Cordero, (hijo)

Capitania del Puerto de la Concordia

PUERTOS

Esta Capitania tiene cuatro puertos nombrados: del «Vapor» puerto y fondeadero principal, el del «Ferro-Carril» habilitado hace dos años y que pertenece á dicha

empresa, el del «Juqueri» que dista de dos á tres millas abajo del puerto principal y que toma el nombre del mismo arroyo y el del «Paso del Salto» solamente de atraque para pasageros.

MUELLES

Tiene tres muelles, el del Gobierno en construccion hace seis años haciendo notable falta tanto para la carga y descarga por ser el puerto principal como para embarque y desembarque de los pasajeros que afluyen en gran cantidad.

La Capitania construye uno provisional volante con un caballete de fierro y tablones para facilitar el embarque y desembarque de pasageros y equipages.

El del «Ferro-Carril» es el de mayor importancia y hoy se haya concluido, es el que ofrece mayores ventajas á los buques para la carga y descarga, pues llega á la orilla de la canal, facilitando poder hacer sus operaciones de carga y descarga con toda comodidad.

El del «Saladero Concordia», muelle particular, reune igualmente las condiciones y comodidades para los buques para carga y descarga.

Esta Capitania en toda su estension está sujeta á las alternativas del Rio Uruguay en sus crecientes y bajantes estando sujeta á las mas ó menos lluvias que haya en el Alto Uruguay, teniendo inmensidad de arroyos y rios tributarios que con las grandes lluvias depositan su caudal de agua en él; y en sus bajantes sus puertos se reducen para buques de poco calado al cauce del rio; haciéndose sensible desde que el puerto de «Concordia» se encuentra

enlazado por el «Ferro-Carril» con la Provincia de Corrientes y los puertos de ella que pertenecen al Alto Uruguay hacen su exportacion por este puerto, es asi que este es de gran porvenir y progreso.

CANALIZACION DEL CORRALITO

Se hace necesaria la canalizacion del «Corralito» para proteccion del comercio y el «Hervidero», incluyendo tambien la Boca del «Yuquerí» por ser los tres de bastante peligro en la navegacion, principalmente el «Corralito» cuyo exámen fué practicado el año 77 por la Comision científica que vino en el vapor «Fulminante» con ese objeto.

ISLA DE ALMIRON

Los buques de ultramar que dan entrada en este puerto, quedan fondeados en la altura de la isla de «Almiron» como á *noventa millas* abajo por ser imposible la navegacion de ellos hasta «Concordia» por los escollos mencionados y falta de caudal de agua, como sucede en el paso del «Chapicuí» como á *catorce ó quince millas* de este puerto y es de fácil canalizacion por ser el de menos agua, y ser de arena y pedregullo; se hace necesario en la Isla de «Almiron», fondeadero de los buques de ultramar que dan entrada en «Concordia», un ponton con una luz ó faro y dotado con un ayudante y *cuatro* marineros para la visita correspondiente de Sanidad.

ARROYO MANZORES

Se hace necesaria una escavacion en la barra del Arroyo «Manzores» para extraer las arenas que se aglomeran en este punto con las grandes avenidas, obstruyendo la embocadura.

Esta Capitania con los marineros al servicio de ella lo ha hecho canalizar lo que ha sido posible con la bajante del rio, haciendo estraer el bono y arenas de la embocadura de dicho arroyo que se aglomeran con las crecientes, ahondando lo posible la entrada.

ASTILLEROS DE CONSTRUCCION

En este puerto no hay astilleros ni maestranzas, solo un carpintero de ribera, ocho talleres de herreria que pertenecen todos á la ciudad, una máquina á vapor de aserrar, otra máquina á vapor de fundicion; las embarcaciones arroyeras son servidas por vecinos estrangeros.

MADERAS DE CONSTRUCCION

No tiene ninguna suya, las recibe del Alto Uruguay por medio de jungadas, sus calidades son: Cedro en tablones, vigas y trozos, Lapacho, Urunday, Grapicuña, Aquilo, Caña, Pirtula, Doro, Laurel negro y blanco.

AYUDANTIAS

Esta Capitania tiene *dos* Ayudantias una de material con sus galerias correspondientes en el puerto de los «Vapores» que es el puerto principal, ésta con la gran creciente que hubo en el año 77, permaneció bastante tiempo circumbalada del agua, ha sufrido algunos deterioros pero de poca consideracion en las galerias que pueden ser remediados fácilmente y con poco costo; la otra de madera en el muelle del «Ferro-Carril» construida por dicha empresa.

JURISDICCION DE ESTA CAPITANIA

Esta Capitania tiene que vigilar los *cinco* puertos de ella

dependientes, como policia fluvial, y recorrer la costa en un trayecto de *veinte á veintiuna milla* desde el arroyo « Grande » que se divide « Concordia » del Departamento de « Villa Colon » hasta el puerto de « Paso del Salto » y « Salto Chico » hasta donde puede ser navegable.

VAPOR

Es ya reconocida por V. S. la conveniencia que habria de dotar á esta Capitania, de una lancha á vapor, que pueda ejercer una vigilancia contínua y útil para evitar sean defraudados los intereses del Fisco, y para el desempeño de todas aquellas comisiones que tienen por objeto hacer cumplir las disposiciones consignadas en los reglamentos de puerto, asi es que no conceptúo necesario detenerme en largas consideraciones al respecto; pero creo de mi deber manifestar nuevamente á V. S. que esta es una de las Reparticiones en donde es mas sentida la necesidad de contar con un pequeño vapor, tanto porque se hallan bajo esta dependencia estensas islas y numerosos puertos de fácil acceso, cuanto porque la proximidad á un Estado vecino, hace que se sustraigan á la accion de la justicia los criminales que con la mayor facilidad, pasan á la costa Oriental.

Provista esta oficina de una lancha en las condiciones indicadas, fácil será evitar que las disposiciones y reglamentos fluviales no se hagan ilusorios para los que se hallan á una gran distancia de este puerto.

MÉDICO DE SANIDAD

Se hace necesario el médico de Sanidad para este puerto, pues no estando dotada esta Capitania del que le corresponde tiene que hacer la visita el Capitan del Puerto ó el ayudante, sin ser llenado como debe ser por el facultativo,

como sucedió el año 77, con los buques que bajaban del Alto Uruguay y de puertos del Brasil, habiendo que establecer la cuarentena que estaba ordenada por resolucion Superior.

MUEBLES

Se hace necesario proveer á esta oficina de muebles adecuados á la importancia de ella, los de suma necesidad son los siguientes: un armario-biblioteca para el archivo, una mesa escritorio, un sofá, una alfombra y un reloj de pared y otros pequeños útiles, cuyo costo no seria de mucho valor.

ARMAMENTO

Reitero nuevamente el pedido de armas, pues las que tiene actualmente á mas de ser del sistema antiguo van quedando inútiles por el mucho tiempo de servicio que tienen, se hace necesario proveer á esta Capitania de quince carabinas Remington, quince machetes y mil tiros á bala

---

El que firma, ruega á V. S. tenga presente el recargado servicio de los empleados de esta Capitania, el reducido personal de un Ayudante, á cuyo cargo le están confiados todos los trabajos que paso á enumerar.

Atenciones del Puerto en la parte de Policia—Visitar los buques de cabotage y ultramar, recibir y despachar los vapores de carga y pasageros, cuyo número puede decirse llega á dos diariamente.

Este servicio se hace á toda hora del dia y de la noche, no solamente los que vienen directamente á este puerto, sino

los que pasan de tránsito, pues todos fondean á entregar y recibir correspondencia y dejar y embarcar pasageros; hay que vijilar *cinco* puertos teniendo que estar en su puesto de dia y de noche sin ser relevado, se hace muy necesario la dotacion de otro Ayudante.

1° *Servicio de Oficina*—Queda reducido á solo un Escribiente para atender á todas las necesidades internas de ella, con un servicio sumamente recargado, cuyo recargo podrá V. S. apreciar debidamente por el cuadro demostrativo de la presente memoria.

2° Lleva los libros de entrada y salida de buques, tanto de ultramar como de cabotage, los de entrada y salida de pasageros, el libro de matrículas, el de actas sobre demandas, el cambio de notas con las diversas reparticiones Nacionales y Provinciales; y finalmente todos los demás libros inherentes á la buena direccion, de una reparticion que como esta es calificada la 3ª de la República.

3° *Estadística*—El laborioso trabajo que exije la remision mensual y trimestral de todas las operaciones de esta Capitania.

Es muy necesario el aumento de sueldo á este empleado, teniendo un servicio sumamente recargado, percibiendo solamente el ínfimo sueldo de 30 *pesos fuertes*, como V. S. verá, dicho sueldo no está en armonia con el laborioso trabajo que le está encomendado á este empleado, cuando hasta los guardas del puerto ganan *cincuenta pesos fuertes*. Espero que V. S. tome en consideracion el servicio de este empleado y se le aumente el sueldo á *cuarenta pesos fuertes*.

