

# MEMORIA

PRESENTADA POR EL

MINISTRO SECRETARIO DE ESTADO

EN EL DEPARTAMENTO DE

# GUERRA Y MARINA

DOCTOR DON ADOLFO ALSINA

AL

HONORABLE CONGRESO NACIONAL

EN

1877

---

**TOMO SEGUNDO**

---



BUENOS AIRES

---

Imprenta, Litografía y Fundición de tipos de la Sociedad Anónima, Belgrano 189

MDCCLXXVII

**VI.**

COMANDANCIA GENERAL

DE

**MARINA**

---

Exmo. Señor :

*En cumplimiento de lo dispuesto en el Superior Decreto de 31 de Enero de 1876, tengo el honor de presentar á V. E. la Memoria de esta Comandancia General de Marina, que comprehende la relacion de los trabajos practicados durante el año transcurrido.*

*Dicho informe, ajustándose al decreto creando esta reparticion, contiene además, indicaciones de medidas que en mi concepto deberian adoptarse para el mejoramiento de la organizacion actual de nuestra Armada, ya sea en la administracion y conservacion de los valiosísimos intereses que ella encierra como tambien en la parte que se relaciona con su personal.*

*Dios guarde á V. E.*

MARIANO CORDERO.

---

## ARMADA NACIONAL

## BUQUES EN SERVICIO ACTIVO

He creído conveniente transcribir íntegros los informes que ha recibido esta Comandancia General sobre las operaciones y trabajos practicados en cada uno de los buques de la Armada.

## Encorazado «El Plata»

Los Pozos, Febrero 22 de 1877.

*Sr. Comandante General de Marina, Coronel Don Mariano Cordero.*

Tengo el honor de elevar á manos de V. S. las relaciones de los trabajos hechos abordo desde Marzo del año 1875, hasta Diciembre de 1876, de Carpintería, Herrería y Máquina.

Debo hacer presente á V. S. que todos ellos han sido efectuados por la maestranza del buque, y con útiles del mismo por haber sido de conveniencia y necesidad para el buen servicio y conservación del buque á mi mando.

Actualmente se están practicando otros de idénticas necesidades y conveniencia, á los que ya se han practicado, pero que pertenecen á los trabajos del presente año, de lo que se dará cuenta detallada á V. S. á fin de año.

Al mismo tiempo me permito hacer presente á V. S. la conveniencia que habria en aplicar el vapor al molinete para suspender las anclas, por ser estas de grandes dimensiones, segun lo requiere la importancia del buque, como tambien aplicar un condensador á la máquina para poder hacer agua dulce en caso que hubiera necesidad de salir á la mar, y una bomba de agua caliente para la defensa en los abordajes, en caso de guerra.

Todo esto podria practicarse con muy poco gasto, haciéndolo los maquinistas de abordo, proveyéndole para ello de los útiles necesarios.

Dios guarde á Vds.

*Bartolomé L. Cordero.*

---

**Relacion de los trabajos de Carpinteria, Herreria y Máquina, efectuados abordo del Encorazado «El Plata» desde Mayo del año próximo pasado, hasta el mes de Diciembre de 1876**

---

#### DEPARTAMENTO DE CARPINTERIA

Cuarto que sirve de reposeria para la carne y la verdura y rancho de la tripulacion.

Una enfermeria de enjaretado con sus camarotes de pino al costado de babor.

Ocho camarotes de pino á proa al costado de *babor*, estribor para la maestranza.

Una cámara para los Guardias Marinas, con cuatro camarotes de pino y cedro.

Dos camarotes de pino y cedro en los cuartos de los Tenientes, en la cámara á los costados de babor y estribor.

Una despensa toda de pino con estantes, cajones á proa del local de la maestranza.

Un aparador de pino para guardar las herramientas de el carpintero, herrero y calafate en el local de la maestranza.

Cuatro anilleras para las municiones de los cañones chicos.

Una regala de roble de 4 pulgadas de popa á proa á los costados de babor á estribor.

Dos cureñas con esplanadas de pino y roble, último sistema para los cañones de á 4, arreglado para guardar timoneles y para las proas de las dos lanchas grandes.

Dos armeros de cedro cuadrados para cubierta, y para colocar 40 fusiles.

Otro armero redondo de cedro para colocar 20 fusiles.

Cuatro pistoleras de cedro para la cámara del Gefe para colocar 32 revolvers.

Arreglo del cuarto para el obrador del condestable.

Fortificacion y arreglo de las proas de las dos lanchas grandes para colocar los cañones.

Un sofá de fierro con varillas de pino para la toldilla.

En el rollado de babor á estribor, encajonadas suficientes, en perfecto estado para contener ropa, para toda la tripulacion.

Un cuarto abajo del puente, en lo último de popa, de pino y cedro, para el Oficial de Guardia en Puerto, y en la mar para el Piloto.

Compostura general de botes y refacciones en las lanchas.

Un cajon grande portátil sobre el puente con sus tapas correspondientes.

Otro aparador de firme á popa sobre el puente para el telégrafo Internacional.

Un armazon de roble para colocar un estanque de agua sobre la cubierta.

Dos planchas volantes ó Guindolasy para lavar y pintar el costado del buque.

Dos escaleras reales de madera de roble y pino, para bajar al entrepuente.

Dos escaleras de cedro para subir al puente de huracan frente á la torre.

Una escalera para bajar á dar aceite á los tornillos de las elices.

Tres armeros de cedro para contener 25 fusiles Remington, para los pasadisos en la cámara baja.

Un aparato de cedro para colocar tres cajas de guerra.

Una mesa de pino y roble, para comer sobre cubierta, el Oficial de Guardia.

Otra mesa portátil con pié de catre, de pino.

Dos timones de roble para los botes y tres cañas para los mismos.

Una docena de cornamuzas de roble de verdriar drizas.

Un picadero de carne de roble para la cubierta, lo mismo para la cocina.

Una caja con tapas de roble para colocar 3 cronómetros en la Cámara del 2º Comandante.

Dos armeros de cedro para colocar 8 hachas en la sala de armas.

Un banco de carpintero, de roble, de 3 pulgadas.

Un id id para el herrero.

Un id id el entrepuente.

Una asta bandera de popa, por haberse roto la que tenia para los portalones.

Limpiar las cureñas de los cañones de popa.

Herraje nuevo, para la bancada del 3º y 4º bote.

Dos veces componer la válvula de la letrina.

Diez garruchos para el palo del 3º bote.

Arreglar dos motones.

Arreglar cuatro pescantes de la torre, y hacerle cuatro agujeros para colocar cuatro tornillos.

Doce agujas para colocar la carne de los ranchos.

Ocho tornillos con sus correspondientes agujeros, para colocar el enjaretado de la enfermería.

Cuatro visagras y dos argollas para despensa.

Arreglar el alambrado de toda la palantrada de cubierta.

Componer un candelero de la escala del puente.

Veinte escuadras para colocar las bolsas en el sollado.

Dos vasillas de fierro para amarrar los toldos.

Seis tornillos grandes para las dos escalas del sollado.

Arreglar la cocina y hacer un caño para la misma.

Cuatro visagras para las dos escalas de popa.

Dos culebras para los tangones.

Un banco de fierro para popa.

Arreglar un macho de la verga del palo mayor.

Arreglar un moton del segundo bote.

Mil trecientas veinte y dos libras de fierro consumido.

#### DEPARTAMENTO DE LA MÁQUINA

Dos rondelas nuevas de bronce, para la telera del telégrafo de señales.

Dos chapas para id. id.

Componer y hacer pernos nuevos de bronce, para el trípode del anteojó.

Dos cáncamos de bronce para el toldo del puente de popa.

Dos soportes de fierro *de batalla* para la escalera del compás.

Dos pernos de fierro de batalla de 35 piés de largo por 5 pulgadas de diámetro.

Dos defensas de costado para abajo de los portalones de 2 piés de largo por 3 pulgadas.

Dos perchas de cedro para nueve machetes de la sala de armas.

Una escalera de viento para el costado de babor, portalon de roble de seis pulgadas de ancho por cuatro piés de largo.

Compostura de un bote chico para el servicio de la carne.

Compostura de las letrinas de la tripulacion á proa.

Nueve perchas ó gavillas con ganchos para colocar machetes y cananas.

Compostura de remos, astas bandera de bote, etc.

Una lumbrera de roble en la cámara del Gefe con seis vidrios.

#### DEPARTAMENTO DE HERRERIA

Dos llaves para abrir los grifos de las bombas de valdeo.

Un suncho con seis cavillas para el palo del tercer bote.

Cuatro sunchos para el mismo bote.

Treinta grampas para el cordoncito del mismo bote.

Diez y ocho cavillas para los botes.

Dos cañas para los timones del tercero y cuarto bote.

Dos machos y dos hembras para el timon de los botes.

Arreglar las cuatro cadenas de los botes.

Doce ganchos para agarrar la cadena de los botes.

Ciento veinte ganchos de sorcar para colocar los machetes y cananas.

Un suncho para el asta bandera de popa.

Diez y seis ganchos, y agujerear la plancha para colocar los candeleros de los botes.

Ocho fierros con sus chanelas para los cañones del puente.

Dos chapas de bronce, para los toldos del guigue y Salvasidas.

Diez y seis alcallatas de fierro para colgar hachas.

Enderezar cuatro candeleros para el toldo del puente.

Colocar dos pescantes para el 5º bote.

Diez y seis alfanjas fierro, para colgar candeleros.

Treinta y dos ganchos de fierro, para colgar candeleros.

Enroskar dos candeleros de nuevo para el portalon de babor.

Seis tornillos de bronce para los candeleros de los botes.

Enderezar ocho tirantes de sorca del tope de la torre.

Componer la válvula de descargo del comun á proa.

Forjado, ajustado y colocado dos fierros de ángulo, para el comun á proa.

Quince dias de trabajo de herreria, forjando y ajustando varias piezas para las monturas de los cañones y lanchas.

Dos tiralectores de bronce con sus cabos de madera para abrir las jarras de municiones.

Enderezar y componer 4 tornillos de la cámara de popa.

Enderezar 4 ovenques.

Componer 4 cerraduras.

Forjado, ajustado y colocado cubre luces.

Veinte y cuatro chapas fierro cuadrado de 10 por 1 pulgadas.

Cuarenta y ocho guias de 19 pulgadas de largo.

Noventa y seis tornillos para la misma.

Una palanca nueva de 6 piés de largo, para el movimiento de la torre á mano.

Un descanso para la cocineta de la torre.

Cuatro manivelas para id. id. id.

Revista y colocacion de todo el movimiento de mano de la torre, con una cocineta nueva.

Una llave con sus visagras para inundar la Santa Bárbara.

Desarmar, limpiar y armar las 24 rucalas sobre las cuales descansa la torre.

Doce pares de tenazas, forjarlas y ajustarlas.

Forjar 3 corta-fierros.

Id. 3 estampillas chatas.

Id. 2 tapaderas.

Id. 2 degüellos.

Id. 6 punzones.

Forjar 6 juegos de estampillas.

Id. 12 mandrinas surtidas.

Id. 3 cabeceras y colocar dos armeros en la torre para proyectiles.

Diez y seis tornillos de fierro para colocar candeleros.

Pulimentar los sobres muñores de los cañones de la torre.

Limar y pulimentar cañones del puente de popa.

Un perno con pasador para el cañon de babor.

Forjar, ajustar y colocar dos piezas de soporte para la máquina del taladro.

Dos composturas de la bomba de incendio de proa.

Tornear y pulimentar el eje del tercer departamento.

Tornear y ajustar una válvula de seguridad con su correspondiente palanca del vapor « Luisita ».

Tornear una rueda para un cañon de Martin García.

Una chapa para marcar.

Limpiar y pulimentar 29 proyectiles de cañon.

Nueve grampas para colgar las escotillas de la máquina.

Nueve tornillos para id. id.

Abordo del Encorazado Nacional « El Plata », Febrero 20 de 1877.

*Bartolomé L. Cordero.*

---

## Cañonera « Paraná »

---

**Relacion de los trabajos practicados abordo de este buque durante su permanencia en la Asuncion del Paraguay, con solo los recursos del buque.**

---

*Marzo de 1876* — En viaje.

*Abril de 1876* — Se rascaron los palos y se les dió aceite. Se pintaron bergas, picos y cangrejos, de negro, y se mudó toda la flechadura por ser inservible toda la que tenia. — Se dió alquitran á todas las járcias firmes y pendientes, y se pintó de negro, la parte exterior del casco y color canario por dentro.

*Mayo* — Se hizo un toldo nuevo de la alcázar, y se recorrieron los demás aumentándoles paños por ser muy escasos á las amarraduras.

Se hicieron las velas del primer bote, siendo el aparejo como sigue :

Dos velas triangulares ó latinas y un foc.

Dos palos, dos entenas, una botavara y un botalon de foc, con sus correspondientes járcias.

Un gancho para la coz del botalon, otro para la botavara, y una caña larga de fierro del timon para gobernar á vela.

Un toldo con sus correspondientes cenefas y volinas.

Se hicieron dos palos de bronce con sus astas de fierro bruñido, para banderas pertenecientes al toldo del primer bote.

*Junio* — Se pintaron el primero y segundo bote ; — Se hizo una asta-bandera de urunday para la popa del buque, las velas del segundo bote, siendo su aparejo como sigue :

Dos velas triangulares ó latinas y un foc.

Dos palos, dos entenas y una botavara con su aparejo y maniobra correspondiente y sus cáncamos de acolladores.

*Julio* — Se tumbó el buque de babor y estribor y se rascaron los fondos como cuatro piés de la línea de agua abajo y se pintó de encarnado, y el costado y obra muerta de negro.

Los palos se rascaron y se les dió aceite.

Se hizo una manguera chica de lona y alambre, para por medio del vapor, matar cucarachas, y como no dió buenos resultados, se hizo otra de cuero fresco para el mismo objeto.

El día 19 del mismo mes, se dió principio á conducir al Chaco palos, velas y cabos para hacer carpas para el Gefe, Oficiales, marinería, víveres y ropa, pólvora y proyectiles. Todo esto se hizo para practicar una limpieza general en todo el interior del buque.

El día 20 se atracó á la costa, donde se amarró el buque con dos anclas babor y estribor á proa y una estacha en doble por la gatera de babor á proa, firme al cabrestante y á un corpulento tronco de árbol.

Se prolongó un anclote por el escoben de estribor á popa, firme á un cabo de cáñamo de tres y media pulgadas en direccion S. E. Por el escoben de popa á babor, se pasó un calabrote de cáñamo de diez pulgadas.

Asegurado asi el buque y atracado todo lo posible á la costa, se armó un puente para practicar el desembarque de todo lo que habia abordado; y quedó á plan barrido de todos sus depósitos el día 23.

El 24 se dió principio al baldeo general con agua caliente que duró hasta el día 30.

Se tumbó el buque de babor y estribor; se rascaron y picaron los fondos, costados y obra muerta, dándoseles una mano de aceite.

*Agosto* — Se pintaron los fondos de encarnado, los costados y obra muerta de negro. Los carpinteros insistieron en componer el guígue en el Chaco. — Se levantaron las coci-

nas; se les echaron tapas, parrillas y depósitos de agua, nuevos todos.

Una vez concluida la compostura del guigue, se emplearon los carpinteros en deshacer las encajonadas del entre-puente, que servían para colocar el equipaje de la tripulación, para hacer unos estantes en lugar de aquellas, para el mismo objeto.

En esta operación, se observó que la cubierta estaba podrida, y hubo que echar rumbos y calafatear, para evitar que el agua entrase á los pañoles y depósitos, que se pintaron también.

El día 8, se dió principio á ocupar los depósitos y pañoles, con lo que á cada uno le pertenecía, siendo antes lavado el velamen de repuesto.

El día 15 se terminó toda esta operación y se largó el buque de la costa, quedando el ancla de estribor fondeado con  $1\frac{1}{2}$  grillete y medio de cadena. — Se recorrió toda la flechadura; se rascaron los palos y masteleros, y se dió alquitran al aparejo firme; — se pintaron las vergas, picos y cangrejos, y terminada esta operación se hizo un baldeo general de piedra y arena, y limpiezas de bronce, artillería y armamento.

Se hizo un cuarto para el segundo maquinista, y se pintó éste, el del contramaestre y boticario, de blanco. — Se cabó el sollado y se pintaron los estantes (antes encajonados) de amarillo ocre.

Se hicieron unas barras de hierro para colgar faroles de navegación y señales que se colocaron por la cara de proa de la botica.

Se sacaron los tubos de plomo pertenecientes á las letrinas que antes tenía á proa el buque y con ellas se colocaron unos ventiladeros en el mamparo de popa del entre-puente que comunica con la chimenea. — Se hizo la guindola del salva-vidas de popa y se pintó el guigue.

*Setiembre* — Se hicieron las velas del guigue, cuyo aparejo es como sigue:

Dois velas triangulares ó latinas y un foc.