PRESUPUESTO

Se hace necesario el aumento de un Ayudante para el muelle del Ferro-Carril cuya Ayudantia la está desempeñando el mismo que fué suprimido por el presupuesto del 77, percibiendo el sueldo de marinero, es de urgente necesidad dotar de un Ayudante para aquel puerto con un sueldo de 25 á 30 fuertes.

Como V. S. debe suponer y tener presente que disminuido el personal hay un recargo considerable en las obligaciones de llenar por cada uno de los empleados, creo de mi deber proponer á la consideracion de V. S. el siguiente:

PROYECTO DE PRESUPUESTO PARA EL AÑO DE 1880

Un Gefe Coronel á.....	pfts.	150
Un ayudante de 2ª clase á.....	»	40
Un escribiente á.....	»	40
Un ayudante 3ª clase á.....	»	30
Un guardian á.....	»	20
Diez marineros á 16.....	»	160
Alquiler de casa.....	»	18
Utiles de escritorio.....	»	15
	pfts.	473

Al dejar terminado aquí mi cometido solo me resta recomendar especialmente á la consideracion de V. S. para que en oportunidad se digne hacerlo al Superior Gobierno á los beneméritos empleados que se hallan bajo mis órdenes, por los servicios prestados tanto en la época de guerra como en el actual estado normal.

Saludo á V. S.

Concordia, Marzo 31 de 1877.

José M. Cordero.

Entrada de Cabotage hasta la fecha

MESES	BUQUES CARGADOS			MESES	BUQUES EN LASTRE		
	Nº de buques	Toneladas	Tripulacion		Nº de buques	Toneladas	Tripulacion
Abril	32	538	102	Abril	14	346	52
Mayo	34	338	71	Mayo	8	179	28
Junio	42	904	147	Junio	18	402	65
Julio	33	751	115	Julio	27	494	85
Agosto	23	376	69	Agosto	13	282	42
Setiembre	34	628	119	Setiembre	10	251	37
Octubre	35	779	123	Octubre	10	246	32
Noviembre	26	389	79	Noviembre	27	580	91
Diciembre	36	1084	146	Diciembre	14	315	52
Enero	11	332	40	Enero	10	259	32
Febrero	26	556	87	Febrero	19	380	68
Marzo	25	502	80	Marzo	21	370	64
TOTAL	347	7177	1178	TOTAL	191	4104	648

Salida de Cabotage hasta la fecha

MESES	BUQUES CARGADOS			MESES	BUQUES EN LASTRE		
	Nº de buques	Toneladas	Tripulacion		Nº de buques	Toneladas	Tripulacion
Abril	29	570	97	Abril	8	98	23
Mayo	38	706	120	Mayo	13	157	37
Junio	43	885	150	Junio	13	172	37
Julio	58	1106	192	Julio	12	149	34
Agosto	36	710	114	Agosto	12	137	31
Setiembre	38	696	126	Setiembre	12	130	34
Octubre	45	812	154	Octubre	5	56	12
Noviembre	43	981	147	Noviembre	9	87	22
Diciembre	58	1079	195	Diciembre	7	226	33
Enero	39	921	138	Enero	8	293	31
Febrero	32	689	110	Febrero	12	219	34
Marzo	43	954	140	Marzo	6	93	13
TOTAL	502	10119	1683	TOTAL	179	1817	341

Entrada de Ultramar

MESES	BUQUES CARGADOS			MESES	BUQUES EN LASTRE		
	Nº de buques	Toneladas	Tripulacion		Nº de buques	Toneladas	Tripulacion
Abril	1	199	12	Abril	—	—	—
Mayo	—	—	—	Mayo	—	—	—
Junio	1	478	14	Junio	2	408	22
Julio	1	131	13	Julio	—	—	—
Agosto	—	—	—	Agosto	—	—	—
Setiembre	—	—	—	Setiembre	1	179	12
Octubre	—	—	—	Octubre	2	237	23
Noviembre	—	—	—	Noviembre	3	1066	37
Diciembre	—	—	—	Diciembre	—	—	—
Enero	—	—	—	Enero	1	190	11
Febrero	—	—	—	Febrero	—	—	—
Marzo	1	242	10	Marzo	1	358	10
TOTAL	4	1050	49	TOTAL	10	2438	115

Salida de Ultramar

MESES	BUQUES CARGADOS			MESES	BUQUES EN LASTRE		
	Nº de buques	Toneladas	Tripulacion		Nº de buques	Toneladas	Tripulacion
Abril	3	618	25	Abril	—	—	—
Mayo	1	199	9	Mayo	—	—	—
Junio	1	185	13	Junio	—	—	—
Julio	3	832	35	Julio	—	—	—
Agosto	—	—	—	Agosto	—	—	—
Setiembre	—	—	—	Setiembre	—	—	—
Octubre	2	308	23	Octubre	—	—	—
Noviembre	2	351	23	Noviembre	—	—	—
Diciembre	1	438	13	Diciembre	—	—	—
Enero	1	385	11	Enero	—	—	—
Febrero	1	190	11	Febrero	—	—	—
Marzo	—	—	—	Marzo	—	—	—
TOTAL	15	3506	163	TOTAL	—	—	—

Entradas de Vapores de Cabotage

MESES	VAPORES CARGADOS			MESES	VAPORES EN LASTRE		
	Numero de vapores	Toneladas	Tripulacion.		Numero de vapores	Toneladas	Tripulacion.
Abril	13	2264	395	Abril	1	200	40
Mayo	17	3262	559	Mayo	1	260	26
Junio	24	5509	813	Junio	2	500	78
Julio	23	4982	775	Julio	1	200	40
Agosto	23	5642	799	Agosto	2	560	66
Setiembre	28	6940	982	Setiembre	—	—	—
Octubre	28	6814	988	Octubre	2	600	80
Noviembre	27	6962	958	Noviembre	1	200	40
Diciembre	28	6864	990	Diciembre	—	—	—
Enero	29	7148	1054	Enero	1	260	26
Febrero	25	6194	898	Febrero	1	198	22
Marzo	28	6704	921	Marzo	3	700	116
	110	69285	10142		15	3678	534

Salidas de vapores de cabotage.

MESES	VAPORES CARGADOS			MESES	VAPORES EN LASTRE		
	Numero de vapores	Toneladas	Tripulacion.		Numero de vapores	Toneladas	Tripulacion.
Abril	5	684	109	Abril	7	1174	238
Mayo	1	164	24	Mayo	9	2000	314
Junio	4	814	143	Junio	15	3380	512
Julio	8	1624	251	Julio	13	3020	486
Agosto	9	1878	288	Agosto	18	4570	671
Setiembre	10	2164	345	Setiembre	17	4318	591
Octubre	12	2884	426	Octubre	13	3560	502
Noviembre	10	2176	349	Noviembre	18	4790	657
Diciembre	14	3458	483	Diciembre	15	3860	557
Enero	14	3188	476	Enero	15	3820	564
Febrero	12	3002	390	Febrero	13	3400	512
Marzo	11	2770	402	Marzo	16	3938	539
	110	24806	3686		169	41830	6143

Movimiento de entrada y salida de pasajeros.

MESES	ENTRADAS		MESES	SALIDAS	
	Vapores	Pasajeros		Vapores	Pasajeros
Abril	14	158	Abril	12	10
Mayo	18	151	Mayo	10	19
Junio	26	200	Junio	19	38
Julio	24	148	Julio	21	19
Agosto	25	129	Agosto	27	13
Setiembre	28	130	Setiembre	27	21
Octubre	30	135	Octubre	25	22
Noviembre	28	158	Noviembre	28	16
Diciembre	28	252	Diciembre	29	16
Enero	30	160	Enero	29	20
Febrero	26	140	Febrero	25	30
Marzo	31	190	Marzo	27	40
	303	1951		279	264

DESPACHO INMEDIATO

NOTAS RECIBIDAS EN EL AÑO 1878 HASTA LA FECHA

Reparticiones Nacionales

	Núm.
Capitania General	62
Ministerio de Guerra	1
Ministerio de Hacienda	3
Ministerio del Interior	1
Sub-Secretario de Hacienda	1
Gefe de la Mesa de Estadística	7
Administracion de Rentas	19
Administracion de Correos	1
Total	95

NOTAS RECIBIDAS EN EL AÑO 1878 HASTA LA FECHA

Reparticiones Provinciales

	Núm.
Gefatura Política del Departamento	5
Juez de Paz del Departamento	11
Presidente de la Municipalidad	2
Total	18

NOTAS RECIBIDAS EN EL AÑO 1878 Y HASTA LA FECHA, DE VARIAS REPARTICIONES

	Núm.
Capitan del Puerto de «Gualeguaychú»	1
Capitan del Puerto del «Salto»	3
Gefe Político de «Monte Caseros»	1
Vice-Consulado Oriental de esta ciudad	2
Comision de Agricultura del Departamento del «Salto»	1
Total	8

TELÉGRAMAS RECIBIDOS EN EL AÑO 1878 Y HASTA LA FECHA

	Núm.
Capitania general	37
Ministerio de la Guerra	2
Ministerio del Interior	6
Ministerio de Hacienda	4
Ministerio de Relaciones Esteriores	1
Gobernador de la Provincia	3
Sub-Secretario de Marina	5
Sub-Secretario de Hacienda	1
Capitan del Puerto del «Uruguay»	2
Guarda de «Federacion»	6
Inspector General de Armas	1
Receptor de «Victoria»	3
Receptor de «Diamante»	1
Total	72

NOTAS DIRIGIDAS Á REPARTICIONES NACIONALES Y PROVINCIALES EN EL AÑO 1878 Y HASTA LA FECHA

NACIONALES	Núm.	PROVINCIALES	Núm.
Capitania General	83	Al Gefe Politico del Departamento	10
Al Ministerio de la Guerra	2	Al Juez de Paz del Departamento	10
Al Ministerio de Hacienda	3	Al Presidente de la Municipalidad	2
Al Ministerio del Interior	2	Al Vice-Cónsul Oriental	2
Al Contador General de la Nacion	7		
Al Gefe de la mesa de Estadística	12		
Al Capitan del puerto de Gualeguaychú	1		
Al Capitan del puerto de Salta	3		
Al Sub-secretario de Hacienda	1		
Al Gefe Politico de Caseros	1		
Administrador de Correos	2		
Comandante General de Marina	1		
Al Capitan de puerto del Paraná	2		
Al Administrador de Rentas	19		
Al Capitan del puerto de Paysandú	3		
Total	142	Total	22

TELÉGRAMAS DIRIJIDOS EN EL AÑO 1878 Y HASTA LA FECHA

	Núm.
Capitanía General	83
Ministerio de la Guerra	4
Ministerio del Interior	5
Ministerio de Hacienda	4
Ministerio de Relaciones Esteriores	1
Gobernador de la Provincia	3
Sub-Secretario de Marina	5
Capitan del Puerto « Uruguay »	3
Guarda de « Federacion »	8

	Núm.
Inspector General de Armas.....	1
Receptor de « Victoria ».....	3
Receptor del « Diamante ».....	1
Total....	122

COMISIONES DE LA FALUA DE ESTA CAPITANIA

Los viajes practicados por la embarcacion destinada á recorrer el rio y ejercer la vijilancia de la costa, son *cincuenta*.

DETENCIONES

Las detenciones de personas hechas á pedimento del Juzgado de Paz de esta ciudad ascienden á *treinta* por diferentes causas.

PASAJES ESPEDIDOS

Se han espedido por órden superior *doce pasajes* de primera clase y dos de proa en los vapores de la carrera. Por el tren se han espedido por órden superior *cinco* pasajes de primera clase y *siete* de segunda.

MULTAS IMPUESTAS

Se han impuesto *doce* multas, ascendiendo su importe á 55 *pesos fuertes* cuya cantidad ha sido enviada á la Mesa de Estadística, habiendo quedado la tercera parte en esta Capitania como está ordenado.

GUARDIA NACIONAL DE MARINA

Se han enrolado en esta Capitania desde que se abrió el enrolamiento, 71 ciudadanos.

DEMANDAS ATENDIDAS

Las demandas entabladas ante esta autoridad por patrones y marineros de buques, ascienden á *cincuenta*, las cuales han sido arregladas satisfactoriamente.

EMBARCACIONES DE LA NACION

Una falúa perteneciente á esta Capitania y otra perteneciente al Resguardo.

ORDENES CUMPLIDAS

Se han cumplido *cincuenta* emanadas de diferentes autoridades.

PAPEL SELLADO INVERTIDO EN TRAMITACIONES

Mil ciento y quince invertidos en pasavantes á los buques, de á *cincuenta centávos* cada uno, y *cien* sellos de á *veinte y cinco* centavos en solicitudes.

TRABAJOS Y MEJORAS VERIFICADAS

Se han efectuado por los tripulantes, la limpieza y pintura de la falúa, limpieza de armas, compostura de velas, han estraido las arenas que se aglomeran en el « Arroyo Manzores. »

VESTUARIOS USADOS POR LOS MARINEROS

Son usados por un guardian y diez marineros.

RACIONES CONSUMIDAS POR LOS MARINEROS

No se ha consumido ninguna, por la razon de que no son racionados, siendo de necesidad sean racionados, el sueldo

de 12 fuertes que reciben es muy insignificante y no les alcanza para comprar los alimentos necesarios.

Espero tenga V. S. en cuenta lo espuesto y se sirva hacerlo presente á la Superioridad.

EMBARCACIONES MATRICULADAS

Se han matriculado tres botes y dos chatas.

EMBARCACIONES VENDIDAS

Se han vendido 4 botes y un buque de 10 toneladas.

SINIESTROS MARITIMOS

El 24 descargó una borrasca del S. O. en este puerto, el pailebot « Niño Prudente » se fué contra la costa en el muelle del Saladero « Concordia » no hubo ninguna desgracia personal, se le prestaron por esta Capitania los auxilios necesarios.

El pailebot « Primogénito », garreó y se fué sobre la balandra « Nueva Milanesa », se le prestaron á ambos los auxilios correspondientes.

El 17 de Marzo del corriente año descargó una borrasca del N. O. tumbando en el muelle del Saladero «Concordia» el lanchon nacional «Rosita», salvándose el patron, única persona que habia á bordo, fué prestado el auxilio por la falúa de esta Capitanía.

Concordia, Marzo de 1879.

José M. Cordero.

Subdelegacion de Marina del Tigre

PRESUPUESTO

		1878	1879
Un Gefe	$f.	100	
Un Ayudante 1°	«	60	
Un Escribiente	«	30	
Un Contramaestre	«	25	IGUAL
Un Guardian	«	20	
Trece marineros á 12 ft. uno	«	156	
Alquiler de casa	«	17	
Gastos de Escritorio	«	10	
Total al mes		418	

DESPACHO INMEDIATO

Notas mandadas	335
Idem recibidas	330
Telégramas mandados	87
Idem recibidos	143

TRABAJOS Y MEJORAS VERIFICADAS

Con los marineros de esta subdelegacion, y aprovechando de las bajantes ordinarias se practicaron varias escavaciones en la ribera, y con el material extraido se concluyó un veredon de ciento cincuenta metros de largo por cuatro de ancho y suficiente alto para defender de las mareas el camino existente sobre la ribera del rio.

Este veredon á mas de servir como terraplen de defensa, será con el tiempo un paseo ameno, pues en él se han colocado una cantidad de plantas de álamos de la Carolina, eucaliptus, etc., etc.

En el canal frente á San Fernando y San Isidro, se han repuesto cuatro boyas pintadas de negro sobre el veril del banco del N., quedando la primera frente á la fábrica de ladrillos de San Isidro y como á tres millas de la costa; y las otras tres sucesivamente á una distancia de trescientos metros una de otra, la última queda en la embocadura del rio Lujan frente á San Fernando. —Estas boyas quedan en línea recta de E. á O.

Se han efectuado por los marineros de ésta, importantes reparaciones, en la casilla y falúa de esta Subdelegacion, han hecho quinientos treinta y seis viajes á distintas partes y en diferentes comisiones, sinembargo de hacerse una ronda todas las noches.

TRABAJOS PROPUESTOS

De conveniencia suma seria la apertura del arroyo de las «Caravelas» con el Paraná de las Palmas.

La realizacion de esta obra importantísima que facilitaria y mejoraria los rios fluviales del Alto Paraná, influirá en el desarrollo material del cabotaje y del comercio en general, y tendrá su utilidad aun para los buques de nuestra escuadra que necesitan facilitar los medios de comunicacion al arsenal de Zárate y á la Isla de Martin Garcia.

Estraer de este riacho una cantidad de escollos, que dificultan la libre navegacion.

Estraer del Paraná de las Palmas, el casco del pailebot «Paloma», que se encuentra completamente á pique, ofreciendo algun peligro á la navegacion.

VAPOR

De suma importancia seria proveer á esta reparticion de un vaporcito de poco calado para poder hacer la policia que le está encomendada por las islas, pues contínuamente se reciben denuncias de hechos que se cometen en las mismas y á grandes distancias de este punto; y generalmente las denuncias que se hacen son de que algunas embarcaciones introducen contrabandos de la costa Oriental— por la barca *Miní Guazú*, y etc., etc., puntos que quedan á 50 leguas de distancia de este punto mas ó menos y que por la misma distancia no se pueden atender debidamente con las embarcaciones á remo.

CARBON

Con los marineros de esta, se han descargado y recibido 180,625 libras de carbon de piedra para el depósito que se encuentra á cargo y cuidado de esta Sub-delegacion y se han entregado y embarcado por los mismos, para diferentes buques 414,229 libras.