Dos palos, dos entenas con sus correspondientes jarcias y maniobras.

Una media luna de fierro y una caña larga de idem para gobernar á vela.

Se hicieron dos despensas de costado para botes.

El cuarto bote se puso en tierra para componerlo, resultando hacerse casi nuevo y clavado en cobre. Se le hicieron dos velas de balandra y dos foques, uu palo con su correspondiente jarcia y maniobra. Dos picos y una botavara.

El palo tiene un nérvio de hierro por donde pasan las garuchas de la vela, incluso la boca con sus correspondientes ganchos y ajustes, enjaretados de popa, timon y caña.

A los cuatro botes se les pusieron curvas de fierro en lugar de las de madera.

Se hicieron palos para los toldos del tercero y cuarto bote y tambien toldos para los mismos.

*Octubre*—Se hizo un toldo para el segundo bote, con sus cenejas y volinas correspondientes.

Se puso en cubierta el segundo bote, y se le echaron seis tracas á babor y estribor de proa á popa. Terminada esta operacion se rascó el resto y se macilló, se pintó y se echó al agua.

Se hicieron tres medias lunas de fierro para el 1º, 2º y 3 botes.

Se puso en cubierta el 1º, se calafateó y macilló, se pintó por dentro y fuera y se hechó al agua.

*Noviembre*—Se tumbó el buque, se limpiaron los fondos como cuatro piés bajo la línea de flotacion; se pintaron de encarnado, y puesto el buque derecho se pintaron los costados y empavesadas. Se rascaron los palos, se les dió aceite y á las jarcias alquitran y se pintaron de negro las vergas, y tambien el 2º, 3º y 4º bote de blanco y color naranja los fondos.

*Diciembre*—Se calafateó todo el entre-puente y se echó brea á las costuras; se cortaron los tubos de plomo que per-

tenecian á las letrinas del equipaje y se pusieron unos ventiladores en el sollado que comunica con la chimenea; se hizo una escala real de cedro, con sus columnas, pasamanos, sunchos, abrazaderas, tornillos, pescantes, media luna y cadenas correspondientes para hacer firmes la plataforma inferior de la escalera, todo de fierro. Se hicieron las enjaretados de popa del buque; tambien los enjaretados del guigue y ballenera. Se hizo un respaldo para el primer bote y otro para el lugar que ocupa el patron.

Se hicieron para el mismo enjaretados de popa á proa; se compuso la bomba de valdeo de proa, cambiándole la rueda por la parte de afuera de la chimenea; y modificando tambien la bomba de popa. Se hicieron una docena y media de vicheros de fierro con sus correspondientes astas de madera, y dos docenas de fierro para las chumaceras del 3<sup>o</sup> y 4<sup>o</sup> botes y seis de bronce para el 2<sup>o</sup>.

Se hicieron las cureñas de las piezas de á veinte, y doce espeques de cabrestantes.

#### TRABAJOS PERTENECIENTES Á LA MÁQUINA

*Marzo*—Se limpió la caldera y se arreglaron las parrillas, se ajustaron los escéntricos y el condensador; se pusieron cuatro válvulas nuevas en el condensador para la bomba de aire; se arregló la barra de tiraje de alta presion; se limaron las columnas de la entrada de la máquina; se ajustaron las válvulas de escape de los cilindros; se pusieron cuarenta y ocho parrillas en las hornallas ademas de las que tenia; se arrió la chimenea, se rascó por dentro y fuera y se pintó. Se limpiaron las calderas por dentro con picadores y rasquetas; se sacaron las tapas de los dos cilindros y se cerraron estos y los pistones.

*Abril*—Se hizo una limpieza prolija de las sentinas y se sacó todo el fierro de lastre de bajo de las calderas; se pin-

taron las sentinas y fondos de las calderas y terminada esta operacion, se colocó el lastre en su lugar.

Se sacó la válvula de alta presion para ajustarla, y se cambió el exéntrico media pulgada sobre el eje para facilitar la funcion de la máquina; se sacó la válvula de expansion y se limó por estar muy gastada, y á la vez se ajustó; se limaron todas las tuercas correspondientes á la puerta de la misma válvula; se arreglaron las válvulas de comunicacion con las cajas de vapor entre los cilindros; se compusieron los robinetes de desaguar los cilindros, limándolos y ajustándolos por estar llenos de pintura blanca, y se rascó todo el departamento de la máquina.

Se colocaron tres estais en la hornalla de babor de la caldera para calafatearla al derredor.

La puerta de la caldera de estribor estaba casi salida, por que se encontraban rasgados los remaches con que se sostenia y como ibamos en viaje, tuvimos que sostenerla con trozos de madera y cuñas al derredor para impedir los derrames. Esta averia fué causada por una salva que se hizo al Presidente del Paraguay. A nuestra llegada á la Asuncion, sacamos esta caldera y se le hizo una puerta nueva.

*Mayo*—Se limó y ajustó la válvula de baja presion; se renovaron los dos resortes de goma; se ajustaron las guias de la válvula; se limaron las regillas de la entrada de la máquina; se ajustaron los bronce de conexion de las barras y se renovaron las empaquetaduras de las barras de los pistones. Se fundió un buje para el movimiento de la expansion y se arreglaron las dos guindola salvavidas de popa, y se dió pintura á la máquina y al espacio que ella ocupa.

Se torneó, se limó y se ajustó la bomba de las sentinas con su correspondiente caja, como tambien la bomba de alimentacion y la auxiliar de mano, y se ajustaron los bronce del eje del manivel.

Se levantó el lastre del túnel para hacer la limpieza de

de este; se hicieron unas cajas de bronce para recoger los derrames de aceite; se blanqueó el fondo del tunel y se pintaron los costados y terminado esta operacion se colocó el lastre en su lugar.

*Junio*— Se hicieron un par de motores de bronce para la escota de la botavara del primer bote; se limpió la parte de atras de las calderas y la herreria; se arreglaron las chimeneas de resistencia y se hizo una caja de hierro al derredor de la columna ó pedestal del mismo para cortar la caida del agua y aceite al piso del túnel, conduciéndola por medio de un caño á las sentinas de la máquina.

Se deshizo todo el burro, se arregló el cilindro, válvulas, chimeneas, escéntrico y bomba. Se tornearon y ajustaron las columnas, puertas y tapas de la misma. Se hicieron unos sunchos para los palos del primer bote; se ajustaron los robinetes para conducir grasa á los cilindros y tambien el robinete de repulsa para la chimenea y una llave para conducir el gobierno del mismo hácia la parte de la máquina de popa, se limaron las barras de hierro de la puerta que baja á la herreria; se hicieron los tres catavientos para los tres palos del buque; se limaron y ajustaron los robinetes, válvulas y manijas de sobre las calderas y se limó y limpió el ventilador.

*Julio*— Se compuso el estribor de bronce del palo mesana; se limaron las chapas de hierro del piso de la máquina; se hizo un tornillo nuevo de bronce para el compás asimital; se rascó la parte de afuera de la entrada á la máquina y la base de la chimenea; se arreglaron las guias de los cañones de á 100; se hizo un enjaretado de madera para el piso de la máquina; se torneó una boquilla para la corneta, y en el vapor se principió á matar cucarachas.

*Agosto*— Se compusieron dos motores de fierro, de cubierta, se limaron y ajustaron el derredor de las puertas

y las tuercas del condensador, y se limaron las chapas del piso de la máquina.

*Setiembre*—Se hicieron unos ejes para las piedras de afilar, de carpintería y máquina; se hicieron sunchos, pernos y cáncamos pertenecientes al aparejo de los botes; se compusieron los faroles de vitácoras; se hicieron unos candeleros de bronce para el primer bote con sus astas de fierro para las banderas.

*Octubre*—Se tornearon unos objetos de madera para la cubierta, y se hicieron unas chapas de bronce para el enjaretao de popa; se desmontó la máquina para limar y pulir el manibel, los brencos de las barras de conexión y también los bronces de las guías de las barras de piston y se hicieron unos ganchos para la correa del torno.

Se desmontó la claraboya de la máquina, se rascó y barnizó y luego se colocó en su lugar; se desmontaron las dos colizas de á 100 para revisarles los ejes, muelles y ruedas y despues de esta operacion se volvieron á montar.

Se hicieron dos medias columnas para el primero y tercer bote; se sacó la plataforma de sobre la máquina, se limó y se pulió; se hizo la limpieza de las calderas por la parte de afuera y se limpió y blanqueó la sentina.

*Noviembre*—Se hicieron dos medias-lunas para timones de bote; se hizo el montaje de la escala real del portalon de estribor, columnas y pasamanos de hierro bruñido; se hizo un robinete para el condensador; se desmontaron las dos cocinas de proa, poniéndoles planchas y parrillas, y se hicieron nuevos los depósitos de agua.

Se ajustaron los robinetes del servicio de agua para las chimeneas; se desmontaron las bombas de circulación y de aire; se sacaron y reemplazaron con nueva empaquetadura los pistones y las barras de las válvulas de distribución; se tornearon seis pasos para la escalera de gato de popa, y se compusieron los ejes de las bombas de agua de popa y proa.

*Diciembre* — Se hicieron poleas para los aparejos de la máquina, y se revisaron todos los robinetes y válvulas pertenecientes á la máquina; se limó la escalera de la máquina; se desmontaron las dos colisas de á 20; se limaron, empabonaron y arreglaron todos los fierros de las cureñas; se empabonaron las vitas de popa y proa; se tornearon las ruedas de las piezas de á 20; se fundieron cuatro bujes para colocarlos en los ejes de las ruedas para el fácil giro en los ejes de las cureñas; se fundieron unas tapas para las cabezas de los pernos pasantes de las gualderas de las cureñas.

#### TRABAJOS DE MÁQUINA HECHOS EN TIERRA

*Abril* — Se hicieron dos pernos para las barras de los es-céntricos.

NOTA — Las cureñas de las piezas de á 20 han sido construidas en su totalidad de nuevo, de madera de lapacho, corrigiendo los defectos que se notaban en las viejas. Se fundieron y tornearon bujes de metal blanco para las ruedas, que han sido pulidas en torno como antes queda dicho; fundiendo también del mismo metal tapas para los pernos.

Puerto de la Asuncion, Marzo 15 de 1877.

*P. Rivademar.*

Vº Bº

A. LASSERRE.

---

# Cañonera «República»

---

*Al Señor Comandante General de Marina, Coronel Don  
Mariano Cordero.*

Tengo el honor de adjuntar á V. S. la relacion de los trabajos efectuados en el buque á mi mando desde el 28 de Febrero de 1876 al 1º de Enero de 1877.

Incluyo á V. S. con esa relacion, algunas observaciones sobre el buque á mi cargo.

Dios guarde á V. S.

*Daniel Solier.*

---

**Trabajos ejecutados abordo con el personal y elementos del buque, desde el 28 de Febrero de 1877 hasta el 1 de Enero del presente año.**

---

Una cajonada para faroles á estribor de pino, 2 pulgadas y de 1 metro 40 centímetros cúbicos, con piso de media pulgada.

Una letrina á labor de pino con piso de id. 1 metro, 20 centímetros largo, 90 centímetros ancho, 2 pulgadas.

Dos cuchetas de pino 2 y media pulgadas, 1 id. para los Guardias Marinas debajo de los toldillos.

Una escalera de pino tea 2 pulgadas con tres escalones.

Una escalera de cedro para el portalon á estribor, con tres escalones, meseta de enjaretado.

Dos armeros de cedro y pino para seis fusiles, á popa contra la regala.

Un timon para la lancha de pino, madre de cedro con su guarnicion.

Un enjaretado de cedro 1 pulgada para la ballenera.

Un guarda patron (enjaretado) de cedro media pulgada.

Cambio de la regala de la lancha para ocho remos.

Cambio de ocho cuadernos de cedro para la ballenera.

Dos tangones de treinta piés de largo 5 pulgadas diámetro, con su correspondiente guarnicion.

Dos candeleros finos de 4 pulgadas tres varas largo con cajeras para tangones.

Un palo para la lancha, de 12 piés con cajera.

Un id. id. el chinchorro con 10 piés con cajera.

Una cinta para el chinchorro (cedro).

Uno de pino de 1 metro 75 céntimos cuadradas para el Comandante de Guarda Marina.

Dos ballas de pino de 1 metro 10 céntímetros ancho.

Tres astas para vicheros, roble de 4 varas.

Un armero para las carabinas, de cedro 1 vara 6 pulgadas alta, diametro 17 pulgadas.

Tres juegos de iniciales para botes, de cedro tallado.

Una cajonada para arena, de diez piés cuadrado, de pino 1 pulgada.

Un timon de cedro, con madre de lapacho para la ballenera.

Una mesa pino de tea 4 pulgadas para un torno de la máquina.

Tres astas banderas cedro 2 varas y media.

Dos curvas de cedro para el chinchorro.

Dos guarda manebos de algodón para la cámara.

Idem idem para el portalon de tres brazas.

Dos idem idem para el portalon del reducto cabo entrado forrado en lona de 6 varas.

Treinta brazas en acolladeras de media pulgada.

Una idem de alcordo de media pulgada de toda la popa de 2 varas alto y 60 varas largo, con 100 varas de culebra de la misma mena.

Quince colines completos de caises.

Un paño agregado á la vela de la lancha con lona número 3, 8 varas.

Diez y siete banderas nacionales grandes y chicas.

Diez gallardetes grandes y chicos.

Una corneta, un rabo de galle, tres yaques y un catavento.

#### DEPARTAMENTO DE MÁQUINA

Cambio de las válvulas de reten de la bomba alimenticia de la máquina de estribor.

Trenzas nuevas á los troncos de los cilindros de las dos máquinas verificacion funcionando todas las bombas y válvulas, que sirven para todos los compartimentos del barco.

Composturas completas de las aceiteras y lámparas de la máquina.

Trenzas cuadradas para los troncos de las dos máquinas, alta y baja presion.

Compostura de las hornallas de la caldera de estribor.

Desmante de la viela del cilindro á baja presion, máquina de estribor para ajustar el casinete.

Desmante del eje del cabrestante para sacar el piñon de mando, roto, y puesto uno nuevo en su lugar.

Colocacion de un nuevo nivel de agua en la caldera de estribor.

Ajustes de los casinetes de las bulas de estribor.

Desmonte de los movimientos de los sectores de babor.

Cambio de las válvulas repulsantes de las bombas alimenticias de las dos máquinas.

Desmonte de la bula del cilindro baja y alta presión para arreglar sus casinetes.

Trabajo de un soporte para el depósito de aceite.

Guarniciones nuevas á todas las prensas de estopa de los troncos del cilindro alta y baja presión de las máquinas (dos).

Desmonte de la tapa de válvula de distribuciones de vapor del cilindro baja y alta presión para cambiar la goma del compensador.

Trabajo de una llave de encaje para las tuercas de la tapa de las válvulas de distribución.

Desmonte de la tapa de la válvula de distribución de vapor baja presión para rectificar sus resortes.

Desmonte del pistón del cilindro baja presión á babor para cambiar sus resortes interiores.

Guarniciones nuevas á todos los troncos de los cilindros de alta y baja presión á babor.

Desmonte de la viela á estribor cilindro alta presión para ajustar sus casinetes.

Trabajo de cuatro manos de fierro para suspender las tapas de los cilindros.

Desmonte de las tapas de los cilindros alta y baja presión para tomar las dimensiones de los cilindros y pistones.

Desmonte de las tapas de las válvulas de bomba de incendio, del donkers alimenticia, de la máquina chica del cañón y tomando sus dimensiones generales para conocer su diámetro y fuerza.

Trabajo de una llave de acero para ajustar las tuercas del compresor de las vielas.

Compostura de todas las herramientas de la máquina.

Cambio de las válvulas repulsantes de goma de las bombas de aire de los dos condensadores.

Desmante de las válvulas de seguridad de las dos calderas para ajustar los asientos que tenían.

Puesto guarniciones nuevas á los pistones.

Trabajo de un eje nuevo á la piedra de afilar.

Tomadas las dimensiones en general de las dos máquinas, del cañon y donkers para conocer su fuerza motriz.

---

**Cañonera • República •**

---

*Sr. Comandante General.*

En los trabajos y reparaciones efectuados en el buque á mi mando, consultando siempre el buen servicio, se ha luchado, Sr. Comandante General con la escasez del personal y falta de recursos.

Cincuenta y dos dias de navegacion en las aguas del Uruguay y treinta dias en las del Paraná, causaron un retardo en algunas reformas necesarias, que hoy tengo en obra.

Trabajos reducidos, pero en cambio, Sr. Inspector los frutos recojidos en las esperiencias de artilleria en Abril y Diciembre del pasado año, con los cañones *Armstrong* y *Hatehkins* dieron sobresalientes resultados.