CONSTRUCCION DE EMBARCACIONES

Se han construido:

Veinte y cuatro	24 canoas
Una	1 chalana
Dos	2 lanchones
TOTAL—	27 embarcaciones.

MATRICULAS Y VENTAS

Se han matriculado:

Sesenta y ocho	68 canoas
Una	1 buseta

Once	11 botes
Dos	2 chalanas
Dos	2 chatas
Una	1 lancha
Tres	3 lanchones
Dos	2 balandras
Total	90 embarcaciones

SE HAN VENDIDO

Cuatro	4 balandras
Tres	3 cuters
Tres	3 lanchones
Dos	2 lanchas
Tres	3 busetas
Diez y ocho	18 botes
Cinco	5 chatas
Treinta y cuatro	34 canoas
Total	72 embarcaciones

MULTAS

Se han impuesto veinte y seis multas, siendo el producido de ellas la suma de tres mil trescientos veinte y cinco pesos moneda corriente, (3,325.)

DEMANDAS

Se han atendido veinte y ocho demandas escritas en papel sellado de veinte y cinco centavos, por salarios, alquileres de embarcaciones, etc., etc.

DETENCIONES Y CAPTURAS

Se han recibido veinte y ocho órdenes de diferentes jueces para detenciones y ocho órdenes para capturas.

EMBARGOS

Se han recibido cuatro órdenes para embargar diferentes embarcaciones en este punto, quedando tres sin efecto.

PASAJES

En todo el año 1878 se han espedido novecientas veinte y ocho órdenes para pasajes en el ferro-carril del Norte.

VESTUARIO

Se han consumido por la marineria de esta Subdelegacion, durante el año 1878, quince vestuarios de invierno y quince de verano.

PAPEL SELLADO

Se ha consumido en tramitacion por esta Oficina, durante el año 1878 el siguiente papel sellado:

De 1 peso fuerte, 18; de 50 centavos, 1,675; de 25 idem, 494; de 10 idem, 382.

GUARDIA NACIONAL DE MARINA

Por las respectivas Comandancias Militares de esta jurisdiccion se han enrolado el número siguiente de guardias nacionales de marina:

Las Conchas 28.—San Fernando 71 y San Isidro 38.—Total de enrolados 137.

Movimiento de vapores

MESES	ENTRADAS			SALIDAS		
	Vapores	Toneladas	Tripulacion	Vapores	Toneladas	Tripulacion
Enero	8	283	57	3	28	10
Febrero	10	819	116	11	746	94
Marzo	20	1852	258	16	1536	178
Abril	14	1582	200	9	1146	133
Mayo	11	1268	154	9	1098	126
Junio	2	1290	168	8	976	112
Julio	6	936	86	2	244	28
Agosto	4	258	46	5	538	97
Setiembre	12	752	108	9	513	52
Octubre	7	644	89	5	372	34
Noviembre	9	905	85	11	1159	97
Diciembre	12	678	82	5	372	34
TOTAL	125	11267	1449	93	8728	994

Movimiento de buques

MESES	ENTRADOS						SALIDOS					
	CARGADOS			VACIOS			CARGADOS			VACIOS		
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion
Enero	107	905	253	30	635	91	57	560	140	124	1045	295
Febrero	177	1563	396	27	307	74	68	782	184	106	979	249
Marzo	145	921	334	29	281	72	68	598	168	73	652	187
Abril	166	1048	371	34	334	94	91	806	340	101	573	240
Mayo	151	946	417	14	139	45	73	669	216	74	339	201
Junio	172	907	396	17	257	56	59	660	178	87	466	193
Julio	212	1283	492	22	543	85	75	756	201	126	786	291
Agosto	187	1074	477	6	86	19	68	591	206	113	562	275
Setiembre	228	1570	622	14	275	58	80	835	271	131	766	339
Octubre	241	1635	667	22	467	68	74	1108	282	143	811	367
Noviembre	192	1168	545	33	650	145	67	1023	259	147	836	350
Diciembre	166	1062	480	24	331	84	50	655	205	99	525	278
TOTAL	2142	14080	5480	272	4305	891	830	9043	2650	1324	8340	3265

Movimiento de pasajeros

MESES	ENTRADOS			SALIDOS		
	V	M	N	V	M	N
Enero	42	10	—	—	—	—
Febrero	227	51	—	120	14	—
Marzo	363	58	5	196	46	2
Abril	373	66	1	258	19	1
Mayo	434	62	—	229	25	—
Junio	222	58	2	236	45	—
Julio	108	17	1	73	11	—
Agosto	36	2	—	13	2	—
Setiembre	81	12	1	19	2	—
Octubre	59	11	—	38	2	4
Noviembre	85	14	1	46	7	—
Diciembre	44	12	—	25	4	—
TOTAL	2074	373	11	1238	177	8

Tigre, Marzo 1° de 1879.

Demetrio Seguí.

Capitania del Puerto del Riachuelo

MOVIMIENTO DEL PUERTO DEL RIACHUELO DURANTE EL AÑO 1878

Buques de Ultramar, entrados	19	con tons.	5464
« « « salidos.	9	« «	2468
« de cabotaje, entrados	4160	« «	103774
« « « salidos.	4196	« «	106749
« playeros, entrados y salidos	16997	« «	157220
Vapores de cabotaje, entrados.	126	« «	9640
« « « salidos.	130	« «	9898
Pasageros entrados	512		
« salidos	414		
Siniestros marítimos sin pérdida total del buque	3		
Id. id. con pérdida del buque.	1		
Viajes hechos por las embarcaciones de esta Capitanía á la costa	48		

MOVIMIENTO DE OFICINA

Embarcaciones menores vendidas y en cuyas ventas ha intervenido esta Capitanía	28
Demandas oidas y resueltas	396
Notas diversas, dirijidas	170
« « recibidas	201
Órdenes de jueces, sobre detenciones y embargos, cumplidas y devueltas	98
Permisos espedidos, para tirar buques á tierra	257
« « « « « al agua	239

Informes espedidos (por órden superior).....	12	
Arrestos impuestos.....	76	
Producido de multas impuestas.....	84	$f.
Buques construidos.....	19	

Riachuelo, Marzo 5 de 1879.

Enrique Sinclair.

Subdelegacion de Marina del Baradero

Baradero, Febrero 24 de 1879

Al Señor Capitan General de Puertos.

Tengo el honor de contestar á su parte telegráfico, de fecha 18 del corriente, pidiendo los antecedentes á continuacion que forman la Memoria de esta Subdelagacion correspondiente al año próximo pasado de 1878.

Presupuesto mensual de la Reparticion—No existe.

Despacho inmediato—Notas recibidas 39; notas dirijidas 30.

MOVIMIENTO DE BUQUES DE CABOTAGE A VELA

Entrados con carga ...	266	con	4664	toneladas	72 cs.
Salidos con idem.....	665	»	7980	»	77 »
Entrados en lastre.....	659	»	8153	»	38 »
Salidos en idem.....	272	»	4177	»	56 »

BUQUES A VELA DE ULTRAMAR

Entrados en lastre	3	con 916	toneladas
Salidos con carga.....	3	» 916	»

Pasageros entrados— 1542.

Id. salidos — 1051.

Vapores entrados de cabotage (cuyo tonelage está incluido al de los buques de vela)—Entrados en lastre 32; salidos en lastre 32.

Matrículas, ventas y cambios de bandera—Matrículas 5; ventas 3.

Siniestros marítimos en la jurisdiccion—En el tiempo de la creciente se sumergieron dos buques: uno á consecuencia de un torbellino de viento y el otro por haberse abierto un rumbo sobre un raigon. Pasado aquello, ambos fueron salvados, siguiendo viage.

Demandas atendidas—56.

Producido de multas—Dos, importantes en junto, seis pesos fuertes, por infraccion al artículo 27 del Reglamento para cabotage.

Permisos y órdenes—42.

Delitos cometidos y sumarios levantados—3, leves.

Guardia Nacional de Marina—Segun antecedentes del sustituto del señor Comandante de esta Guardia Nacional, son siete los individuos inscritos en la espresada.

Detenciones y embargos—Seis, preventivos.

Papel sellado invertido en tramitaciones—Sesenta sellos de 25 cts.

Jurisdicion de esta subdelegacion—Desde el arroyo nombrado Tala, boca de arriba del arroyo de este puerto, hasta el nombrado de Areco, en la Boca de abajo, rádio poco mas ó menos doce millas.

Existencias navales de la Nacion—Ninguna.

Patentes espedidas en el año—49

Necesidades—Seria conveniente al mejor servicio, habiendo ya hecho la misma solicitud en la Memoria del año anterior, la dotacion siquiera de un ordenanza con 12 ó 15 pesos fuertes mensuales para las diligencias de la Sub-delegacion, que diariamente ocurren en este puerto, cuya importancia relativa se puede calcular por los datos espresados.

Es cuanto sobre el particular tengo que poner en conocimiento del señor Capitan General de Puertos.

Dios guarde á V. S.

Manuel Lossada.

Baradero, Febrero 27 de 1879.

Al señor Capitan de Puertos.

Tengo el honor de participar al Sr. Capitan General, que en la nota Memoria de esta Sub-delegacion de Marina por el año 78, remitidas por correo de antes de ayer, se ha cometido el error siguiente:—Donde dice «Producido de multas» se han puesto dos de 3 pfts. por infraccion al art. 27 del Reglamento para Cabotaje Nacional y se ha omitido una impuesta en el mes de Agosto por 100 $ m/c por infraccion al art. 8°. Suplico á V. S. se sirva ordenar tomar nota de esta omision para la exactitud debida.

Dios guarde al Señor Capitan General.

Manuel Lossada.

Sub-delegacion de Marina de Campana

Receptoria Nacional de Campana y Sub-delegacion de Marina.

Campana, Marzo 5 de 1879.

Al señor Capitan General de Puertos.

Remito á V. S. los datos pedidos por la Oficina de Estadística Marítima de fecha Noviembre 14 próximo pasado.

En la jurisdiccion de esta Sub-delegacion no ha ocurrido ningun naufragio en el año ppdo. Esta Sub-delegacion intervino en el del vapor *Esmeralda* acaecido el 23 de Junio en el parage denominado «Vuelta de San Antonio», jurisdiccion de Zárate distante 20 millas de este puerto, á pedido de su capitan que se presentó con toda su tripulacion y pidió á esta Sub-delegacion el auxilio necesario.

Este vapor venia del Rosario con destino á Buenos Aires con frutos del país; se salvaron algunas mercaderias cuyo detalle se adjunta, el buque se perdió totalmente. De este siniestro se dá cuenta á esa Capitania General en nota de fecha Junio 30.

Los sellos invertidos en solicitudes que se relacionan con asuntos de marina ascienden á 21 del valor de 25 centavos, importe $fts. 5.25.

Sellos empleados en solicitudes para ocupacion de ribera 19 del valor de 1 $fts., importan $fts. 19.

En la jurisdiccion de esta Sub-delegacion no hay otro puerto por donde se practiquen operaciones comerciales.

Esta Sub-delegacion no ha recibido instrucciones respecto

á la Guardia Nacional de Marina por cuyo motivo se ha procedido á enrolar á los individuos que por ley deben componerla.

El personal de empleados nacionales que hay en este puerto con todos de Aduana, se compone de un Receptor, un Vista Contador, tres guardas y dos marineros, teniendo para su servicio una falúa con sus correspondientes útiles en buen estado.

Establecimientos de construcciones navales, carpinteros de ribera, herreros y maestros constructores, no hay.

Patentes de Prácticos Lemanes, de puerto, de baqueanos y pescadores de red, no se ha expedido ninguna.

Patentes para ocupacion de ribera se ha expedido una de valor $ 60.

Patentes de navegacion se han expedido seis, cuatro de 1 $f. y 2 de á 6 $fts.

Patentes de Sanidad se han expedido 10 de valor de $fts. 5 para buques de ultramar.

El movimento de este puerto es ya de alguna consideracion. El personal de empleados no responde al trabajo que dá, es muy limitado y no siempre se puede cumplir con las obligaciones que les están encomendadas.

Espuse á V. S. hace algun tiempo que forzosamente tenia que ocuparme con preferencia de los trabajos de Aduana y que no siempre podia atender los asuntos de la Sub-delegacion con la regularidad y atencion que muchos de ellos requerian.

En la actualidad considero muy importante crear una Sub-delegacion con una pequeña dotacion ó por lo menos mandar un oficial que se entienda en todo lo relativo á la marina. Como á V. S. le consta, este es el puerto de partida de los vapores que hacen la carrera hasta Santa-Fé, el movimiento de pasajeros es de mucha importancia tanto al embarque como al desembarque; los empleados tanto á la

hora de salida como de entrada de vapores están ocupados en entregar y recibir carga y otras obligaciones que hay que atender con bastante actividad en esos momentos, así es que la policia de embarcaciones, muelle y ribera, está completamente descuidada y no siempre se puede intervenir en las querellas que se suscitan entre marineros, pasageros, changadores, etc. Lo mismo sucede con las órdenes de detencion que contínuamente se reciben de esa Capitania General y Juzgados, que rara vez se cumplen por no haber un empleado que se ocupe con preferencia de estos asuntos.

Mis tareas de Aduana me han impedido remitir estos datos en el tiempo designado en la nota ántes citada, como de coleccionar otros que aunque no se me pidan, contribuirian á hacer conocer este puerto que prospera rápidamente merced á las sábias disposiciones dictadas por el Exmo. Gobierno y no pasará mucho tiempo que sea uno de los mas frecuentados de la República.

Dios guarde á V. S.

José A. Tudury.

RELACION DE LAS MERCADERIAS SALVADAS DEL NAUFRAGIO DEL VAPOR «ESMERALDA»

149 Ciento cuarenta y nueve pellones tucumanos.
22 Veinte y dos ponchos puyas.
1 Una sobrecama de lana.
5 Cinco fardos tabaco.
7 Siete bolsas harina.
2 Dos cajones pasas.
2 Dos faroles.
2 Dos salvavidas.

1 Un tacho fierro.
1 Un compás.
2 Dos velas viejas.
1 Una llave del telégrafo.
1 Una campana de lata.
3 Tres banderas de señales.
2 Dos espejos.

Campana, Julio 25 de 1878.

Capitania del Puerto de Gualeguaychú

Al señor Capitan General de Puertos.

I

Señor:

Tengo el honor de presentar á V. S. la Memoria de esta Capitania correspondiente al año que terminó de 1878.

Prosiguiendo mi cometido, creo un deber hacer sentir nuevamente á V. S. las necesidades que á pesar de haberlo manifestado en mis memorias anteriores, no obstante, como ninguna de ellas se han realizado, y á fin de llenar el cumplimiento de los Reglamentos para las Capitanias de Puertos de la República en su artículo 7, me permito recordarlos nuevamente.

II

Cada dia se hace sentir mas la necesidad de un muelle, pues las dificultades que presenta este arroyo, tanto en sus

bajantes como en sus crecientes, hacen morosa la carga y descarga.

En el año 77 tuve el honor de elevar por intermedio de V. S. el plano y propuesta para construccion de uno, promovido por los señores Ferro, Carrasco y Guiotti, que hacian al Superior Gobierno, y como hasta la fecha nada se ha resuelto al respecto, llamo nuevamente la atencion de V. S. y del Superior Gobierno de la urgente necesidad y conveniencia que hay de un muelle en este puerto, pues el actual cada dia se derrumba mas, y como ha tenido ocasion de observarlo el Ingeniero Nacional, señor Rojas, si no se atiende con prontitud á la compostura del que tenemos, cada dia que pase demandará mayor costo su refaccion.

III

Tengo tambien que llamar la atencion de V. S. de lo que hoy se llama ribera de este puerto, pues á consecuencia de las grandes avenidas, toda la barranca se la ha llevado las corrientes, y si no se toma una medida séria, pronto vendremos á quedar sin lo que hoy se llama ribera, pues ésta se convertirá en un bañado.

El medio mas fácil de asegurar la ribera, seria el de hacer un murallon de *cuatrocientos metros de piedra*, que éste con sus defensas de maderas duras, con su correspondientes llaves, vendria á la vez á ser un muelle de primer órden, y esto no costaria al tesoro más que la construccion de un muelle de madera.

La construccion que me permito indicar del muelle vendrá á reportar tres ventajas.

Primera: asegurar la ribera y que las corrientes no lo destruyan mas; segundo: un espacioso muelle; y tercero: que se formaria una gran alameda á la vez.

IV

Otra de las necesidades apremiantes es la de la canalizacion de la boca, así como de la limpieza del arroyo, haciendo á la vez desaparecer los escollos que esta tiene.

Todos los resíduos que se estrajeren de la canalizacion y limpieza, se podrian utilizar en el terraplen del murallon, lo que vendria á presentar al Gobierno una gran economía en dichos trabajos.

V

Tambien he manifestado á V. S. la necesidad que tiene la boca de este arroyo de un faro, pues lo bajo de su costa y la poca agua que tiene, presentan actualmente dificultades para su entrada, y como esta obra seria de poco costo al Superior Gobierno, pronto el Erario reembolsaria su valor con la tarifa que estableciese del faro.

VI

Tambien tendria que llamar la atencion de V. S. sobre otras mejoras, y entre ellas la Casa-capitania, y la conveniencia de establecer una Ayudantía en la boca de este rio; pero teniendo en vista el estado del tesoro, y la economia que el Superior Gobierno ha encontrado por conveniente hacer, me reservo para mejor oportunidad.

VII

Con motivo de las nuevas leyes y disposiciones que se han dictado y á fin de poder dar cumplimiento debidamente á todas ellas, esta Capitania no cuenta con elementos suficientes.