Para que estas esperiencias dieran resultados satisfactorios fué preciso allanar sérios y graves inconvenientes, sobre todo, en el montaje; tan sérios y graves, que uno de ellos era la imposibilidad de poner el cañon en bateria, á causa del

perno pasante del peine de estribor por la parte cantera que rosaba sobre las tuercas de solera causando así una demora de 10 minutos en cada tiro.

Otro defecto, en la palanca del compresor, que al retroceso sierra con gran violencia y es modificado por un elástico, el puño mal construido, dió en la primera prueba en una tuerca del segundo rolete causando su ruptura.

Se construyeron inmediatamente puños nuevos al compresor y graduador dejando francos de las tuercas.

Estos y otros defectos capitales no todos en la práctica, me dieron Sr. Comandante General, la firme convicción que el cañon *Armstrong* de 600 libras una vez colocado abordo en su montaje, no fué nunca probado.

Sistema completamente nuevo en montaje y en el modo de cargar, experiencia que ningun tratado de Artilleria menciona, me puso en el caso, de suspender el cañon por medio de dos Krik de fuerza, 30 caballos, para estudiar el mecanismo de su montaje, se desarmaron los roletes, se safaron pernos, estando todo en completo estado de oxidacion por la navegacion de agua salada, pero la oxidacion en los roletes, peines, y marcas no es posible evitar, porque un exeso de aceite ó de limpieza en dichas piezas, neutraliza la accion del compresor poniendo en peligro la vida de toda la tripulacion del buque.

El montaje es sencillo y al mismo tiempo celoso, el cañon se pone en batería siguiendo un plano inclinado, para sacarlo de batería por medio de un sistema de poleas simple con vuelta doble, á un cabrestante movido á vapor y á mano.

La carga la recibe en una zorra porta-balas siendo introducida por atacador á mano ó con atacador á vapor, este último es movido por una máquina de presión máximo 4 at. 55 cent. á dos cilindros.

Las piezas componentes tienen las siguientes dimensiones:

	Diámetro	Carrera	Revoluciones	Fuerza de caballos
Diámetro del piston á vapor	0,152	—	—	—
Carrera total del piston . . .	—	0,227	—	—
Número de revoluciones en un minuto . . . . .	—	—	260	—
Largo de la biela matriz 0,512 . . . . .	—	—	—	—
Fuerza total en caballos . .	—	—	—	12
Diámetro del volante . . . .	0,512	—	—	—
Corredero del piston de la bomba . . . . .	—	0,227	—	—
Diámetro del piston . . . . .	0,035	—	—	—

El movimiento del atacador á vapor se consigue poniendo en movimiento el mamberio, siendo muy fácil su manejo.

Peso delcañon--59.284 libras, tiene de preponderancia 497, diámetro 1 pulgada, long. entre perpendiculares 5 ms.

Peso de los proyectiles:

- Bala Pallisser . . . . . 594  $\frac{1}{2}$  8 onz.
- Granada ordinaria . . . . . 592 « 4 «
- « Shrapnells . . . . . 572 « 4 «
- Bote de metralla . . . . . 200 «

Estas cuatro clases de proyectiles se emplean en el cañon de 11 pulgadas. Su descripcion es la siguiente:

### *Bala Granada Pallisser*

Este proyectil cilindrico ojival, tiene la ojiva bastante aguda por estar probada en repetidas esperiencias que es la forma mas conveniente para perforar las corazas, aumentando en efecto si los blindajes estan almohadillados, ya con

madera ó hierro, ó con cualquiera de los cementos empleados en las fortificaciones.

La bala Palliser, lleva en su parte superior ó culote un anillo de hierro forjado y rasgado interiormente, colocándose en el alma, antes de verter el caldo para la fundicion del proyectil, teniendo en cuenta que la duresa de esta no permite se ajuste en frio. Al rededor del espresado anillo se deja un canal especial circular que se rellena despues de plomo para cerrar hermeticamente la union y evitar la penetracion de los gases que pudieran inflammar la carga antes que el proyectil hubiera llegado al punto en que se deseaba. La aspereza que resulta de la fundicion en las paredes interiores de los proyectiles huecos, podria dar lugar, una vez puesto el proyectil en movimiento, á que la carga se inflamára por efecto del roce, para evitar este inconveniente, se le dá un barniz interiormente, compuesto de brea rubia, ocre rojo, yeso de estatuario y agua raz.

Este proyectil se carga por el culote con una cantidad de pólvora proporcional á su calibre y se tornilla despues con un tapon de bronce cilíndrico á la tuerca de hierro forjado situado en la parte posterior.

Las balas granadas llevan dos órdenes de tetones de bronce duro, siendo las mayores del mismo proyectil de la raya de los inmediatos á su base y mas pequeñas las mas próximas á la ojiva.

Los huecos donde se ajustan los tetones, salen ya del molde, son cilíndricos con un anillo trancocónico en el asiento ó fondo por donde se estiende y dilata el talon al introducirlo á golpes, quedando perfectamente asegurados.

### *Granadas ordinarias*

Este proyectil de mas longitud que el anterior y de menor espesor en sus paredes, afecta la forma cilindra ojival llevan una falsa boquilla y empieza despues de una estension sufi-

ciente y sin filete, donde encaja y se ajusta la cabeza de la espoleta.

El hueco interior se barniza como la Pallisser y la disposicion de los tetones es la misma, sin mas diferencia que la de abrirse á taladro los asientos en que se aseguran.

### *Botes de metralla*

Los botes de metralla son de planchas de hierro de 7 milímetros de espesor teniendo en una de las tapas dos asas que sirven para manejarla.

La carga que lleva es de balas de hierro colado, forjado y de plomo, en su parte inferior lleva una capa de polvo de carbon que le sirve de lecho.

### *Granada Shaprell de Boxer*

Este es otro de los proyectiles mas usados en esta pieza y cuya construccion es bastante difícil, lo que omitimos en este informe.

Su carga explosiva la lleva en un receptáculo de hoja lata cuya superficie es de la misma forma que la parte inferior.

Segun opinion general y comprobadas en mis ejercicios prácticos, el mayor efecto del proyectil se obtiene cuando la explosion se verifica en la rama ascendente á unos 40 ó 50 metros de distancia de los objetos que se batan como tropa ó embarcaciones menores resultado que nunca puede obtener porque depende de la graduacion de la espoleta de tiempo que por muchas circunstancias puede variar.

La forma de este proyectil es cilindro ojival, lleva el mismo orden y disposicion que los anteriores en el sistema de tetones.

A continuacion adjunto la tabla de dimensiones de estos proyectiles y de sus cargas empleadas para dispararlas como sus anteriores.

*Bala Pallisser*

Longitud del proyectil.....	0 <sup>m</sup> 76
Idem de la parte cilíndrica.....	0,42
Diámetro de idem idem.....	0,27 $\frac{1}{2}$
Distancia que pasa del plano por los ejes de los tetones posteriores la culote...	0,11
Distancia á la parte superior.....	0,17
Esfera del culote.....	0,05

La carga anterior es de 5 libras permanente de pólvora rompedora, de grano irregular, y la carga en que se dispara es de 85 libras de pólvora lenta, de granos prismáticos.

*Granada ordinaria*

Longitud del proyectil.....	0 <sup>m</sup> 90
Idem de la parte cilíndrica.....	0,60
Diámetro de la parte.....	0,27 $\frac{1}{8}$
Distancia del plan que pasa por los ejes de los tetones anteriores y posteriores al culote.....	0,25
Idem entre los planos que pasan por los ejes de los tetones anteriores y poste- riores.....	0,17
Dimension interior de la boquilla.....	0,028

Su carga interior es de 27 libras 12 onzas pólvora rompedora y la que se emplea para arrojarlas es de 60 libras.

*Granada de Boxer*

Longitud del proyectil.....	0 <sup>m</sup> 80
Idem de la parte cilíndrica.....	0,52 $\frac{1}{2}$
Diámetro de idem idem.....	0,27 $\frac{1}{2}$
Distancia idem idem interior.....	0,25
Idem idem idem.....	0,17
Diámetro interior de la boquilla.....	0,028

La carga interior de este proyectil es de 27 libras 11 onzas, pólvora rompedora y la que se emplea para arrojárselas es de 60 libras.

### *Bote de metralla*

Longitud..... 0<sup>m</sup>20

Espesor de sus planchas 7 centímetros....

Este proyectil se arroja con una carga de 60 libras.

### *Espoletas*

Tres son las clases de espoletas que se emplean en las granadas, dos de percusion y una de tiempo.

Las espoletas de percusion son de bronce, la una sistema Boxer es de forma trunca cónica de base paralelas y todo su cuerpo roscado para atornillarse á la boquilla de la granada que se adopte. La otra, sistema Armstrong, tiene tambien una rosca en su parte inferior que sirve para atornillarla á la rosca de boquilla; lleva ademas un pernito que sirve para mantenerla segura, pues su mecanismo interior exige mucho cuidado en su manejo; este pernito sirve para evitar una esplosion abordo ó antes de tiempo y se debe sacar en el momento en que la granada esté en la boca de la pieza.

La espoleta de tiempo es de madera de figura trunca cónica forrada en papel, elevando dos graduaciones laterales marcadas con números bien claros indicando el número de segundo que emplea en dejar la combustion del misto á tal punto; una de las graduaciones son pares y la otra impar, tiene á cada lado una puntuacion blanca y negra que indica por medio de un taladro donde debe panzarse para que dure el tiempo que se crea conveniente.

En pruebas hechas abordo de mi barco, se ha visto que cortada la espoleta por uno de los taladros como algunos autores lo recomiendan, no daba el efecto requerido; pues ha-

biendo sido cortada una en el taladro 13, solo duró nueve segundos que fueron rigurosamente apreciados. En otra prueba se hizo con un pequeño punzó un agujero en el taladro N° 13, y dando fuego al polvorin que contiene en su cuello, se observó su combustion en los 13 segundos exactamente.

Debo advertir á V. S. que no siempre resultados de esta naturaleza acompañan á estas esperiencias, pues no hay cuidado posible que baste, un poco de humedad es bastante para variar sus efectos. Tengo la persuacion que si á la fecha se prueban, algunas espoletas no corresponderán sus efectos á la graduacion que en ellas asigna.

### *Pañol de pólvora y granadas*

El estado higrométrico de nuestro pañol de pólvora no es nada bueno, por lo que no puede garantir la conservacion de los artificios ni la pólvora que él contiene.

Repetidas esperiencias me demuestran la gran humedad que absorbe este departamento. Careciendo abordo de un higrómetro resolví que se observara la humedad por una esponja mojada en una disolucion de *nitro* y agua y bien seca, se puso en el pañol durante doce horas, siendo exactamente pesada, arrojando un peso de cuatro adarmes y se colocó en un parage central del pañol, á la hora marcada se volvió á pasar dando un peso de diez adarmes estando completamente mojada, esta simple prueba, me demostró que nuestros pañoles son exesivamente húmedos y que apesar del muchísimo cuidado que existe ventilándola, el estado higrométrico de la pólvora es defectuosa, como lo he determinado en esperiencias repetidas.

La buena disposicion de los jarros en que está contenida la pólvora es causa que la humedad no haya podido ejercer toda su poderosa influencia, pero no obstante continuos aseos debieron hacer que nuestras pólvoras conserven

siempre un estado normal sinó al menos un estado que mucho se aproxima á él.

En cuanto á los pañoles de proyectiles nada puedo agregar por cuanto son seis para el uso que están destinados; solo sí que su disposicion es algo imperfecta por los medios dados á su servicio.

Existe solo un porta-balas que fué conducido de Inglaterra con el buque, pero construido para un servicio distinto del que aquí se emplea. Este porta-balas es sumamente cómodo para izar los proyectiles, su disposicion es vertical, pero en estos buques presenta sus inconvenientes sérios. La disposicion de los proyectiles es horizontal sobre listones acanalados y para colocar este porta balas es menester estorbar al proyectil y suspendiéndolas con espeques, enganchar el aparejo para colocar la bala y recion poder meter el porta-balas inglés para izarla; operaciones lentas y costosas y de emplear mucha gente.

Una vez el proyectil arriba se toca el inconveniente de tenerlo que suspender para sacar el porta-bala puesto en la zorra.

Operaciones lentas y mas si se tiene en cuenta el peso de los proyectiles.

Por otra parte, la operacion de izar el proyectil tambien tiene sus inconvenientes que podrian ser salvados con poco costo aplicando á cada uno de estos pañoles un pequeño torno dentado con piñon que aceleraria la operacion con menos gente y mucho mas seguridades.

En cuanto á los inconvenientes del porta-balas está todo suplido con la adopcion de uno nuevo reuniendo las condiciones de ser mas sencillo su mecanismo, tan seguro, mas liviano y la de necesitar dos hombres menos que el porta-balas inglés; esto es precisando abajo solo un hombre y por último ser muchísimos mas rápidos, ofreciendo muchas mas comodidades y seguridad en las operaciones.

El plano de este porta-balas injeniado abordo por el Guarda Marina D. Agustin del Castillo, se lo remitiré á V. S. para su dictámen.

En el servicio de la pieza se toca el inconveniente de la lentitud en las operaciones de izar los proyectiles, los cuales salvados, se acelerarian considerablemente los disparos.

Paso, Señor Comandante General, á los disparos hechos con el cañon Armstrong.

Fondeado con un grillete de cadena en el parage llamado «Estancia de las Delicias» (rio Uruguay) en el mes de Abril del pasado año, coloqué un blanco á distancia de 1700 yardas próximamente de 1 metro 30 cuadrados, firme en la costa, aproado el buque á la corriente y en esa línea el blanco, hice el disparo con carga máxima de 85 libras bala Pallisser y en una elevacion de 2 mets. 51 cet.; el tiro fué recto, rebotando la bala por primera vez á 506 metros antes del blanco, continuando sus rebotes en grandes intervalos de distancia y dejando surcos en el terreno gredoso como puede hacerlo un arado, terminando su trayecto á una distancia aproximativamente de 8000 á 8500 yardas.

En el puerto de la «Paz» hice cuatro disparos como prueba y obtube los resultados que paso á detallar :

Fondeado el buque con grillete y medio de cadena y aproado á la corriente hice colocar el blanco de manera que se encontrara comprendido en el plano vertical que pasa por el eje de la pieza ó sea plano de tiro, conseguido esto por medio del timon, cuando los cornecos del buque me lo impedian.

Coloqué el blanco á 1800 yardas próximamente de la boca de la pieza y arreglando el alza á los 3 ms. 5 cts., hice el primer disparo con bala granada Pallisser, con una carga de 85 libras pólvora gruesa. El proyectil pasó por uno de los costados del blanco como á un metro próximamente y rebotó á 40 varas por detrás haciendo en el terreno una zanja de una profundi-

dad bastante considerable, siguiendo sus rebotes hasta perderse en el monte, donde no me fué posible examinar sus efectos.

El buque al efectuar el disparo no sufrió mas que una lijera conmocion esperimentada por el choque del tapon de cantera de la cureña contra los elásticos de su corredera, ejerciendo el retroceso sobre esta una presion de 2 pulgadas, debida á presion que se hizo en los pernos; el regulador fué puesto en el taladro N° 5, es de advertir que los peines se encontraban demasiados limpios y la presión 5 influye poco en la neutralizacion al efecto del compresor.

La trayectoria que describe el proyectil es sumamente rosante y su duracion á la distancia de 1800 yardas son 4'' 3'' su derivacion lateral es muy pequeña en esta distancia y su vertical es casi inapreciable.

El segundo disparo se hizo á la misma distancia y con la misma direccion, empleando bala Pallisser, esta pasó á 6 metros 30 centímetros próximamente á la derecha del blanco; el retroceso no fué considerable debido al aumento de presion en el taladro N° 9 llegando asi mismo á chocar con violencia en la elástica.

Su trayectoria dió próximamente el mismo tiempo que la anterior.

Los otros disparos los efectué con granadas ordinarias preparadas con espóletas de percusion, obteniendo chocar en el blanco, destruido, por no presentar esfuerzo alguno; estos proyectiles revotaron por el terreno para perderse en el monte donde no pude apreciar sus efectos.

La trayectoria descrita por ellas es muy rosante y su duracion se aprecia en 4'' 4'' próximamente. Ninguna revienta, pues, el terreno donde chocaban no ofrecia resistencia alguna; la direccion y elevacion fué muy exácta pues tocaron el blanco.

Las pruebas no podian hacerse con toda seguridad por

efecto de los continuos borneos, teniendo que neutralizarlos haciendo uso del timon, siendo imposible conseguir, y que presenta serias dificultades, en blancos pequeños como el que hice colocar de 1 metro cuadrado con una elevacion de 2 metros 30 centímetros.

Estos disparos me hacen comprender que el tiro á 2,000 yardas y quizá mas, dirijidos á un buque de regulares dimensiones es casi seguro, siempre que él no esté en calma, porque de lo contrario se hacen sumamente difíciles, sino impasibles las punterías.