A V. S. le consta que el canal principal está á 18

millas, que tiene estensas costas que vijilar, y que solo cuenta con una falúa para todo el servicio, por consiguiente se necesita un vaporcito capaz de navegar en todo tiempo en el rio Uruguay, así como de aumento de personal, pues con el que hoy tiene no se puede llenar el servicio.

VIII

SUELDOS

El que está asignado al personal de esta Reparticion, puede decirse que está reducido á la mitad del que en los años anteriores se ha pagado, pues el papel del curso legal con que se nos abona, hay meses que sufre hasta un 30 por ciento de quebranto, por consiguiente, puede decirse que los empleados están á medio sueldo.

Por lo que llamo la atencion de V. S. á este respecto, así como la conveniencia que hay en que se le dé rancho á la tripulacion, teniendo en vista lo caro que es la vida en este pueblo y con el sueldo actual, no puede tenerse buena tripulacion sin que se les pague un buen sueldo, ó tenga igual á los de segunda clase de la armada, y con rancho.

Tambien me permito hacer una mencion especial sobre el Ayudante de esta Capitania y del Escribiente.

Sobre el primero por los servicios de interés prestados en distintas comisiones y en cuanto al segundo, el recargo de trabajo que tiene, y por consiguiente con *treinta pesos fuertes* que le acuerda el presupuesto no está recompensado lo que le está encomendado.

IX

Nuevamente hago presente á V. S. el mal estado del muelle de pasajeros, y si no se atiende con tiempo, no está

distante que la primera avenida ó creciente, lo destruya totalmente.

Como lo signifiqué en mi memoria del año 77, si no se llevan á cabo las obras del puerto, que con *dos mil pesos fuertes* se podria hacer una compostura formal y el Superior Gobierno vendria á usufructuar el derecho de muelle de carga y descarga arreglándose debidamente éste.

MOVIMIENTO MERCANTIL DE PUERTO

Ultramar

En el año que terminó han entrado: cargados 7, con 1922 toneladas y 69de tripulacion: y en lastre 22, con 5431 toneladas y 243 de tripulacion.

Han sido cargados 27, con 7,672 toneladas y 288 de tripulacion: y en lastre 2, con 790 toneladas y 25 de tripulacion.

Cabotaje

Han entrado cargados: 316 buques, con 5531 toneladas, y 290 tripulantes: y en lastre: 336 buques, con 5718 toneladas, y 1052 tripulantes.

Han salido cargados: 390 buques, con 8261 toneladas, y 1228 tripulantes, y en lastre 249, con 3279 toneladas, y 668 tripulantes.

Pasajeros

Han entrado: 2082 varones, 448 mujeres y 45 niños.
Han salido: 1945 varones, 447 mujeres y 60 niños.

nuel Zaballa hasta 1° de Agosto de 1871, en que se nombró al Teniente de Marina D. Luis F. Casavega, quien estuvo hasta el 1° de Marzo de 1876, que fué relevado por el Sargento Mayor D. Eulogio Diaz, quien estuvo hasta el 1° de Enero del corriente año, fecha en que fué nombrado el que suscribe.

PRESUPUESTO DE ESTA CAPITANIA PARA 1879

Un Capitan de Puerto, Sargento Mayor..	$fts.	100
Un Ayudante.....	»	40
Un Escribiente.....	»	30
Un guardian.....	»	20
Siete marineros á doce $fts. uno.....	»	84
Gasto de escritorio.....	»	10
	$fts.	284

DESPACHO INMEDIATO

Correspondencia con diferentes autoridades. 320 notas
Telégramas espedidos..... 197

TRABAJOS Y MEJORAS VERIFICADOS

Conservacion del local de esta Capitania.

Embarcaciones y útiles de ellas y policia material del Puerto.

PROPUESTAS

Se pasaron varias notas acompañando un informe de las reparaciones necesarias en la oficina y cuartel de esta Reparticion, encontrándose completamente deteriorados sus techos y paredes, las que son de adove crudo, y amenazando destruccion á pesar de los gastos particular-

mente hechos y que se están haciendo, habiéndose levantado una pared de ladrillo en lugar de una de barro, que con las aguas fluviales se derrumbó.

CONSTRUCCION DE EMBARCACIONES MAYORES Y MENORES

Embarcacion de la Nacion	1	
Idem mercantes	46	
Idem arqueadas en este puerto	43	
Buques carenados y compuestos	54	
Idem matriculados	22	
Cambio de bandera	1	
Siniestros marítimos	3	
Auxilios prestados	27	
Productos de multas	84	$fts.
Demandas atendidas	75	
Permisos y órdenes	227	
Delitos cometidos	25	
Sumarios levantados	7	
Detenciones	67	
Embargos	17	
Arrestos impuestos	41	
Pasages espedidos	40	
Patentes diversas	177	
Viages hechos por la falúa	175	
Inventarios	18	
Vestuarios usados para la tripulacion	8	
Raciones consumidas	6	
Salvatajes hechos	11	
Papel sellado consumido con esclusion de la Escribania de Marina	227	sellos

JURISDICCION DE HECHO Y DE DERECHO

Principia en los límites de la jurisdiccion de la Capitania

del Puerto del Rosario, sirviendo para ello el arroyo del Monte de los Padres y terminando al Norte en el Arroyo del Rey; midiendo una estension de mas de cien leguas, contando las sinuosidades de su costa, además un número considerable de islas comprendidas en la jurisdiccion de esta Capitania.

TRABAJOS Y MEJORAS HECHAS POR EL SARGENTO MAYOR DON EULOGIO DIAZ

Reparaciones en las paredes, puertas y ventanas y el mueblaje que estaba muy deteriorado. Se colocó una asta bandera en la azotea de la Capitania, hecha de una percha de pino de tea de ocho metros de largo, con su trípode de madera de quebracho, perilla de caoba y doble juego de rondanas de fierro para las dos drisas que se colocaron. Se repararon en varias ocasiones las falúas, poniéndoles rumbos, calafateándolas y pintándolas.

Hace algun tiempo que el bote chico que servia de falúa, no pudiendo sostenerse á flote ni admitiendo compostura se mandó sacar á tierra, y la falúa grande está en malísimo estado, por lo que se hace necesario una falúa de tamaño regular para reemplazarla, pues siendo reducido el personal de tripulacion se necesita una embarcacion ligera para atender con exactitud las diferentes comisiones que hay que desempeñar.

MOVIMIENTO DE EXISTENCIAS NAVALES

No ha habido ninguna, porque no existe en esta Reparticion carbon ni otros artículos de la Nacion.

Fueron recibidos de la Comisaria de Guerra y Marina y remitidos á los Gefes de fronteras, gran cantidad de bultos con destino á la guarnicion de ella, como igualmente varias canoas con sus palas.

Se proveyó á la cañonera *República*, vapor *Vigilante* y *Feliz Esperanza* de los artículos que necesitaban, prévias las órdenes del caso.

GASTOS FUERA DE PRESUPUESTO HECHOS POR EL SARGENTO MAYOR DON EULOGIO DIAZ

Estando terminado y precisado el presupuesto decretado á esta Capitania que se limita á los sueldos de los empleados, se ha sugetado en un todo á él para el ordinario, si bien hay muchos gastos fuera del presupuesto abonados por el Sargento Mayor Diaz en lo que ha sido posible, y otros en cuenta de cargo de la Reparticion con garantias del mencionado Mayor.

Estos gastos fueron hechos como estraordinarios é indispensables; como estaba acordado, que los artículos para la conservacion fuesen pedidos cada seis meses, como así se hizo, teniendo provisoriamente la necesidad de sacar al crédito y á nombre del Gobierno lo mas apremiante y necesario, como ser artículos navales para la reparacion y movilidad de las falúas, de la casa que proveia ésta por la disposicion de la costa y rio de esa ciudad, que es la que provée por órden de la Comisaria de Guerra y Marina.

Por lo que me permito decir á V. S. que despues de los gastos hechos fuera del presupuesto para remediar necesidades urgentes me abstendré de repetirlos si éstos no son aprobados.

En cuanto á la Guardia Nacional de Marina no existe en este punto, estando todos los ciudadanos ribereños enrolados en la Guardia Nacional de la ciudad.

Al concluir esta Memoria me permito recomendar á V. S. la buena conducta y laboriosidad de los empleados subalternos de esta Reparticion, haciéndole presente que los

haberes de que gozan son muy pocos, pidiéndole se sirva tener en vista esta circunstancia para pedir aumento de sueldo á la superioridad.

Dios guarde á V. S.

Emiliano Goldriz.

NOTA—Se adjuntan los cuadros estadísticos de entrada y salida de cabotaje como igualmente de vapores y pasageros, no habiendo habido entrada ninguna de ultramar en el mencionado año.

Goldriz.