El estampido de la pieza no se deja sentir mas que el cable 12 ó menor, teniendo el coronamiento que le sirve de reducto como defensa á las ondas sonoras para que no se esparzan en todas direcciones.

El vacío que dejan los proyectiles es considerable, se nota á 6 metros en todas direcciones por donde pasa, acompañan en su trayecto una masa fluida considerable.

Paso, Señor Inspector, á los cañones sistema *Hofchkoss*.

Estas piezas calibre 2 pulgadas, montadas en cureñas de campaña á juzgar por su construccion y mecanismo deben ser muy modernos, los textos mas recientes de artilleria no dan noticia de ellos.

Se carga por la culata, el mecanismo de hierro es bastante sencillo, rayadas de izquierda á derecha y su número es de 12, teniendo estas dos vueltas completas. Están montadas sobre un perno pasante en su parte inferior que la permite girar, tomando distintas inclinaciones, les acompañan una alza graduada en 20 grados, sobre su parte superior tiene una escala movable que corre por un cilindro graduado que sirve para neutralizar el efecto del viento de través y la desviacion del proyectil que no sale en la direccion del eje de la pieza, pues la no coincidencia de este con el centro de gravedad del cuerpo hace que describa un hélice de paso igual al de las troyas, escapándose segun la tanjente del último elemento.

Estas desviaciones que noté, siendo constante, queda neutralizada, corriendo el ocular tres graduaciones mas á la izquierda por ser dichas desviaciones á la derecha.

En estos cañones se emplean dos clases de proyectiles cilindro-oviales, uno sólido y otro hueco, se carga con 3 onzas de pólvora rompedora y se le adjunta una espoleta de percusion (bronce) muy sencilla, teniendo un tapon reservado que sirve de aislador y al mismo tiempo de conductor al misto.

Para tener conocimiento exacto de estas piezas efectué algunos disparos aunque algo imperfectos por carecer de la tabla del tiro, sumamente necesaria para servir de alza.

Dieron el resultado siguiente: El primer disparo con la carga asignada, proyectil hueco.

Se disparó por la horizontal sobre un terreno arenoso, rebotando el proyectil cuatro veces por ángulos de incidencia sumamente pequeños, internándose á 0<sup>m</sup> 50 centímetros en un médano situado á 1250 metros próximamente.

El segundo disparó con la misma carga y la misma clase de proyectil, dejando el rio en la misma disposicion anterior. En este tiro el proyectil efectuó su caída como á 1,500 metros próximamente, chocando sobre la superficie del agua, siguiendo con dos rebotes de ángulos muy pequeños, determinando por último su alcance en 2,500 metros próximamente.

Efectué otro disparo con estos proyectiles, variando la inclinacion de la pieza, pudiendo determinar que su mayor alcance es una elevacion de cuatro á seis grados.

Varios disparos con granadas, dieron comprendidos entre 1,100 y 1,300 metros, y con metralla entre 800 á 1,100 metros.

La fuerza viva de estos proyectiles es sumamente intensa, sus trayectorias muy rasantes, las desviaciones laterales bas-

tante considerables y las verticales influyen bastante en los tiros.

Estas piezas son sumamente tormentosas por la poca preponderancia, el modo de cargar, el montaje y el sistema de compresion de los proyectiles es causa que la pieza al dispararlos efectúe tres ó cuatro cabezos considerables, tocando con la caña sobre la placa que está montada, produciendo en ambas partes una mella considerable.

Todos estos defectos que acabo de detallar serán en breve salvados convenientemente, cambiando sus montajes, obteniendo así dos piezas de suma utilidad en caso de desembarco.

Continúo, señor Inspector, con el siguiente departamento:

#### DEPARTAMENTO DE MÁQUINA

Están fijadas en el buque dos máquinas á dos cilindros unidas para hacer funcionar dos hélices independientes una de otra.

Estas máquinas funcionan á alta y baja presion y condensacion, el máximum de revoluciones de los hélices es de 125 por minuto.

La presion máxima en las calderas es de 4 atmósferas y 55 centésimos, ó aproximadamente de 64 libras inglesas, sobre una superficie de una pulgada cuadrada.

El nombre de estas máquinas en términos de taller, es : *Máquina á vaina* (faunau).

---

Al terminar, Señor Comandante General, la Memoria sobre los trabajos ejecutados en el buque á mi mando, hago presente á V. S. las siguientes observaciones :

La manga del buque no está en relacion con la eslora y casi es la tercera parte de esta.

El desalojo inmenso por causa del pronunciamiento en la manga, dá por resultado lentitud en la marcha.

Un peso á proa sobre cubierta de treinta toneladas, formando del buque á la menor brisa, un péndulo en continua oxilacion.

Cubierta de pino sangrado, sin vida alguna, á pesar del mucho cuidado que se tiene.

Su marcha es de diez y media millas, reconocida por la corredera de barquilla y patent-long.

El poco consumo de carbon.

Las tomas de agua, perpendiculares, dada la poca sonda de nuestros rios, hace imposible la navegacion por la absorcion de los fondos compuestos generalmente de arena, fango y pedregulla; pudiendo causar graves averias en la máquina.

Este defecto, Señor Comandante General, quedaria allanado colocando tomas laterales; pudiendo dejarse las tomas de mar.

Abordo de la Cañonera «República», Marzo de 1877.

*Daniel Solié.*

---

### CONTRAMAESTRE

Una capa para la bitacora de popa, tres varas de lona hilo, N° 3.

Una idem idem del puente, 2 varas y  $\frac{1}{2}$ , idem.

Un toldo para la ballenera, lona algodón con cenefa defleada y su guarnicion completa, 24 varas lona, 10 varas cabo algodón de 1 pulgada.

Un toldo para la lancha, con 26 varas lona de hilo, N° 3, de cenefa con su completo guarnicion, balines algodón 12 varas 1 pulgada.

Un toldo para el *Serenie*, de lona de hilo, N° 3, de 10 varas con su completa guarnicion.

Una capa lana, del trinquete, para tambucho de asta-bandera.

Una idem idem idem para el pañol, balas Pallisser.

Una idem idem idem para el tambucho de víveres.

Una idem idem idem, del tambucho de sallado á estribor.

Una idem idem idem, del sallado á babor.

Una capa lona N° 3, para el cabrestante, con deflecado 6 varas.

Un manquerote lona N° 2 para letrina, 3 varas.

Aumento de un paño al toldo de popa, lona N° 3, 27 piés.

Dos capas para los cañones de popa, lona del trinquete, 7 varas.

Tres capas para banderas y astas de las embarcaciones, 4 y  $\frac{1}{2}$  varas.

Tres idem idem idem para toldo de las embarcaciones, 7 varas lona N° 3.

Una cenefa con lona N° 3, de una banda con tres paños, deflecada y con sobre cenefa, 90 varas.

Dos sobre cenefas deflecadas para las lumbreras de popa, 9 varas N° 3, hilo.

Un enserado para carne, de 10 varas, con lona trinquete.

Nueve forros de acolladeras, 2  $\frac{1}{2}$  varas.

Ciento diez motafiones cambiados en los toldos de popa y proa, de 1 pulgada, 55 brazas.

Treinta y cinco bolsas de tripulacion, lona del trinquete, 10 varas largo, 1  $\frac{1}{2}$  pié ancho.

Dos corses algodón con sus bolines correspondientes, para oficiales.

Una bolsa para ropa del buque, de 1 y  $\frac{1}{2}$  varas largo, 2 piés de ancho.

Dos cenefas para mampara de la toldilla, deflecada con sobre cenefa, N° 3, 22 varas.

Guarnimenta de los tangones, con 18 brazas, cabo  $3 \frac{1}{2}$  pulgadas para amantillas, 32 brazas para vientos.

Dos escalas de gato, de 4 pulgadas, 4 escalones.

Dos basas con guardacaba, 4 pulgadas.

---

## HERRERO

Dos ganchos fierro de  $\frac{1}{2}$  pulgada diámetro, 2 pulgadas ancho con tres cáncamos para amantillas de los tangones.

Dos pernos jiratorios con sus entradas y ganchos de alianza para tangones.

Dos linchos para los candeleros de tangones, 1 pulgada diámetro, 1 pie largo.

Una media luna fierro de 1 pulgada diámetro, para el salva-vida.

Dos machos con su correspondiente guarnicion para id.

Cuatro candeleros para la lancha y sereno, de 2 pulgadas  $\frac{1}{2}$  2 varas  $\frac{1}{2}$  largo.

Sesenta cáncamos chicos de 3 pulgadas para la culebra de la regala.

Dos vicheros fierro forma ancha.

Dos sunchos para retenida de la cajonada de faroles, de 3 piés largo 1 pulgada.

Dos idem idem para cajonada de la letrina.

Dos pernos nuevos para el compresor y graduador del cañon, 2 pulgadas diámetro en la parte superior, 3 de ancho en la parte baja.

Ocho entradas de bronce para oletes de la lancha.

Dos toletes de pino de 1 pulgada diámetro para el tercer bote.

Una caña de 3 piés (de timon) y  $\frac{1}{2}$  largo 2 pulgadas ancho forma curvilinea.

Tres cáncamos de 1 pulgada diámetro, obra 4 pulgadas.

Pulimento del cabillen del palo mayor.

Idem de cuatro trincos del cañon.

Idem de la caña de repuesta de 4 varas largo 6 y  $\frac{1}{2}$  pulgadas ancho.

Idem dos bastos de popa.

Idem del frido cornero de la cámara de oficiales.

Idem tres llaves simples.

Idem del volante del cañon.

Idem de los sobre muñones.

Idem idem idem idem de fierro.

Idem capuchinas, ejes del montaje, cañon de popa.

Cuatro visagras de 7 pulgadas para el pañol de Santa Bárbara.

Dos llaves para el pañol de granada.

Una hacha de abordaje acero.

Una tapa de bronce para el lente del telescopio.

Cuatro cáncamos de fierro de 1 pulgada, de tuerca para los vientos de la chimenea.

Una llave de 10 pulgadas para tuerca de 7 pulgadas (fierro).

Cuatro guarda cabos de fierro, 2 pulgadas para los nervios del toldo de popa.

Dos ganchos dobles de 5 pulgadas (fierro).

Arreglo de la cocina económica da popa.

Arreglo del caño de idem con tres chapas fierro de 3 piés largo.

En construccion, barandilla del castillete de popa.

---

## Cañonera Nacional «Constitucion»

---

Señor Comandante General :

Al encomendarme V. S. la relacion suscinta de los trabajos hechos en la Cañonera á mis órdenes, dando cuenta de los elementos con que fueron ellos emprendidos; tuve el honor de remitir á esa Comandancia General una relacion superficial de cuanto se relaciona á los trabajos ejecutados abordo de la Cañonera á mi mando.

No puede escapar á la penetracion y clara inteligencia de V. S. la importancia de los trabajos emprendidos, sobre todo, cuando ellos se tenian que hacer con un reducidísimo personal como el que cuenta la Cañonera en desarme; no obstante, Señor Comandante General, todo aquello ordenado y necesario que se hiciera, se ha efectuado, ahorrando al Exmo Gobierno, sumas injentes, con la remocion de los cartilletes y calafateo solo de las cubiertas que por lo menos hubiera costado 30,000 \$ m/c á cada buque, estando las costuras anchas de una pulgada con brea y sin estopa. La remocion de la proa falsa de las cañoneras «Bermejo» y «Pilcomayo» ha necesitado mucho tiempo, no solamente por lo reducido del personal empleado en ese delicado trabajo, como por el esmero, el cuidado de numerar todas las planchas, pilas, baos, etc., etc., para evitar toda confusion á su reposicion cuando llegase el caso.

Para efectuar ese trabajo se invirtió mas de un mes, pues no solamente se ha concretado á cortar remaches, sino que despues de despejada la proa de ese aparato, se tuvo que co-

locar todo aquello indispensable para la maniobra de las anclas. Posteriormente se habian sacado en Buenos Aires los palos de trinquete de las tres cañoneras á mis órdenes, teniendo que cambiar el palo mayor de la «Pilcomayo» que se habia quebrado en su viaje de Inglaterra á esta Capital, y en seguida de cambiarlo colocarle todo su aparejo.

Luego de sacar las proas falsas se dió principio á suspender el cañon de la «Bermejo», cuyo delicadísimo trabajo tomó tambien bastante tiempo, por el motivo de haber tenido que limpiar todas las roscas, tornillos, ruedas de engranage, pernos, etc., etc. por hallarse sumamente oxidados á causa de la gran cantidad de agua que habia entrado en el pozo del cañon y que se hallaba allí depositada desde, probablemente, que se hicieron estos buques á la mar.

Estando hecha la limpieza necesaria, estando ya la maquinaria en estado de poder funcionar, se suspendió á mano el cañon, colocándole los pernos debajo de la brazola para hacerlo firme, y se procedió á hacer una limpieza general en las planchas del compresor para que pudiera entrar y salir de bateria. Inútil es decir á V. S. la demora que exigió esta nueva limpieza para poner corriente el cañon, poniéndolo y sacándolo de bateria varias veces y durante algunos dias, concluido aquello se pasó á probar el atacador á vapor, habiéndose para esto, encendido la máquina.

Luego despues, se probaron las zorras con el proyectil correspondiente el que se presentó á la boca del cañon, con el fin de ver si este se adaptaba justamente á ella, y si los tetones de las balas no tenian entorpecimiento alguno.

Despues de haber hecho algunas mejoras en los asientos de las cigüeñas, se pasó á arreglar la Santa Bárbara que se hallaba en un estado de abandono completo y hasta peligroso, pues la pólvora venia en cuñetes malísimamente estivados.

Esta operacion como debe comprenderlo V. S., ha causado mucha demora en su colocacion respectiva dado el poco

espacio para trabajar, pues no solamente se tenia que sacar los cartuchos de los cuñetes, sino que habia que dejar orear la pólvora porque la mayor parte de los paquetes venian mojados algunos y húmedos los otros, por causa de haberse estado lloviendo los pañosles.

Oreada ya la pólvora se hicieron nuevos saquetes, se llanaron y se colocaron en las jarras respectivas mencionando en cada uno de ellos la cantidad y clase de pólvora que contienen. Pasóse despues á la limpieza de los pañosles de las balas, y si hago esta referencia á V. S. es para que se aperciba no solamente de la limpieza, pero si del trabajo que ha dado lugar, por el mal estado del buque, pues se tuvieron que izar todas las balas sobre cubierta para poder estancar el agua que tenian los pañosles, y hacer algunas mejoras que reclamaba el estado de deterioro de ellos.

Hechas ya estas mejoras y limpios los pañosles, se volvieron á colocar las balas y se pasó á calafatear la cubierta, habiéndose pedido para el efecto dos carpinteros calafates los que fueron cedidos por los buques de la Armada con las herramientas correspondientes, pues estos buques han venido completamente desprovistos de ellas. Haré presente á V. S. que la estopa ha sido hecha abordo del buque de mi mando, y la brea sacada parte de mi buque y parte de los buques de la Armada.

Puedo asegurar á V. S. que todos los trabajos efectuados no han costado al Erario mas que el sueldo del persona!, pues todos ellos han sido hechos con la ayuda de la tripulacion, de la maestranza y de los maquinistas del mismo buque.

Pasando ahora á la cañonera «Pilcomayo» diré á V. S. como constan de las notas que he pasado á esa Comandancia General, en el momento de emprender los trabajos de remocion de la falsa proa; que ese buque se hallaba en peores condiciones que la cañonera «Bermejo» debido sin duda al mal tiempo que debe haber esperimentado en el viage, pues

como dejo dicho mas arriba traia el palo mayor roto, y la esplanada del cañon caída hácia una borda. En cuanto al trabajo de remocion del castillete ha sido idéntico en todas sus partes al operado en la cañonera «Bermejo»; con los mismos elementos y el mismo personal.

No temo fatigar la atencion de V. S. al relatarle del modo como se sacaron las falsas proas, pues me he limitado siempre á las instrucciones que tenia para el efecto.

Se procedió á numerar todas las planchas de babor y estribor, en seguida se desempeñaron y despuntaron las regalas y barragametes, se levantaron las serviolas y pescantes pescadores, se desentornaron el bauprés y grampas en la cubierta del castillo de proa, luego se procedió á cortar los remaches del enchapado de afuera y se sacaron todas las chapas, dejando la cubierta como una plataforma para trabajar sobre ella de manera que las planchas pudieran ser bajadas fácilmente. En seguida se sacó la cubierta del castillo de proa, pilas, bases y cuadernos, las que iban todas numeradas, como he dicho ya, para facilitar la reposicion de la proa falsa en caso necesario. Los escobenes que venian sueltos fueron tambien colocados en su lugar respectivo, así como los pescantes de pescar la uña del ancla, fueron colocados en la parte de abajo de la cubierta del castillo. Todos los enseres pertenecientes á las falsas proas fueron depositados en el Arsenal de Zárate.