PUERTO DE SANTA-FÉ

Movimiento de cabotage en el año de 1878

MESES	ENTRADA						Tripulacion
	CARGADOS		EN LASTRE		TOTAL		
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	
Enero	42	326	124	2222	166	2548	161
Febrero	36	412	60	1043	96	1455	303
Marzo	34	363	71	1547	102	1913	350
Abril	41	899	45	665	86	1564	173
Mayo	35	760	64	732	99	1492	276
Junio	23	516	55	986	78	1502	274
Julio	47	1074	62	1155	109	2589	375
Agosto	50	794	56	1066	106	1260	354
Setiembre	56	969	52	1066	102	1975	333
Octubre	53	899	27	538	80	1437	258
Noviembre	52	1023	62	1194	114	2197	393
Diciembre	40	591	74	1066	114	1647	354
TOTAL	500	8628	752	13200	1252	21589	3602

MESES	SALIDA						Tripulacion
	CARGADOS		EN LASTRE		TOTAL		
	Buques	Toneladas.	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	
Enero	161	2370	38	319	199	2680	542
Febrero	93	1930	17	197	110	2197	360
Marzo	96	1434	11	130	87	1564	283
Abril	87	1533	14	188	101	1721	316
Mayo	87	1499	7	38	94	1537	300
Junio	86	1470	4	26	90	1496	282
Julio	83	1743	17	103	100	1846	330
Agosto	99	1840	14	135	113	1975	371
Setiembre	90	1509	13	172	103	1681	203
Octubre	65	1249	21	353	86	1602	283
Noviembre	69	1369	16	254	85	1623	284
Diciembre	103	1745	12	153	105	1898	357
TOTAL	1090	19641	184	2068	1285	21759	3911

Santa-Fé, Abril 14 de 1879.

Juan Velarde.

V.º B.º
GOLDRIZ.

PUERTO DE SANTA-FÉ

Movimiento general de pasajeros en el año de 1878.

MESES	ENTRADAS		SALIDAS	
	Nº de vapores	Pasajeros	Nº de vapores	Pasajeros
Enero	40	644	41	428
Febrero	40	428	39	616
Marzo	32	435	32	312
Abril	27	392	26	262
Mayo	42	348	38	320
Junio	41	344	39	387
Julio	43	419	41	415
Agosto	44	408	42	386
Setiembre	41	414	34	418
Octubre	46	587	45	438
Noviembre	41	961	41	378
Diciembre	39	856	54	645
TOTAL	496	6294	472	5005

Santa-Fé, Abril 14 de 1879.

Juan Velarde.

Vº Bº
GOLDRIZ.

MEMORIA

DE LA

COMISARIA GENERAL DE MARINA

CORRESPONDIENTE AL AÑO DE 1878

PRESENTADA AL SEÑOR MINISTRO DE GUERRA Y MARINA POR EL GEFE DE ESTA REPARTICION

JULIO GARCIA

Comisaria General de Marina.

Buenos Aires, Marzo 31 de 1879.

A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina de la Nacion, General D. Julio A. Roca.

En cumplimiento del Superior decreto fecha 14 de Enero del corriente, por el cual fué establecida la Comisaría General de Marina y honrado por el Superior Gobierno con la direccion de esta reparticion, me es grato dar cuenta á V. E. que desde el 18 del pasado se encuentra instalada en la parte del local que ocupaba el Departamento de Agricultura y que esa oficina ha podido desalojar.

La circunstancia de haber pasado á la reparticion de mi cargo los libros y el archivo de marina que existian en la ex Comisaría General de Guerra y Marina, me colocan en aptitud de presentar los estados que demuestran el movimiento administrativo del Departamento de Marina durante el año 1878 en que estuvo á cargo del actual Señor Comisario General de Guerra, que á la vez me hapedido presente este trabajo.

El estado que acompaño bajo el N° 1, contiene el detalle de lo invertido en el aseo y conservacion de los buques de la Armada así como el racionamiento de sus tripulaciones, y el N° 2 iguales datos correspondientes á la Capitanía General del Puerto y sus dependencias.

El importe total de los gastos correspondientes á la

Armada, segun lo demuestra el estado N° 1, solo es de 133,464 $f. 13 cents., cantidad relativamente baja si se tiene en cuenta la importancia y condiciones de los buques de que se compone en la actualidad, así como el gasto estraordinario ocasionado por los diversos viages que han efectuado.

Actualmente se encuentran de estacion en Santa-Cruz. el encorazado *Los Andes* y las cañoneras *República* y *Constitucion*, en viage á las Costas del Sud la cañonera *Paraná*, y próximamente debe zarpar la cañonera *Uruguay* á cuyo bordo se encuentra la Escuela Naval, con destino al Cármen de Patagones, donde practicará los estudios que le han sido encomendados, cooperando así á la realizacion de la espedicion que V. E. conducirá en breve al Rio Negro.

El rol pasivo que hasta hace poco desempeñaba nuestra Armada, debido á las acertadas órdenes de V. E., toca ya á su término, sin que por esta causa los gastos hayan aumentado en proporcion á la importancia de los servicios que está en actitud de prestar.

En el racionamiento de las tripulaciones se han tocado los inconvenientes que V. E. ha tenido ocasion de notar, debidos en parte á la premura con que se procedió á su aprovisionamiento, lo que no dió tiempo para preparar la carne con las precauciones necesarias, dando esto por resultado que una parte de esta fuese de malísima calidad.

Esto ha venido á demostrar la necesidad que hay de prestar una atencion preferente al racionamiento de la Armada, hoy que esta abandona los rios, es necesario modificarlo, pues aun cuando para estos casos se les provée de raciones estraordinarias, estas á mi juicio deben aumentarse.

V. E. que ya ha iniciado la idea de la supresion de las proveedurias particulares, tuvo á bien encomendarme, por

MOVIMIENTO DE LANCHAS DE LOS SALADEROS

Entradas del canal cargados 50 y en lastre 238.
Salidas cargadas 288.
Notas oficiales recibidas 126.
Idem idem dirigidas 119.

CONSTRUCCION

Se han construido unos cinco.

Se han conservado dos pailebots, un lanchon, dos balandras, dos botes y cuatro canoas.

Se han votado al agua dos pailebots, un lanchon, dos balandras, dos botes y nueve canoas.

MATRÍCULAS

Se han matriculado dos botes y una canoa.

VENTA DE BUQUES

Se han vendido: un pailebot, un lanchon, y cuatro canoas.

PATENTES

Se han espedido de sanidad, 52.
Idem idem de navegacion, 59.

PASAVANTES

Se han espedido	900
Se han certificado	474
Patente de muelle	1
Id. depósito de ribera	1
Ocupacion de id	2

ENTRADA DE VAPORES

Han entrado : 617 vapores y han salido 617.

Tal es, Sr. Capitan General de Puertos, la Memoria que en cumplimiento de mi deber, me permito someter á la consideracion de V. S.

Aprovecho esta oportunidad para renovar á V. S. las consideraciones de mi mas alta estimacion.

Saludo á V. S.

Teodoro Conde.

Capitania del Puerto de Santa-Fé

Santa-Fé, Abril 14 de 1879.

Al Señor Gefe interino de la Capitania General de Puertos, D. Cárlos A. Mansilla.

Al confeccionar la Memoria del año próximo pasado de esta Reparticion á mi cargo, principiaré por citar la fecha de su fundacion que fué por Superior Decreto de fecha 10 de Noviembre de 1862 y fué provista sucesivamente por los empleados siguientes :

Febrero de 1863 fué nombrado Capitan del Puerto D. Plácido Goldriz hasta Agosto de 1867 que ascendió á Sargento Mayor y salió en comision al mando del vapor «Pavon», quedando interinamente D. Estéban Guastavino hasta 1° de Mayo de 1870, sucediéndole en el mando D. Juan Ma-

via de ensayo, la provision directa del racionamiento de uno de los buques que se encuentran en viage, y como tuve el honor de dar cuenta, su resultado demuestra que hay conveniencia en adoptar ese sistema, que es sin duda mas económico, pues comparado el valor del racionamiento efectuado por la Comisaría, con lo que cuesta el que dá en la actualidad el proveedor con arreglo á su contrato, resulta una diferencia de diez y nueve por ciento; y aun cuando disminuyesen las ventajas pecuniarias en razon de los gastos necesarios para atender debidamente ese servicio, pienso que consideraciones de un órden superior á estos, aconsejan la adopcion del sistema de provision directa que V. E. ha iniciado ya.

Respecto á la partida asignada para la provision de artículos para el aseo y conservacion de los buques, debo observar que á ella es indispensable agregar una para los gastos que demanda la entrada y permanencia de estos en el dique, operacion indispensable de ejecutar, cuando menos cada diez y ocho meses; pues siendo estos de fierro, la duracion de sus cascos depende de la regularidad con que se efectúa la limpieza de sus fondos.

Lejos de haber economía en demorar esta operacion, hay un gasto mucho mayor, pues el deterioro que estos sufren, exede mucho al gasto que originan, y en algunos casos puede ser de consecuencias fatales.