Concluido ya este trabajo, se procedió á levantar el cañon, habiéndose sacado antes la carlinga del palo trinquete que se hallaba á través del pozo del cañon, y que estaba remachada al fierro del ángulo de las brazolas de este pozo.

En seguida se tuvo que estancar el agua que tenia adentro, limpiar y engrasar las roscas, tornillos, pernos, etc., etc., para poder suspender el cañon. Efectivamente se trató como el de la «Bermejo» de suspenderlo á mano, pero no dió resultado alguno. Después de un minucioso exámen se

vió que la explanada se habia caído hácia estribor é imposibilitaba á las roscas de esa bomba de poder girar. Entonces se resolvió suspender el cañon solo, por medio de gatos hidráulicos, y conseguido esto se embragó á dos vigas para levantar y enderezar el montaje.

Esta operacion necesitó varios dias, por el reducido espacio y la lentitud con que se tenia que hacer girar las roscas y pernos, para que fuera levantándose poco á poco la explanada, lo que conseguido se viró á mano hasta asentar los muñones del cañon en las muñoneras, hecho ya esto se viró hasta ponerlo firme sobre la cubierta. En seguida se pasó á limpiar las planchas del compresor para que pudiese salir y entrar de bateria lo que se hizo por medio del vapor, pues se tenia que probar tambien el atacador hidráulico. Habiendo esta operacion dado resultados muy satisfactorios; se pasó á probar las zorras, para ver si estaban ellas á la altura correspondiente para que el proyectil pudiera entrar en la boca del cañon sin entorpecimiento alguno.

En seguida se pasó á registrar la Santa Bárbara, la que se hallaba en tan mal estado como la de la «Bermejo.»

Se hicieron, pues, los trabajos necesarios para colocar los cartuchos en sus respectivas jarras. Todos estos trabajos parecen á la simple vista de poca consideracion, pero no es atrevimiento decir á V. S. que al Gobierno le ha ahorrado injentes sumas cuando se considera el personal y lo escaso de las herramientas con que se ha trabajado.

Pasando ahora al buque de mi mando, es decir á la Cañonera «Constitucion» diré á V. S. que este buque ha venido en mejores condiciones que los demas, sin embargo de haber necesitado algunas mejoras que se han llevado á cabo, por ser ellas hechas con los mismos elementos del buque. En cuanto al trabajo de carpinteria que se ha efeciuado, ha sido hecho con las herramientas propias del carpintero del buque, pues como tengo dicho, estos buques han venido completamente

desprovistos de ellas, por lo que me permito hacer presente á V. S. la urgente necesidad de proveerme de ellas, por pedirlo así algunos trabajos mas que hay que hacer en las tres cañoneras á mis órdenes.

Por lo que es de la madera que se ha necesitado: solo ella ha sido pedida al Señor Gefe del Arsenal de Zárate.

Me limitaré pues á decir á V. S. los trabajos efectuados tanto en la artilleria, como de carpinteria y de herreria.

Aunque el cañon de la espresada, haya venido en condiciones buenas, ha sido sin embargo necesario suspenderlo tambien por medio de dos gatos hidráulicos, para efectuar una limpieza indispensable en las ruedas y en el engranaje del volante, por hallarse un tanto oxidados, luego de esto se desarmaron las zorras para limpiarlas y se procedió en seguida á probar el atacador hidráulico el que funciona perfectamente. En la Santa Bárbara estando esta en perfecto estado de conservacion, se clasificó únicamente en las jarras la cantidad y clase de pólvora, para facilitar la pronta ejecucion del envio de los cartuchos en un caso dado. No teniendo este buque comodidad suficientes para maquinistas y la maestranza se han hecho dos suchetas en cada rollado, se cambió la letrina de la tripulacion que estaba á babor y se pasó á proa sobre el castillete donde se han hecho dos casillas volantes, una para la letrina á babor y otro para cuartos de faroles, á estribor.

Estas casillas se hicieron volantes con el fin de desarmarlas en momento de ejercicios de combate, porque de lo contrario estarian espuestas á incendiarse con el fognaso del cañon ó deshacerse con el estampido, en esta prevision ordené que se hicieran en las condiciones mencionadas.

La letrina de los oficiales que se hallaba á estribor, de bajo del Puente, fué pasada á babor, porque lo requería así la limpieza, y aun mas diré la desencia, pues, la válvula de escape se hallaba muy arriba de la línea de flotacion, lo que era un continuo estorbo para los botes; en esa misma casilla

se hicieron dos literas que sirven ya sea para oficiales ó para los prácticos en caso de armarse el buque. Tambien se hizo un caballete para el toldo de proa, á fin de librar el cañon del roce, sea al armon ó al aferrar el toldo, pues no teniendo palo de trinquete, era imposible colocar un perizallo. Al costado de estribor se colocó una escala real, habiéndose servido de un foguista para hacer los candeleros, palometas, curvas, pescantes, tuercas, pernos, etc. etc., y en fin todo el trabajo de herreria que se precisaba. Hiciéronse tambien tangones y pescantes de madera para poderlos amantillar como tambien se dividieron las encajonadas de la tripulacion.

Me permitiré hacer de nuevo presente á V. S. que todos los trabajos que acabo de mencionar, son hechos esclusivamente con los elementos que traia el buque de Inglaterra, con las herramientas propias del carpintero y con el personal mismo del buque.

Hasta aquí, Señor Comandante General, los trabajos hechos en las tres cañoneras á mis órdenes, durante mi estadía en el Puerto de Zárate, restando aun mucho que hacer como segun lo tiene observado la Comision de que forma parte el Señor Gefe de la primera Division; pero que por falta de elementos quedan paralizados los trabajos, pues los pocos que habian se han agotado en las refacciones que acabo de mencionar.

Me felicito Señor Comandante General, si por la esposicion que hago de los trabajos hechos en las cañoneras á mis órdenes, he alcanzado á llenar el cometido que V. S. me confi6.

Dios guarde á V. S.

*Juan Cabassa.*

## Vapor Nacional «Pavon»

---

Al adjuntar á V. E. la relacion de los viajes efectuados por el vapor Nacional «Pavon» durante el año próximo pasado, me permito llamar la atencion del Señor Ministro sobre el estado en que se halla este buque, el que requiere una carena completa en el casco y refacciones de importancia en las máquinas.

Por sus condiciones el vapor «Pavon» está llamado á prestar con frecuencia servicios de importancia, que ninguno de los otros buques de la armada Nacional, podria llenar con ventajiar. Para el trasporte de elementos de Guerra como para el desempeño de comisiones urgentes, es el buque que deberia conservarse siempre pronto; pues, ademas de su poco calado, buena marcha, economia en el consumo de carbon, por su porte, es el buque que reúne las mejores condiciones para el desempeño de comisiones urgentes, que son requeridas con frecuencia.

---

Río Lujan, Marzo 5 de 1877.

*Al señor Comandante General de Marina, Coronel Don Mariano Cordero.*

Adjunto á V. S. una relacion detallada espresando en ella los viajes efectuados por el vapor Nacional «Pavon» á mis órdenes, durante el año próximo pasado, mencionando al mismo tiempo las reparaciones hechas en el mismo, por orden de esa Comandancia y con artículos de los buques en desarme pertenecientes á la Capitanía Central de Puertos.

Estas reparaciones han sido practicadas por los maquinistas, ingenieros y herreros de la Escuadra bajo la direccion del maquinista del espresado, Don Tomás Frecland.

Dios guarde á V. S.

*L. Iturrieta.*

**Resumen de los viajes efectuados por el Vapor Nacional PAVON, y reparaciones hechas en el mismo durante el año corriente.**

Fechas	Horas	Salidas.	Fechas	Horas	Llegadas	
Enero 1°	9 a. m.	Paraguay	Enero 2	—	Corrientes	Llevando comunicaciones al telégrafo.
» 3	2 p. m.	Corrientes	» 4	—	Paraguay	—
Febrero 11	3 »	Paraguay	Febrero 12	—	Corrientes	» » »
» 12	2 »	Corrientes	» 13	—	La Paz	En comision.
» 13	42 »	La Paz	» 15	—	Corrientes	—
» 15	7 a. m.	Corrientes	» 18	—	Paraguay	En conserva, la Cañonera <i>Paraná</i> .
» 28	2 p. m.	Paraguay	» 29	—	Corrientes	En comision.
» 29	10 a. m.	Corrientes	Mayo 1°	—	Goya	A órden del Coronel Obligado.
Abril 15	2 p. m.	Goya	Abril 17	—	Martin Garcia	Con el Batallon 11 de Infant. de Línea
» 18	9 a. m.	Martin Garcia	» 18	—	Buenos Aires	Se desembarcó el Batallon.
Mayo 3	6 »	Buenos Aires	Mayo 5	—	Rosario	En comision.
» 6	6 p. m.	Rosario	» 7	—	Puerto del Rey	» »
» 14	2 »	Puerto del Rey	» 19	—	Buenos Aires	Con equipos y familias del 11 de Línea.

23	6	Buenos Aires	25	—	Colon	Con el Batallon 11 de Infanteria.
"	10 a. m.	Colon	26	—	Uruguay	En comision.
"	4 p. m.	Uruguay	29	—	Rio Lujan	Entró a compostura.
Agosto 15	12 "	Rio Lujan	Agosto 15	—	Buenos Aires	Salió de la compostura de la máquina.
"	12 "	Buenos Aires	"	—	Rosario	En comisiou.
"	9 a. m.	Rosario	"	—	Corrientes	Con el Gobernador del Chaco.
Set'bre 8	9 "	Corrientes	Set'bre 8	—	Cerrito	A tomar posesion oficial de dicho punto con las autoridades de Corrientes, Gobernador del Chaco y Ministro Derqui.
"	6 p. m.	Cerrito	"	—	Corrientes	Con el Ministro Derqui.
"	95-5	Corrientes	"	—	Paraguay	
"	20	Paraguay	"	—	Villa Occid'tal	
"	22	Villa Occid'tal	"	—	Paraguay	
"	22 5-50	Paraguay	"	—	Corrientes	Con equipos y pasajeros de la Villa Occidental.
Octubre 1°	7 a. m.	Corrientes	Octubre 4	—	Buenos Aires	Con el Gobernador del Chaco.
"	5 p. m.	Buenos Aires	"	—	Campana	
"	11	Campana	"	—	Rosario	Con S. E. el Sr. Presidente y su comitiva.
"	20 4	Rosario	"	—	Campana	En comision.
"	21 8	Campana	"	—	Buenos Aires	

Fechas	Horas	Salidas	Fechas	Horas	Llegadas	
Octubre 24	4-30 a. m.	Buenos Aires	Octubre 24	—	Campana	En comision.
" 25	5 p. m.	Campana	" 26	—	Rosario	Con S. E. el Sr. Ministro del Interior y su comitiva.
Nov'bre 15	2 "	Rosario	" 26	—	Campana	Con el Secretario y comitiva de S. E. el Sr. Presidente.
" 16	7 a. m.	Campana	Nov'bre 16	—	Buenos Aires	En comision.
" 25	3 p. m.	Buenos Aires	" 26	—	C. del Uruguay	Con comision de recorrer todo el Litoral del Uruguay.
Dic'bre 17	4 "	C. del Uruguay	Dic'bre 18	—	Buenos Aires	Regreso de su comision.
" 28	3 "	Buenos Aires	" 28	—	Río Lujan	Amarrado en desarme.

NOTA.—*Composturas efectuadas en el año 1876:*

Se compuso la bomba de aire con material de bronce.

" se mudaron las válvulas y se pusieron nuevas.

" los dos pistones de la máquina.

" las dos ruedas mudándose tornillos y escéntricos.

" las dos carboneras de popa.

" las cuatro hornallas mudando las grillas, se pusieron (100) cien ladrillos nuevos en las hornallas.

En este mismo tiempo se compusieron las dos cocinas, teniendo que hacer presente que todos los materiales como ser, bronce, acero, hierro, metal blanco, goma en plancha, goma de patente, tornillos, grillas y ladrillos de fuego, han sido artículos tomados de los buques en desarme que pertenecen a la Capitanía Central de Puertos, y practcados estos trabajos por maquinistas ingenieros de la Escuadra Nacional, y bajo la direccion del primer maquinista de la espresada, D. Tomás Freeland.

Río Lujan, Enero 1° de 1877

L. ITURRIETA.

*Al Señor Comandante General de Marina, Coronel Don Mariano Cordero.*

Comunico á V. S., que en cumplimiento de su orden fecha 2 de Mayo último, á mi llegada á Bahía Blanca, procedí á balizarla, situando las boyas en los puntos que á continuación se espresan :

Sobre el veril sur del banco « Gaucho, » se han colocado tres, dos grandes y una chica, siendo todas ellas de fierro.

La primera en la punta del S. E. está fondeada en 7 brazas de agua, marea baja, demorando de « Monte Hermoso » al S.  $56^{\circ} 32' 0''$ , y de punta « Tejada » al S.  $1^{\circ} 00' 0''$ .

La segunda, cuyo arrumbamiento con la primera es N.  $46^{\circ} 56' 0''$ , está colocada sobre el mismo veril, en cuatro brazas de agua, y demora de « Punta Tejada » al S.  $20^{\circ} 50' 0''$  y de « Punta Gipa » al S.  $48^{\circ}$  E.

La tercera boya, está situada en la cabeza N. O. en siete brazas de agua, demorando de « Punta Tejada » al S.  $34^{\circ} 38' 0''$ , y de « Punta Gipa » S.  $54^{\circ} 25' 0''$  E. siendo N.  $18^{\circ}$  O, el arrumbamiento con la segunda.

Tomada á la entrada la primera baliza del S. E. del « Gaucho, » con tiempo despejado, se ven las dos siguientes á los rumbos mencionados, y al entrar todas ellas deben ser dejados á la derecha.

La boya de madera que existia situada á la entrada de la baliza, subsiste aun, pues la de fierro, destinada á reemplazarla ha sido conducida á esta Capital para su reparacion por encontrarse en mal estado.

En la parte de la costa comprendida entre la boya del N. O. del « Gaucho » y el arroyo « Parejas, » no se han colocado boyas por no haber sido halladas las que habia anteriormente. Sin embargo, lás nuevas mareas colocadas en los médanos que señaló Tetr Roy, salvan en parte este inconveniente, habiendo procurado colocarlas con precision, situándolas del modo siguiente: « Punta Alta, » « Médano Cigüëña, » « Cepo de Anchá » y « Punta Tejada » sobre la costa norte; y en la del Sur, se han marcado tambien « Ryan Búsches »— En la primera, ademas de los mencionados, se ha señalado un médano que demora poco mas al O. de la que hoy llaman « Mata Negra, » y que por su situacion, elevacion, el pasto que lo cubre, sirve de buena marcacion para salvar el « Gaucho. »

Así mismo, en la boca del canal que forma « Zuraita, » se ha determinado y marcado un médano que ya era notable por sus arbustos de que está cubierto.

El espacio de la bahia abrazado por el banco del E. del arroyo « Parejas » y las Islas, se ha balizado con cuatro boyas, siendo tres de estas de las pequeñas de fierro, y una de madera de las construidas abordo con trozos de percha.

La primera de estas balizas está fondeada en la parte mas saliente del banco del E. y demora del « Cepo de Ancha » al S. 85° O. y de « Punta Cigüëña » al S. 65° 02' O, estando colocadas en cuatro brazas de agua, marea baja.

La segunda, que se encuentra situada en la cola S. E. del banco del N. formado por las Islas, está fondeada en 6 brazas de agua; y demora de « Punta Cigüëña » al S. 70° 42' O. y de « Punta Alta » al S. 3° 28<sup>m</sup> E., siendo su arribamiento en la primera al N. 76° 28<sup>n</sup> O.

La tercera se encuentra en tres y media brazas de agua, sobre el veril S. del mismo banco, demorando de « Punta Alta » al S.  $67^{\circ} 28^{\text{n}}$  O. y de « Punta Cigüeña » al N.  $88^{\circ} 40^{\text{m}}$  O., siendo su arrumbamiento con la segunda al S.  $67^{\circ} 28^{\text{n}}$  E.

La cuarta y última baliza de esta parte de esta parte de la bahía, está fondeada en seis brazas de agua, marea baja, sobre la cabeza S. O. del mencionado banco del N.; distando de él trescientos metros próximamente.

Esta boya demora de « Punta Alta » al N.  $78^{\circ}$  E. y de la que indica la entrada de la canal formada por las Islas, al N.  $18^{\circ}$  S. siendo su arrumbamiento con la tercera al N.  $73^{\circ} 28^{\circ}$  O.

Estas balizas como las del « Gaucho », se tienen siempre dos á la vista, en tiempos claros; y como aquellas al entrar deben ser dejadas á la derecha.

Formada la cuarta boya ó décima desde la entrada al N.  $13^{\circ}$  O. distante una milla se ha colocado una marca que indica la entrada á la canal que conduce al puerto del pueblo de Bahía Blanca.

Esta canal tambien ha sido balizado sobre su márgen derecha, desde la marca mencionada hasta la boca del arroyo « Sauce Chico » con perchas de álamo colocadas en los veriles de los bancos en una braza de agua, en baja marea, en las que conservan una braza de altura fuera de la superficie en mareas llenas.

Estas perchas generalmente se encuentran distantes una de otra doscientos metros, lo que permiten navegar en marea llena, cuando son inundadas todas las islas; y como todas las balizas desde la primera del S. E. del « Gaucho » deben dejarse á la derecha, entrando á la Bahía, y á la izquierda la marca que indica la entrada á las islas.

La marca de madera colocada á nuestra salida de la bahía

está fondeada en nueve brazas de agua de marea llena, demorando al S. 65° O. de la boya del S. E. del « Gaucho » y distante próximamente dos y media millas. La situación de esta baliza carece de confianza por estar el tiempo cerrado en niebla en el momento de fondearla; lo que se hizo en circunstancias de darnos á la mar. Debo advertir á V. S. que todos los rumbos indicados son magnéticos.

Dios guarde á V. S.

*Martin Guerrico.*

---

## Buques en desarme.

---

Habiéndose establecido por la ley del presupuesto vigente el desarme de los buques de nuestra armada, Encorazado « Los Andes », Cañoneras « Constitucion », « Pilcomayo », « Bermejo » y vapor « Pavon », se dispuso que una Comision compuesta de los principales Ingenieros de la Escuadra, informase respecto de las medidas que fuesen necesario tomar para dejar en perfecto estado de conservacion las máquinas y calderas de estos buques, y de acuerdo con el reducido personal que hoy tienen.

La Comision, para espedirse, con acierto, hizo levantar vapor en la cañonera « Bermejo », probó con el Indicador tomando la diagrama de las máquinas de este buque, lo que dió un resultado satisfactorio.

El interior de las máquinas, los pistones de los cilindros, válvulas de distribucion de vapor, condensadores, etc., etc., todo se encontró en buen estado de servicio.

Los mismos resultados han dado los esperimentos hechos en la cañonera « Pilcomayo, » como lo comprueban los diagramas que acompañan este informe.

En el exterior de las máquinas de estos dos buques, ha sido necesario ajustar las conexiones, grifos, visagras de las cajas de humo y las bombas de alimentacion.

Las cañoneras « Bermejo » y « Pilcomayo » precisan cuatro ruedas nuevas en el aparato que pone en movimiento las máquinas.

Cada una de estas ruedas, tiene un peso aproximativo de 50 libras, y han llegado rotas de Inglaterra.

Para la conservacion de las máquinas y calderas se dispuso el desarme de todas las partes movibles, las que despues de bien limpias y engrasadas se han vuelto á armar.

De esta manera han quedado en estado de conservacion y listas para el servicio, con seis horas de anticipacion.

Ademas, una caldera de cada buque, debe quedar abierta y seca, y la otra preparada para levantar vapor cada sesenta dias y hacer funcionar las máquinas y tornillos de los cañones de grueso calibre que tienen á su bordo, evitando así, que se oxiden.

Este servicio no se puede hacer á mano, debido á la construccion especial de sus máquinas y gran peso de la artilleria.

La cañonera « Constitucion » como lo comprueban los diagramas que se acompañan, tenia sus máquinas muy descuidadas en sus ajustes. Esto ha sido corregido, al desarmarse las máquinas para ponerlas en estado de conservacion.

Como el sistema del cañon de este buque es diferente de los de la « Pilcomayo » y « Bermejo, » y no necesita del vapor para su manejo ó movimiento, no ha habido inconveniente en que sus dos calderas queden abiertas y secas.

Ahora, me voy á permitir llamar la atencion de V. E. sobre un gran defecto que se nota en los encorazados y cañoneras de la Armada Nacional.

Estos buques, como si debieran navegar solamente en alta mar, tienen las aperturas de toma de agua para llevar esta á los condensadores, debajo y muy cerca de la quilla, de manera que cuando navegan en los rios de poca profundidad permite á la arena introducirse en grandes cantidades en los

caños conductores y en las bombas, lo que ocasiona grandes perjuicios, porque rompe los pistones, sus árboles y las bombas, obstruyendo también, completamente, los tubos conductores.

En el último viaje de la cañonera « República » al Rio Paraná, se ha tenido una prueba evidente de estos resultados.

Habiendo barado esta Cañonera, la gran cantidad de arena absorbida por el agua, dobló los árboles de los pistones de las bombas, tapó casi completamente los caños refrigerantes, tanto, que para destaparlos hubo que emplear medios enérgicos, como la perforación. Algunos de los caños condensadores se rompieron, teniéndose que reemplazarlos con los de reserva.

Esa aglomeración de arena, ocasionó además, una pérdida considerable de fuerza en la máquina; mucho mayor consumo de carbon; disminución de velocidad, dando por último resultado, una pérdida de tiempo, que es el mayor inconveniente que puede sufrir un buque de guerra que siempre debe tener una marcha invariable.

Los vapores construidos para los mares y rios, siempre deben tener dos inyecciones. Una del fondo para la navegación de alta mar y otra de costado para la de los rios.

El costo de esta reforma es insignificante, pues, no está en relación con los perjuicios que ocasionaría dejar los buques en el estado en que hoy se encuentran, sobre todo, cuando sus servicios son generalmente, en la navegación de los Rios Paraná y Uruguay.

---

## Escuela para Condestables

---

Las delicadas funciones que estan llamados á desempeñar los Condestables en los Encorazados y Cañoneras de la Armada Nacional, que por la calidad de la Artilleria que montan esos buques, necesitan tener conocimientos especiales; y, siguiendo en lo posible la marcha que se ha impuesto esta Comandancia General, de tripular la Armada con hijos del país, para tener así una marina verdaderamente nacional, es que dispuse la planteacion abordo del encorazado «El Plata,» de una Escuela de Condestables, cuyo plan de estudios y reglamentacion tengo hoy el honor de elevar á conocimiento de V. E.

Dicha escuela se hallará bajo las inmediatas órdenes y vigilancia del Gefe de la 1ª Division, y su direccion está á cargo del capitan D. Federico Gimenez, quien posée la instruccion necesaria al efecto.

---

### REGLAMENTACION

Por disposicion Superior se establece abordo de «El Plata» una Academia de Artilleria de Marina para los Condestables de los buques de la Escuadra que permanecen armados, bajo la direccion del Capitan de Artilleria D. Federico Gimenez y

á las órdenes del Gefe de la 1ª Division, siendo su reglamentacion como sigue :

Artículo 1º La Ademia se abrirá el 1º de Marzo, viniendo abordo, el Capitan Gimenez, todos los dias, de las diez de la mañana hasta las cuatro de la tarde, esceptuándose los dias de fiesta.

Art. 2º Todos los dias de Academia á la hora de abrirse, se izará la 1ª y 2ª sustituta juntas, que será señal para que los Condestables asistan al «Plata» sin pérdida de tiempo.

Art. 3º A las 4 de la tarde se hará la misma señal, para que vengan los botes á llevar los Condestables.

Art. 4º Ninguno de los referidos Condestables, podrá obtener licencia para bajar á tierra, de sus respectivos Comandantes, solo los dias de fiesta, y en caso de enfermedad ú otra ocurrencia de falta involuntaria á la Academia, cada Comandante dará cuenta al Gefe de la 1ª Division, los casos ó motivos de la falta de asistencia.

Art. 5º El último dia de cada trimestre hará hacer el Capitan Gimenez, un repaso general de todos los estudios prácticos por los Condestables en los tres meses, dando cuenta al Gefe de la 1ª Division por medio de una planilla detallada de los estudios practicados y adelantos con notas de los Condestables que se distinguan en su aplicacion y progreso de estudios para elevarla á la Superioridad.

Art. 6º Es indispensablemente necesario que los Condestables sean argentinos y sepan leer, escribir y contar bien.

Art. 7º Los dias que el Capitan profesor necesite dar lecciones prácticas con la Artilleria de abordo, lo avisará al Gefe del buque ó al segundo, para que la torre sea puesta á su disposicion.

Art. 8º Los dias que necesite dar lecciones prácticas de pirotécnica ú otros trabajos en el obrador de los Condestables, lo avisará al Gefe del buque, ó al 2º, para que sea puesto á su disposicion el taller y útiles necesarios.

Art. 9º Los dias que sea necesario hacer fuego con algunos de los cañones, como prueba, el Capitan profesor lo avisará dos dias antes al Gefe del buque ó al 2º, para pedir licencia á la Superioridad.

Art. 10. El Capitan Gimenez deberá asistir todos los dias, sin falta, y cuando por enfermedad ú otra ocurrencia involuntaria le privaran á asistir, dará aviso por escrito el dia anterior al Gefe de la 1ª Division.

Art. 11. Todo acto de insubordinacion por parte de los Condestables en las horas de estudio, será castigado severamente y en el momento, quedando facultado el Capitan profesor para determinar el castigo, avisándolo antes al Gefe del buque para su autorizacion.

Art. 12. Las faltas de aplicacion ó cualesquiera otras, cometidas por los mismos estudiantes, serán asentadas por el profesor, en un libro, y castigados en los respectivos buques de los Condestables, con suspension de racion, licencias ó arrestos, sin perjuicio de la Academia.

Art. 13. El dia de mal tiempo que sea imposible haber Academia, será suficiente aviso el no hacer la señal indicada en el artículo 2º

Art. 14. Se recomienda á todos los Comandantes el mas exacto cumplimiento en todos los artículos que con cada uno de ellos se relacionan, asi mismo que su cooperacion para el lleno de tan importante objeto que vendrá á dar á nuestra marina una buena instruccion militar.

Abordo del Encorazado «El Plata», Febrero 26 de 1877.

*Barlolomé L. Cordero.*

---

## PLAN GENERAL DE ESTUDIOS

---

### ESTUDIOS TEÓRICOS

#### *Aritmética*

Numeracion hablada y escrita, cuatro primeras reglas.

Quebrados comunes.

Fraciones decimales y sistema métrico decimal.

#### *Geometría*

Líneas, ángulos, polígonos, círculo, polígonos semejantes, área de los polígonos y círculo.

#### *Hidrografía*

Nociones elementales.

#### *Artillería*

De la artillería en general.

De las diferentes clases de pólvora.

De las bocas de fuego — Nombres de las partes principales de las mismas, y como se distinguen entre sí. De los proyectiles y sus diferentes clases. De los montajes de las piezas de artillería. Nombre de las partes principales de las diferentes cureñas en uso en la Armada Nacional.

Del juego de armas de las piezas. De las jarcias de que se componen el guarnimiento de las cureñas. Colocacion del material abordo. Colocacion de la pólvora y municiones. Líneas y ángulos del cañon y puntería. Alza y piñoles en ge-

neral. Clase de punterías y tiros. Nomenclatura de los tiros abordo. Modo de apuntar una pieza y momento mas oportuno para hacer fuego.

Carga que debe emplearse segun el proyectil.

Empleo mas conveniente de los proyectiles, segun la distancia al objeto y carga de las piezas. Causas que influyen en el desvío de los proyectiles, y modo de contrarestarlos. Trincas de artilleria. Modo de remediar las averías en combate. Diferentes modos de utilizar é inutilizar la artilleria. Modo de echar la artilleria al agua. Zafarrancho de combate y observaciones sobre el ejercicio del cañon.

Conocimiento de los diferentes artificios de fuego, en uso.

---

#### ESTUDIOS PRÁCTICOS DE ARTILLERIA

Recorrida en todo lo que se relaciona con la artilleria.  
Faenas de pañoles, de pólvora y granadas.

##### *Ejercicios*

De cañon en todo montaje. De fusil rewólver y sable.

##### *Ejercicio de fuego*

De cañon y armas portátiles á pólvora y bala.  
Fondeado y en movimiento.

##### *Accesorios*

Ordenanza, obligaciones del soldado, cabo y sargento.

*Federico Gimenez.*

V. B.

B. L. CORDERO.

---

## Comisarias de Marina

---

En cumplimiento del inciso 12 del Decreto de creacion de esta Comandancia General de Marina, tengo el honor de elevar á manos de V. E. el proyecto de Reglamento de las Comisarias de Marina.

• Los materiales de guerra y navegacion de que hoy dispone nuestra marina, exigen un cuidado y administracion especial.

La reunion en un almacen naval de todos aquellos objetos que no conviniese tener abordo de los buques, poniéndolos bajo la inmediata vigilanncia y cuidado de personas competentes, ademas de evitar el deterioro de esos articulos, que seria una verdadera economia, facilitaria el conocimiento exácto de las existencias que hoy se hallan diseminadas, sin que esta Comandancia tenga un inventario prolijo de lo que pertenece á nuestra Armada.

La Comisaria General de Guerra y Marina, no obstante al inteligencia y laboriosidad de su digno Gefe, no puede llenar su cometido por el cúmulo de quehaceres que sobre ella pesan, con la brevedad que requiere el buen servicio.

Las provistas de los buques de la Armada se retardan tanto, que nuestros tripulantes vienen á recibir sus vestuarios cuando la estacion á que estos pertenecen está por terminar; de lo que resulta que en invierno se encuentran uniformados de verano y vice-versa.

Podría abundar en otras razones en apoyo del proyecto que someto á la consideracion de V. E., pero lo creo inútil, por cuanto su simple lectura bastará para que V. E. pueda juzgar de su importancia.

---

CONTADORES

Art. 1º Fórmase un Cuerpo especial de Oficiales Contadores para la Armada Nacional, que estará directamente á las órdenes de la Comandancia General de Marina.

Art. 2º. El Cuerpo se compondrá de nueve empleados en tres categorías, subdivididas del modo siguiente:

1º Un Contador Mayor.

2º Cuatro Oficiales Contrdores de 1ª clase. •

3º Idem idem idem de 2ª idem.

Art. 3º. En ningun caso podrá haber mas de un Contador Mayor, Gefe del Cuerpo, á cuyas inmediatas órdenes estarán las demas clases.

Art. 4º. Al Comandante General de Marina corresponderá esclusivamente el derecho de proponer á la Superioridad la persona que sea competente para desempeñar el puesto de Contador Mayor.

Art. 5º. El Contador Mayor tendrá el grado honorario de Sargento Mayor de la Armada, límite de la categoría de este Cuerpo, y gozará de un sueldo de 120 pesos fuertes mensuales.

Art. 6º. Podrá optar al grado de Contador Mayor por derecho, el Oficial que hubiese prestado diez años de buenos servicios en la categoría de Contador de 1ª clase, y, á ésta, el que hubiese servido por 5 años en la 2ª clase.

Art. 7º. Los ascensos seguirán como base por la numeracion, pudiendo sobreponerse á esa disposicion, los que por

su honradez, inteligencia y buena comportacion se hubiesen hecho acreedores á esa preferencia de la Superioridad.

Art. 8º Para obter al grado ó categoria de Contador Mayor, deberá el Oficial á cuya antigüedad corresponda prestar entera satisfaccion del Comandante General de Marina, una fianza por valor de 20,000 \$ fts.

Art. 9º El Contador Mayor tendrá su Oficina en la Comandancia General de Marina, y á sus órdenes, un tenedor de libros y un oficial escribiente auxiliar, con el sueldo de 100 \$ fts. el primero y 60 \$ fts. el segundo, y en caso de guerra, en el lugar que le indicase el Gefe Superior de la Armada.

Art. 10. Los Oficiales Contadores de 1ª clase tendrán el grado honorario de Capitan de la Armada, y gozarán de un sueldo mensual de 100 \$ fts.

Art. 11. El Oficial Contador de 1ª clase mas antiguo ó de una antigüedad de 10 años cumplidos, tendrá el derecho de optar al grado de Contador Mayor, cuando hubiere vacante y siempre sustituirá á aquel, en casos de enfermedad ó ausencia.

Art. 12. Para obter al grado ó categoria de Oficial Contador de 1ª clase, tendrá que darse una fianza á entera satisfaccion del Comandante General de Marina por valor de 10,000 \$ fts., y á mas una buena foja de servicios, si hubiese pertenecido al Cuerpo por el período de cinco años que deberá haber servido en la 2ª clase.

Art. 13. Los Oficiales Contadores de 1ª clase pertenecerán á los buques de 1ª categoria de la Armada, como ser los encorazados « El Plata » y « Los Andes » y cañoneras « Paraná » y « Uruguay. »

Art. 14. Los Oficiales Contadores de 2ª clase tendrán el grado honorario de Tenientes de la Armada, y gozarán de un sueldo de 80 \$ fts. mensuales.

Art. 15. El Oficial Contador de 2ª clase mas antiguo ó de mas de cinco años de buenos servicios en su clase, podrá op-

tar á la 1ª categoría, correspondiéndole por derecho el sustituir en todo caso de baja ó muerte, enfermedad ú ausencia al mas moderno de aquella clase.