Un hecho reciente demuestra de una manera evidente esta asercion: el vapor *Coronel Paz*, que durante algunos años no ocasionó gasto alguno de dique, cuando V. E. dispuso armarlo nuevamente, al reconocer su casco, se encontró que este no estaba en buen estado, y fué necesario hacerle una compostura parcial para poder utilizarlo, no como se precisaba, sino en otro servicio adaptable á su estado; indudablemente en el cargo de ese buque, no figuraba partida alguna por gastos de dique; pero el resultado

de esa economía aparente, ha sido que cuando se ha necesitado, no ha podido utilizarse por su mal estado, lo que no hubiera sucedido si en oportunidad hubiera entrado al dique; hay pues necesidad de asignar una partida especial para estos gastos, y me permito pedir á V. S. se sirva incluirla al formar el presupuesto de este Departamento, ó en su defecto solicitar los fondos necesarios para la construccion de un dique, que á mi juicio seria lo mas conveniente. Por otra parte, la importancia y condiciones de los buques de nuestra Armada, requieren ya un dique propio, donde puedan entrar toda vez que se juzgue necesario, sin tener que consultar el valor que demanda esta operacion, y lo que es aún mas importante si este está ocupado, en cuyo caso los perjuicios por la demora pueden ser de consideracion.

Para que V. E. pueda apreciar la conveniencia que resultaria de la adquisicion de un dique, creo suficiente hacer presente que las cuentas correspondientes á los últimos cuatro buques que entraron al dique ascienden á nueve mil nuevecientos tres pesos fuertes ($f. 9903), cantidad que en mi opinion seria suficiente para responder al interés del capital que se invirtiera con ese destino, y á la que se agregaria el producido de los buques mercantes que podrian recibirse, con lo cual vendria á ser este un gasto reproductivo, razon por lo cual me permito pedir á V. E. quiera tener á bien tomar en consideracion las ideas que me permito esponer sobre tan importante asunto.

La provision del vestuario para el invierno se hará oportunamente, pues para su completo solo faltan el calzado y piezas interiores que se encuentran comprendidos en la licitacion que tuvo lugar el 27 de Febrero, cuyo despacho aun se encuentra pendiente; pero desde ya puede hacerse la provision de lo principal, remitiéndose en seguida las piezas cuya falta indico.

El local que ocupa esta reparticion carece de un almacen de suficiente capacidad para las necesidades del servicio, y sino fuere posible obtener uno inmediato á las oficinas y en condiciones equitativas, será necesario construirlo; para el efecto, me dirijí á V. E. en nota separada, proponiendo lo que en mi opinion era mas conveniente, pues la adquisicion de un almacen es indispensable para el buen servicio.

Cierro esta memoria con el estado número 3 que contiene el movimiento de esta reparticion desde su instalacion, y aun cuando es un corto período el que abraza y que corresponde al corriente año, he creido conveniente agregarlo para que pueda apreciarse cual será su importancia en adelante.

La reglamentacion de esta oficina, así como la de los diversos é importantes ramos que abraza y que requieren un detenido estudio, son asuntos de que me ocupo actualmente y á los cuales he prestado una atencion preferente desde que fuí favorecido con su direccion, habiendo ya sometido á la consideracion de V. E. las bases que en mi concepto deben servir para la formacion de un reglamento especial para el uso y consumo de pinturas, cuya necesidad es muy sentida, pues en la actualidad no existia disposicion alguna al respecto; á él seguirán otros que no me ha sido posible presentar por la premura del tiempo, así como por el recargo de trabajo que ha pesado á cargo de esta reparticion y el cual ha requerido la presencia de sus empleados en horas extraordinarias á fin de atenderlo debidamente.

Dios guarde á V. E.

JULIO GARCIA.

ESTADO DEMOSTRATIVO de las cantidades invertidas en artículos navales, de máquina, limpieza, etc. etc. para el aseo y conservacion de los buques de la Armada Nacional, así como en el racionamiento de sus tripulaciones, desde el 1º de Enero hasta el 31 de Diciembre de 1878.

BUQUES	FECHA del consumo.	Raciones de Oficiales.	Raciones de marineros.	Importe.	FECHA DE CONSUMO de artículos navales.	Importe.	Importe — TOTAL
Encorazado «El Plata».....	La indicada...	6418	41161	13322 12	La indicada...	4736 38	18058 50
» «Los Andes.....	» » ...	4325	18708	6326 81	» » ...	6945 81	13272 62
Escuela Naval, cañ'ra «Uruguay»	» » ...	22817	25215	13544 94	» » ...	7686 06	21231 00
Cañonera «Paraná».....	» » ...	8666	41338	14097 12	» » ...	4852 01	18949 13
» «República».....	» » ...	3397	21906	7180 84	» » ...	14406 38	21587 22
» «Constitucion».....	» » ...	2130	9013	3216 04	» » ...	6385 35	9601 39
» «Bermejo».....	» » ...	855	3042	1187 16	» » ...	924 29	2111 45
» «Pilcomayo»	» » ...	730	3162	1185 76	» » ...	1078 60	2264 39
Vapor Aviso «Vigilante».....	» » ...	2116	4908	2062 72	» » ...	2205 98	4268 70
» » «Resguardo».....	» » ...	2036	5360	2166 88	» » ...	1035 17	3202 05

(Continuacion)

BUQUES	FECHA del consumo.	Raciones de Oficiales.	Raciones de marineros.	Importe.	FECHA DE CONSUMO de artículos navales.	Importe.	Importe — TOTAL.
Vapor «Luisita».....	La indicada...	1240	1705	920 60	La indicada...	320 —	1240 60
» «Talita»	» » ...	365	1095	504 80	» » ...	392 29	897 09
» «Rosario Santa-Fé».....	» » ...	451	1651	588 56	» » ...	116 49	705 05
» «Pavon»	» » ...	1216	3773	1492 92	» F ...	—	1492 92
Lancha á vapor «Fulminante»...	» » ...	—	—	—	» » ...	139 05	139 05
Bergantin goleta «Rosales».....	» » ...	730	5757	1912 36	» » ...	181 61	2093 97
Ponton estac'nario «Vanguardia»	» » ..	2247	10949	3790 88	» » ...	787 14	4578 02
Lancha «Monte Leon».....	» » ...	—	—	—	» » ...	210 —	210 —
Cutter nacional «Los Estados»..	» » ...	—	—	—	» » ...	592 76	592 76
Corbeta «Cabo de Hornos».....	» » ...	671	3099	1539 20	» » ...	5168 62	6707 82
Goleta «Santa Cruz».....	» » ...	930	—	260 40	» » ...	—	260 40
				75300 11		58173 99	133464 13

Buenos Aires, Marzo 31 de 1879.

Vº Bº
Julio García.

Dalmiro Gazzano.

NÚM. 2

ESTADO demostrativo de las cantidades invertidas en artículos navales, de máquina, limpieza, etc. etc., para el aseo y conservacion de las falúas de la Capitania General de Puertos y sus dependencias, asi como en el racionamiento de sus tripulaciones, desde el 1° de Enero hasta el 31 de Diciembre de 1878

CAPITANIAS	FECHA DE CONSUMO	Raciones oficiales	Raciones marineros	IMPORTE	FECHA DE CONSUMO de Artículos navales	IMPORTE	IMPORTE TOTAL
Capitania General	La indicada	2662	27270	8476 96	La indicada	695 29	9172 25
Subdelegacion Riachuelo	«	368	5475	1732 04	«	213 92	1945 96
« del Tigre	«	—	5475	1629 —	«	295 10	1924 10
« Martin Garcia	«	—	—	—	«	—	—
« Santa Cruz	«	540	2520	876 80	«	53 20	930 —
Depósito Correccional	«	365	16115	4710 40	«	—	4710 40
Capitania de Corrientes	«	—	—	—	«	313 09	313 09
« « San Nicolás	«	—	—	—	«	312 44	312 44
« « Santa Fé	«	—	—	—	«	231 20	231 20
« « Concordia	«	—	—	—	«	146 60	146 60
				17425 20		2310 84	19736 04

Buenos Aires, Mayo 31 de 1879

V° B°

Julio Garcia.

Dalmiro Gazzano.

NÚM. 3

ESTADO que demuestra el número de los espedientes que han tenido entrada y salida, así como de las notas que se han pasado por diversos asuntos del servicio, desde el 1° de Enero del año 1879, hasta el 31 de Marzo del mismo.

ENTRADAS	Cantidad	SALIDAS	Cantidad
Espedientes á informe	122	Informes en varios asuntos	112
Id. á pagarse y proveer	89	Ordenes de provision á diversos	69
Notas varias para el archivo	37	Al archivo	87
Cuentas á elevar	99	Cuentas elevadas	57
Listas de revista	34	Listas de revista	34
Despachos	8	Despachos	8
		Espedientes al despacho	72
	389		389
		Notas dirigidas á diversas reparticiones	53
		TOTAL	442

Marzo 31 de 1879.

V° B°

GARCIA.

C. Pruneda.