Art. 16. Para optar al grado de 2ª clase, ó sea ingresar al Cuerpo será del todo necesario que el solicitante preste un exámen general sobre las distintas materias que encierra este ramo de la Armada, ante personas competentes que designará el Comandante General de Marina, y á mas la fianza por valor de 8000 pesos fuertes de un comerciante de reconocida probidad en la plaza.

Art. 17. Los Oficiales Contadores de 2ª clase pertenecerán á los buques de 2ª y 3ª categoría de la Armada, como son las cañoneras menores y buques á vela ó armados á guerra y transportes.

Art. 18. El particular que desée ingresar al Cuerpo de Contadores de la Armada, solo puede optar á la primera graduacion, ó sea á la 2ª clase.

Art. 19. El Cuerpo de Contadores podrá aumentarse en caso de guerra, por ciudadanos, que se denominarán « Contadores á Guerra », y cuyo término de servicios concluirá con aquella, — y en ningun caso, se podrán sobreponer estos, á los del Cuerpo de Línea.

Art. 20. Las propuestas para llenar vacantes en este Cuerpo, serán derecho esclusivo del Comandante General de Marina.

Art. 21. Todos los Contadores, tendrán derecho á honores militares segun su graduacion.

Art. 22. El fraude se castigará con prision, espulsion, y publicacion de la causa en los diarios, etc., etc.

### *Obligaciones del Contador Mayor*

Art. 23. Tendrá á sus inmediatas órdenes todo el Cuerpo de Oficiales Contadores de la Armada.

**Art. 24.** Estarán bajo su cuidado y responsabilidad todas las existencias de artículos navales y municiones de guerra que posee la armada en depósitos terrestres ó fluviales.

**Art. 25.** Llevará un juego de libros por partida doble de todo el movimiento de dinero, carbon, artículos de máquinas y navales, víveres, ropas y personal que tuviese la Nación en los buques de la Armada, como tambien en los depósitos que menciona el artículo anterior.

**Art. 24.** Recibirá y clasificará todos los Estados y pedidos que hagan los Oficiales Contadores de los buques de la Armada, remitiéndolos, prévio su informe, al Señor Comandante General de Marina para su despacho ó provista, debiendo tener esmero en que dichos Estados ó pedidos vayan en debida forma, y reservándose las cópias necesarias.

**Art. 27.** Tendrá cuidado que todos los pedidos y Estados que le eleven sus subalternos lleven el « Visto Bueno » ó aprobacion del Comandante del lugar en que aquellos sirvan, como tambien las planillas demostrativas del consumo de los mismos artículos que pidiesen.

**Art. 28.** Se esmerará en tener al Señor Comandante General de Marina, siempre bien informado de las cantidades y condiciones de todos los víveres, ropas, articulos de máquinas y navales que existan en la Escuadra, como tambien, pasarle, mensualmente, un Estado general de los movimientos de fondos en la misma.

**Art. 29** Hará el Señor Comandante General de Marina todos los pedidos de fondos que sean necesarios para la Armada, repartiendo á cada buque las cantidades que pidan sus respectivos Contadores, bajo documento visado por su Gefe inmediato, debiendo exigir recibo de esa suma, en el libro que llevará esclusivamente con ese objeto.

**Art. 30.** Tendrá esmero en distribuir con actividad toda órden, circular ó disposicion que la Comandancia General emita en lo tocante á su Departamento.

Art. 31. Tendrá el derecho de revisar el juego de libros que lleve cada buque en lo tocante á la Comisaria, dando cuenta al Comandante General de Marina del estado de ellos. Este servicio lo arreglará segun convenga, en acuerdo, con la autoridad indicada, debiendo al practicarla, munirse de una órden de aquel, la cual presentará al Gefe del buque en que se practicase la inspeccion antes de efectuarla.

Art. 32. Tendrá la obligacion de dar cumplimiento á toda órden de un superior, debidamente autorizado, en lo concerniente á su departamento.

Art. 33. No se le exigirá servicio militar en accion de guerra, siendo su puesto, en tal caso, bajo del puente, designándole su Gefe inmediato el que mas convenga al caso.

Art. 34. Pertenece exclusivamente al Estado Mayor de la Armada.

Art. 35. Estará sugeto, como el Cuerpo, á las leyes militares que rigen actualmente en la Armada.

Art. 36. En el caso de hallarse enfermo ó inhabilitado para atender á sus deberes, será sustituido, mientras dure su indisposicion por el Oficial Contador de primera clase mas antiguo en la Armada, ó de estos, en que creyere mas apto al efecto el Comandante General de Marina, sin descuento de sus haberes.

Art. 37. Presenciará todos los pagos generales que se hagan en la Escuadra, debiendo dar cuenta al Comandante General del número de Gefes, Oficiales y marineros que hubiesen quedado impagos y las razones que mediaron para ello, reservándose una copia de la relacion que le hubiesen pasado los contadores de cada buque sobre el hecho, para su mejor gobierno en la rendicion de cuentas.

Art. 38. En ningun caso hará entregas de dinero á los Contadores de los buques, sin la aprobacion ú órden del señor Comandante General de Marina.

Art. 39. Mensualmente presentará á la Comandancia Ge-

neral de Marina un Estado general de los consumos y existencias en cada lugar de la Armada.

Art. 40. Al recibirse un Oficial Contador de un lugar ó depósito de la Armada, deberá acompañarlo, levantando ambos, el inventario por el cual queda dicho oficial responsable de las existencias debiendo certificar con su firma la exactitud de dicho recuento.

Art. 41. Si el buque ó depósito de que debiera recibirse el Oficial Contador no estuviese en la Capital, ó donde se hallase el Contador Mayor, este transmitirá órdenes á efecto de que lo represente el de mayor clase y más inmediato.

Art. 42. Le será obligatorio fiscalizar todos los artículos de consumo que se pidan para la Armada, constituyéndose en las casas de comercio que deban entregarlos, rechazando los que no sean de la calidad estipulada en el contrato ó pedido, y hacer constar su intervencion, formando las órdenes por lo que haya admitido ó recibido.

Art. 43. Cuando por baja ó fallecimiento, ú otras circunstancias hubiesen vacantes en el Cuerpo á sus órdenes, hará saber al Comandante General á que oficial le corresponde el ascenso por su antigüedad, acompañando la comunicacion con los datos de buen servicio que aquel hubiese prestado en el desempeño de sus obligaciones.

Art. 44. Los libros á que se refiere el artículo 25, como necesario para el mejor desempeño de sus obligaciones, son los siguientes:

Un libro de Caja.

Un libro mayor para cuentas corrientes de cada buque.

Un libro de recibos de artículos navales, máquinas, víveres y ropas.

Un libro de consumo, idem idem idem idem.

Un libro de Estados Generales impresos.

Un libro de inventarios de todos los buques.

Un libro de Revistas.

Un libros de pedidos

Un libro copiador de notas

Un libro de diario de todo el movimiento de la Armada, en su respectivo Departamento.

Un libro de bajas, deserciones y fallecimientos.

Un libro supernumerario, ó sea una anotacion de todos los Gefes, Oficiales y tropas que conduzcan los buques de la Armada, con los gastos de víveres etc. que con ellos se hicieran durante cada año.

Un libro de filiacion de las tripulaciones.

Art. 45. Tendrá obligacion de revisar las listas de revista que de cada buque le remitan mensualmente los Oficiales Contadores, confrontándolas con sus libros de Revista, y rectificando los errores ú omisiones que en ellos hallasen y elevandolas, en seguida, al Señor Comandante General de Marina con las observaciones que creyese necesarias.

Art. 46. Tendrá mucho esmero en cuidar que todos los Oficiales Contadores cumplan con todas las deudas que contraigan en los puertos estrangeros, pudiendo suspender del empleo al que no lo hiciera.

Art. 47. Tendrá derecho de suspender á cualquier oficial del Cuerpo que no cumpliese con su deber, y cuando la falta sea grave, ó hubiese incurrido repetidas veces en alguna, pedirá al Comandante General por medio de nota, la destitucion del oficial, especificando las razones para ello.

### *Oficiales Contadores*

Art. 48. Todo Oficial Contador al recibirse de un buque ó depósito de la Armada, deberá ser acompañado por el Contador Mayor, en cuya presencia y la del Comandante del buque procederá á levantar formal inventario de todas las existencias que en él hubiesen, y lo hará certificar por ambos funcionarios.

**Art. 49.** En el acto de recibirse del buque ó depósito procederá á abrir el juego de libros prescriptos en el artículo 42 de las obligaciones del Contador Mayor.

**Art. 50.** El inventario se hará por duplicado, reservándose el Oficial Encargado el certificado del Contador Mayor y Comandante del buque.

**Art. 51.** Al recibirse de su puesto hará un prolijo exámen de los pañoles, dispensas y demas á su cargo, dando cuenta al Gefe del buque de lo que hallare en mal estado, ya sea en su reparto ó condicion, haciendo las indicaciones de mejoras que creyese conveniente.

**Art. 52.** En los primeros dias de cada mes pasará al Contador Mayor, la lista de Revista, planillas de existencia y consumos de todo á su cargo, reasumiendo su totalidad en un estado general, relacion de supernumerarios que hubiesen habido bajas y deserciones y fallecimientos de la tripulacion, consumo de carbon, aceite, grasa y demas artículos de máquina, y muy particularmente el balance de la caja, llevando estos el V° B° del Comandante del buque, debiendo anteriormente presentar sus libros á la fiscalizacion de aquel, como comprobante de su exactitud

**Art. 53.** Hará convencionalmente al Contador Mayor todos los pedidos de fondos que necesitase, prévio la vénia del Comandante del buque.

**Art. 54.** En el caso en que el Comandante del buque le ordenare hiciese pedidos de fondos, y hubiese buena existencia en caja, le presentará á aquel estado y existencia de ella, y dicho Gefe por ninguna razon podrá exigirle haga tal pedido, si con las mismas puede cubrirse el gasto ó abono que se le ordenase.

**Art. 55.** No podrá hacer pedido ó pago alguno sin la vénia y aprobacion del Comandante del buque.

**Art. 56.** En todos los casos en que un Oficial Contador haya recibido una cantidad de dinero ó sido autorizado para

el desembolso de lo mismo sin previo conocimiento del Comandante del buque en que sirviere, estará en el deber de dar parte á la brevedad posible á dicho Gefe, y avisar por órden de que autoridad procedió á hacer dicho pago ó recibimiento.

Art. 57. Ningun Oficial Contador podrá hacer uso de los dineros á su cargo, que haya recibido con la vénia de su Comandante de la Tesoreria Nacional ó Comandancia General de Marina, sin el V<sup>o</sup> B<sup>o</sup> de aquel ó del Gefe de la Division, Escuadra ó Comandante General.

Art. 58. Cuando por el Comandante del buque se ordenase la remocion de cualquier artículo, el Oficial Contador le exigirá ua recibo por escrito, para salvar su responsabilidad, facilitar la contabilidad y justificar su consumo ante el Contador Mayor.

Art. 59. Minuciosamente fiscalizará todo artículo de consumo que se le remita abordo y dará cuenta á su Comandante de aquellos que notase de clase inferior, falta de peso ó cantidad y necesitasen de mejor estiva ó colocacion para su conservacion; quedando exclusivamente á su cargo toda falta en dichos casos.

Art. 60. No hará ninguna alteracion en las revistas del personal del buque, sin autorizacion prévia de su Comandante, quien le dará los datos que sea preciso sobre cada persona en particular. De estas revistas pasará cinco mensualmente al Contador Mayor, — visada por su Gefe inmediato.

Art. 61. A cada tripulante le abrirá una cuenta corriente en el Libro Mayor, cuidando de que al ser transferidos á otro buque alguno de aquellos, lleve su cuenta corriente por lo que se le adeude — y á la vez, para facilitar se le abra cuenta exacta en los libros del buque á que ha sido transferido. Estas cuentas de transferencias se harán en todos los casos

con el conocimiento y aprobacion de los Comandantes de los respectivos buques.

Art. 62. Los Oficiales Contadores solo harán entregas de dinero á los oficiales de mar ó individuos de la tripulacion, cuando el Comandante del buque se lo ordenase por escrito, el que indicará en su nota el tiempo oportuno para ello, como tambien las cantidades que á cada individuo deban darse.

Art. 63. Todos los pagos de haberes se harán en tabla y mano propia, en presencia del Comandante ó segundo Gefe del buque exigiendo el Oficial Contador de cada uno de estos individuos un recibo por la suma que se le entregue. Estos recibos estarán en un libro que llevará por separado, con el nombre de « Recibos de dineros entregados ».

Art. 64. Si el individuo á quien se le hace la entrega de dinero, no supiese firmar, le hará hacer una cruz entre el nombre y apellido, certificando ese acto con su firma entera el Oficial que presenciase la paga, en la casilla que indica el mencionado « Libro de Recibos ».

Art. 65. Cuando el abono sea á un Gefe ú Oficial, estos darán el recibo correspondiente en el libro indicado, sin necesidad de testigos, debiendo el Oficial Contador, satisfacer los pedidos que se le hicieran, siempre que los fondos existentes se lo permitan y no hubiese recibido otras órdenes sobre el particular del Comandante del buque.

Art. 66. En ningun caso podrá el Oficial Contador hacer entrega de cantidad alguna que no se adeude justamente, sea cual fuese la categoría del que lo solicite; siendo él, el único responsable de las faltas que hayan en los fondos á su cargo, las que se descontarán de sus haberes sinó escediesen al importe de tres mensualidades, y su destitucion, si pasase de aquellas.

Art. 67. El Oficial Contador que no diese cumplimiento estricto á lo dispuesto en el artículo anterior, é incurriese

en la falta por tercera vez, será espulsado del buque, sin perjuicio de los demás procedimientos que la Superiedad hallase por conveniente adoptar.

Art. 68. Cuando fuese absolutamente necesario comprar en puertos extranjeros artículos navales, carbon, víveres, ropa ó calzado, tendrá esmero en que esos artículos sean en lo posible iguales, tanto en precio como en calidad á los provistos en la República; y en ningun caso comprará mas de lo muy preciso para cubrir las necesidades del momento.

Art. 69. Cuando los artículos de consumo, embarcados en Buenos Aires, ya sea para navegacion en los rios ó mares, sean remitidos en cascós ó fardos para su mejor conservacion y pudieran deteriorarse si se abriesen, el oficial Contador se limitará á dar recibo de ellos por su marcacion este-rior; y cuando fuese preciso hacer uso para el consumo, los abrirá en presencia del segundo Comandante y oficial de servicio, los que certificarán cualquier defecto ó fallo que hallasen en su clase ó contenido, y cuyo parte detallado remitirá á la brevedad posible al Contador Mayor de la Armada.

Art. 70. Siempre que el buque á que pertenezca el oficial salga á la mar, cuidará con frecuencia de visitar los pañosles de víveres y de mas enseres á su cargo y cuando notase averías en ellos por aguas saladas, solicitará del Comandante por una nota el reconocimiento de los mismos. Este se efectuará por una Comision compuesta del segundo Comandante y dos Oficiales que indicará el Gefe, la que dará cuenta de los pormenores que á sus juicios hubiera ocasionado la pérdida ó averia, y el Contador á su vez trasmitirá esos reconocimientos con sus correspondientes detalles de los artículos averiados ó perdidos al Contador Mayor. Siempre que el tiempo lo permita hará reconocimientos de pañosles diariamente, dando parte del estado en que se hallen al segundo Comandante.

Art. 71. No podrá hacer alteracion alguna en el raciona-

namiento diario del personal del buque, sin órden por escrito del Comandante.

**Art. 72.** De las relaciones mensuales que pasará al Contador Mayor, del consumo y existencias de todos los artículos á su cargo, dará una cópia al Comandante del buque, esmerándose en hacer presente el tiempo que puedan durar las existencias que hubiere de cada cosa en el buque.

**Art. 73.** Pasará cada trimestre al Comandante una relacion de los individuos cuyo término de enganche concluya en el siguiente, con el objeto de proveer sus reemplazos.

**Art. 74.** Habiéndose hecho cargo de los efectos de Gefes, Oficiales ó tripulantes de la Armada que hubiesen muerto en servicio, desertado ó capturado como prisionero, procederá, acompañado del segundo Comandante y un Oficial á hacer un inventario de los mismos, y los retendrá mientras no reciba órden de su Gefe inmediato para entregarlos á su dueño ó herederos.

**Art. 75.** Cuando un agente cualesquiera, autorizado por el Gobierno viniera abordo con el objeto de hacer adelantos de dinero á Gefes, Oficiales ó tripulantes de un buque que deba hacerse á la mar, el Oficial Contador presentará á dicho agente una lista de aquellos oficiales y marineros cuyas cuentas admitan adelantos, como igualmente los que ya hubiesen recibido el todo de sus haberes.

**Art. 76.** El Oficial Contador podrá proveer á la «Infanteria de Marina» á pedido del gefe de ella y con aprobacin del Comandante del buque, de los articulos de ropa ó calzado que precisase, dando cuenta al Contador Mayor de lo que hubiera espedido de esa manera.

**Art. 77.** El Oficial Contador fiscalizará diariamente el racionamiento de la tripulacion, como tambien de pasagero ó tropas que conduzca el buque, teniendo cuidado de que la distribucion se efectue con exactitud, en los pesos, medidas y calidades.

Resultando economias en los artículos suministrados á la tripulacion, estos perteneceran á los individuos que compongan el rancho pudiendo disponer de ellos del modo que quisiere.

Art. 78. Al remitir al Contador Mayor cualquier pedido, tendrá cuidado de hacerle presente, por nota separada, como y cuando se han consumido los anteriores, cuyo documento irá visado por el Comandante del buque, para su mayor justificacion.

Art. 79. Cuando el Gobierno de la Nacion remita á bordo articulos ó caudales para ser transportados ó depositado en el buque, y para lo cual no mandase un comisionado especial, el Oficial Contador se recibirá de ellos con las anotaciones y recibos correspondientes, quedando tanto él como el Comandante del buque responsables de su seguridad en el transporte ó depósito.

Art. 80. El Oficial Contador, no podrá extraer del buque ningun artículo á su cargo sin la venia y aprobacion del Comandante.

Art. 81. De las «Listas de revistas» que trata el artículo 48, remitirá del 1º al 5 de cada mes, cinco ejemplares al Contador Mayor, verificando aquellas con la asistencia del Comandante, oficiales y tripulacion, debiendo considerarse como ausentes los que no se hallasen en ese acto, esceptuando los enfermos, en comision ó licencia, datos que suministrados por el Gefe del buque, hará constar el Oficial Contador en los mismos en el lugar correspondiente.

Art. 82. El Oficial Contador podrá sacar de la tripulacion del buque con la venia del Comandante el individuo que halle mas aparente para dispensero ó maestro de viveres, y siempre que hubiese necesidad de mas personal en su departamento, para el mejor desempeño de su cargo, el Comandante se los facilitará, esceptuándolos, si fuese preciso, de cualquier otro servicio militar, no siendo en tiempo de guerra, viaje ú otros casos de fuerza mayor.

Art. 83. En cualquier caso en que el buque diese auxilio á otro que estuviese en peligro, el Oficial Contador hará una anotacion de todos los artículos con que el Comandante del buque dispusiere socorrerlo, y de lo cual dará recibos duplicados el buque socorrido cuya relacion remitirá al Contador Mayor adjuntandole uno de los recibos, para que por ese medio pueda hacer los cargos que correspondan al dueño del buque que recibió tales auxilios. En los recibos hará constar la residencia del dueño del dicho buque.

Art. 84. En accion de guerra, el Oficial Contador servirá bajo del puente, en el lugar que le designase el Comandante del buque, y en ningun caso hará otro servicio que no tenga relacion con su cargo.

Art. 85. Si el auxilio de que trata el art. 83 fuese prestado á un buque de guerra extranjero, se pedirá á su Comandante un recibo de las cantidades y clases de artículos de que se le haya provisto, el cual, remitirá el Comandante del buque nacional al Comandante General de Marina, y al Oficial Contador la correspondiente relacion de lo entregado al Oficial Contador Mayor.

Art. 86. Cuando la Superioridad dispusiera haer un pago general á un buque de la Armada y su tripulacion deseara depositar abordo el importe de sus haberes para mayor seguridad, el Oficial Contador, con la vénia de su Comandante podrá hacerse cargo de ellos, dando á cada depositante una relacion de lo que depositen. Estos depósitos serán sin interés alguno, y el Oficial Contador será responsable de la seguridad de las cantidades que reciba de cada individuo.

Este servicio será únicamente obligatorio, cuando el Comandante del buque asi lo ordene por nota oficial.

Art. 87. Observará la mayor rectitud en las cuentas que contraiga en puertos extranjeros, y bajo ningun concepto saldrá de ellos, sin haberlas liquidado con toda la honorabilidad que exige el puesto que ocupen la Armada.

Art. 88. Para el mejor cumplimiento del artículo anterior, y en resguardo de la dignidad y honorabilidad que debe siempre acompañar á los Oficiales de la Armada, el Oficial Contador facilitará todos aquellos que hayan contraído deudas equitativas en puertos extranjeros, los fondos necesarios para cubrir las antes de la partida de los mismos, aun cuando el Gobierno no les adeude por haberes las cantidades que se inviertan en ese sentido, teniendo esmero en comunicar al Contador Mayor todos los incidentes que le hubiesen obligado al cumplimiento de este artículo.

Art. 89. Cuando se concentrase en un buque cantidad de cascotes vacíos ú otros envases de artículos consumidos, y cuya aglomeración fuese perjudicial á la estiva de los existentes, el Oficial Contador podrá proceder con la vénia del Comandante á efectuar su venta en tierra, á quien mas dé por esos residuos, y cuyo importe trasladará á los libros, como recibido de Tesorería, remitiendo cuenta de venta detallada al Contador Mayor.

Art. 90. Cuando se efectuase lo estipulado en el artículo anterior, en un puerto extranjero, el Oficial Contador tendrá el mayor cuidado para que en el desembarque de los artículos se cumpla estrictamente con las leyes de Aduana del punto.

Art. 91. Los Oficiales Contadores en puertos extranjeros, podrán girar letras de cambio sobre el Tesoro de la Nación, por intermedio del Contador Mayor de la Armada, en conformidad á las instrucciones que hubiese recibido del Ministerio de Hacienda sobre el particular.

### *Uniformes de gala del Contador Mayor*

Art. 92. Elástico de felpa negro con la escarapela Nacional y punteras de oro. Frac militar de paño azul, solapa abierta sobre el pecho con dos hileras de siete botones

dorados, cuello parado con dos estrellas bordadas con hilo de plata. Charrateras de canelón de oro, iguales á las de Sargento Mayor, esceptuando la ancla en la copina, que en su lugar llevará dos estrellas de plata. En las boca-mangas llevará las dos estrellas igual á las del cuello. Los faldones lisos, sin insignia.

Pantalón militar de paño azul militar con franja de trenza de seda negra. Espadín, empuñadura y contreras doradas con tiros de seda negra.

### *Contador de 1ª clase*

Elástico de felpa negro con la escarapela Nacional y punteras lisas. Frac militar de paño azul, solapa abierta sobre el pecho con dos hileras de siete botones dorados, cuello parado con una estrella dorada con hilo de plata.

En la boca-mangas llevará tres galones de plata de .. milímetros de ancho cada uno. Faldones lisos, sin insignias.

Pantalón paño azul oscuro con franja de trenza de seda negra.

Espadín, empuñadura y contreras doradas con tiros de seda negra.

### *Oficial Contador de 2ª clase*

Elástico igual al anterior.

Frac igual al anterior con solo dos galones de plata en las boca-mangas. Espadín y tiros iguales á los de Oficial Contador de 1ª clase.

### *Media gala—Contador Mayor*

Gorra de paño azul oscuro, palmas del escudo de marina bordadas con hilo de oro, y dentro de ella, dos estrellas bordadas con hilo de plata.

Levita de paño azul oscuro, cruzada sobre el pecho, con dos hileras de siete botones dorados. Presillas de Mayor, con una estrella de plata en lugar de la ancla de oro.

En las bocas-mangas dos estrellas bordadas con hilo de plata.

Pantalon de paño azul oscuro con franja de seda negra.

### *Oficial Contador de 1ª clase*

Gorra, igual á la anterior, con solo una estrella de plata dentro del escudo. Levita, igual á la anterior, exceptuando las presillas y llevando en su lugar, tres galones de plata de . . milímetros de ancho en cada boca-mangas, y sobre ellas una estrella de hilo de plata.

Pantalon, igual al anterior.

### *Oficial Contador de 2ª clase*

Gorra, igual á la anterior.

Levita, igual á la del Oficial Contador de 1ª clase, menos un galon.

Pantalon, igual al anterior.

En invierno, podrá el Cuerpo usar un sobretodo de paño azul con la misma botonadura que las del levita; y en verano, pantalon de brin blanco, y sombrero de paja, para el diario.

---

## Guardia Nacional de Marina



Cumpliendo esta Comandancia General de Marina con lo que le prescribe el inciso 4º del art. 4º del Superior Decreto de 31 de Enero de 1876, cree conveniente presentar á V. E. el proyecto que sigue, disponiendo una nueva forma de enrolamiento, y las bases de organizacion de la Guardia Nacional de Marina.

El decreto de 6 de Abril de 1875 no ha dado resultados positivos.

El servicio escepcional á que está destinada esta milicia y las condiciones mismas de los ciudadanos que deben formarla, exigen una forma especial para su enrolamiento.

La mayor parte de los individuos á quienes corresponde este enrolamiento, no lo cumplen, por su género de vida ó las jurisdicciones locales; y, como lo decia el decreto citado, burlan en su mayor parte las disposiciones vigentes sobre enrolamiento.

Solamente confiando á las Capitanias de Puerto y Resguardo el registro y cumplimiento de la ley, podria obtenerse un buen éxito.

Además, este enrolamiento sustituye á la matrícula de mar, mientras esta no pueda establecerse convenientemente

y debe estar confiado á las autoridades marítimas y sus dependencias.

Es este tambien el modo de poder dar á los diversos Cuerpos una organizacion adecuada, ejercitándolos en el servicio á que deben ser destinados.

La mejora en los elementos materiales con que cuenta hoy nuestra Armada, se esterilizarían, si no se procede con tiempo á formar una milicia que responda á las necesidades de este servicio.

La marina mercante, es en todas partes la base de la marina de guerra.

No es que propendamos á constituir una potencia marítima, pero hay el derecho de procurar que nuestras fuerzas navales respondan, en caso necesario, á resguardar nuestras estensas costas, y en el caso que el honor Nacional lo reclame, esté pronta una reserva Nacional, suficiente, para poner inmediatamente en pie de guerra toda nuestra Escuadra, que relativamente es de importancia.

A eso responde la organizacion de la Guardia Nacional de Marina, en la forma que esta Comandancia General se propone.

---

## Enrolamiento y organizacion de la Guardia Nacional de Marina.

### CAPITULO I.

#### *Del enrolamiento*

Art. 1º En todos los puertos de la República se abrirá un nuevo registro de enrolamiento de Guardia Nacional de Marina el 1º del mes de..... que deberá quedar tetminado dentro de los tres meses siguientes.

Art. 2º Están obligados á enrolarse en la Guardia Nacional de Marina :

- 1º Todos los ciudadanos que figuran en el rol de tripulacion de los buques mercantes.
- 2º Los domiciliados en las Islas.
- 3º Los que van á ellas habitualmente como trabajadores.
- 4º Los que hacen el servicio entre puntos intermedios, con buquetas, botes y lanchas.
- 5º Los carpinteros de ribera, calafates, herreros y toneleros que trabajan en los astilleros.
- 6º Los estivadores y sus peones.
- 7º Los prácticos.
- 8º Los pescadores. .
- 9º Los peones y changadores de muelles.
- 10º Los carreros que entran al agua ó trabajan en la Aduana.

11° Todos los empleados de Aduana, Capitanias de Puertos y Resguardos.

Art. 3° Los tripulantes de los buques deben enrolarse en el punto donde esté domiciliado el dueño de la embarcacion. Lo mismo se observará respecto de los pescadores, y para los demás, se designa por punto, el de su domicilio legal.

Art. 4° El servicio de Guardia Nacional de Marina, es de preferencia y exencion; de manera que todo ciudadano tiene el derecho de pedir su pase de los cuerpos de tierra,

Art. 5° Los enrolados en la Guardia Nacional de Marina, quedan exentos de todo servicio en los otros cuerpos de milicias.

Art. 6° La papeleta de enrolado en la Guardia Nacional de Marina impide ser aprehendido como vago.

Art. 7° Los tres artículos anteriores solo son aplicables á los ciudadanos domiciliados en las poblaciones ribereñas y mientras permanezcan en ellas.

Art. 8° Los obligados á enrolarse y que en el término fijado en el artículo no ocurren á inscribirse y tomar sus papeletas, sufrirán como pena, dos años de servicio forzado en la Armada, y si es empleado, será destituido.

Art. 9° Las Capitanias y Sub-delegaciones de Marina, quedan encargadas de levantar el registro de enrolamiento.

Art. 10. Dentro del mes siguiente al último del fijado para el enrolamiento serán elevadas cópias de los Registros al Ministerio de la Guerra por intermedio de la Comandancia General de Marina, la que dejará una copia legalizada en su archivo.

Art. 11. Los que estando obligados á enrolarse, fueran tomados sin papeleta, serán remitidos á la Comandancia General de Marina para la imposicion de la pena que establece el artículo 8°.

Art. 12. Desde la fecha en que debe cerrarse el Registro, nadie será admitido á ejercer las industrias determinadas en

los incisos del artículo 2º sin que esté munido de la correspondiente papeleta; y el que se encuéntrase sin ella, sufrirá la pena indicada en el artículo 8º.

---

## CAPITULO II.

### *De la organizacion de la Guardia Nacional de Marina*

Artículo 1º La Guardia Nacional de Marina se dividirá en Batallones, Compañías y Piquetes, segun el número á que asciendan los enrolados en cada punto.

Art. 2º En los puertos de mucha poblacion, como Buenos Aires, se formará Batallon, cuando hayan trescientas veinte y una plazas; y exediendo en una tercera parte este número se formarán dos.

Art. 3º En los puertos de San Nicolás, Rosario, Paraná y Corrientes, tomará tambien la denominacion de Batallon, siempre que alcancen á mas de ciento cincuenta plazas.

Art. 4º En los demás puertos, tendrán la denominacion de Compañía, desde ochenta á cien plazas, y de ochenta abajo, Piquete.

Art. 5º Son Gefes y Oficiales natos de los Batallones de Marina de Buenos Aires, los Gefes y Oficiales de la Comandancia General de Marina, segun las asignaciones hechas por el Gobierno, á propuesta de la Comandancia General.

Art. 6º Los Capitanes de Puerto y Oficiales de las Capitánias y Resguardos, serán Gefes y Oficiales de los demás Batallones, Compañías y Piquetes.

Art. 7º Los Capitanes de Puerto, propondrán á la Comandancia General de Marina, quien los someterá al Ministerio de la Guerra, la planta de los Batallones, Compañías y Piquetes,

con su correspondiente dotacion de Gefes, Oficiales, Sargentos y Cabos.

Art. 8º En el caso de movilizacion en destacamentos sobre fortificaciones de costas, puertos ó en la Armada, los Oficiales de Marina, serán los Oficiales natos de estas milicias.

---

### CAPITULO III.

#### *Disposiciones generales*

Art. 1º En caso de asamblea general todos están obligados á presentarse á la Comandancia General de Marina ó á las respectivas Capitanias de Puertos ó Subdelegaciones, salvo impedimento justificado, bajo pena de ser castigados como desertores.

Art. 2º Determinado el servicio que deben prestar, podrán poner personeros, excepto los empleados que obtendrán del Gobierno sus excepciones del servicio activo.

Art. 3º Los empleados y otras personas, que por condiciones especiales no fuesen aptas para el servicio activo, formarán Compañías de reserva.

Art. 4º En caso de guerra se determinará el servicio de turno, de manera de repartirse con igualdad, segun las necesidades.

Art. 5º Todo el que haya servido cuatro años en servicio activo, quedará esceptuado, y entrará á formar parte de los Batallones, Compañías y Piquetes de reserva.

Art. 6º Una vez en poder de la Comandancia General, los registros de enrolamiento, determinará la denominacion y numeracion de los batallones, compañías y piquetes, pudiendo disponer con aprobacion del Gobierno que compañías y piquetes de diversos puntos, formen batallones, designándole su respectivo Comandante en Gefé.

## VI.

## RELACION demostrativa de las operaciones del Detall de la Comandancia General de Marina.

LIBROS	A N O T A C I O N E S
De Revista » Extracto » Cópia » Anotaciones » Cópia » » » Anotaciones » » » Organizacion » Arreglo » Matriz » Pago	del personal de la Comandancia General. de los pedidos de artículos necesarios para los buques. exacta de los artículos existentes en el Arsenal y Parque de Artillería. de poderes otorgados por Oficiales de la Armada. de Ordenes Generales. de Circulares. de las operaciones de los buques, sus destinos y desempeño. de inventarios de las existencias de los buques. del Escalafon de los señores Gefes y Oficiales de la Armada. general del Archivo. de los Gefes y Oficiales. de la tripulación.
V° B° CORDERO.	Buenos Aires, Mayo 1° de 1877.  EMILIANO GOLDRIZ.

VII.

ESCALAFON

De los señores Geles

NOMBRES	Fecha y clase en que entró á servir			
	Clase	Dia	Meses	Año
CORONELES EFECTIVOS				
D. Francisco Seguí . .	Sub-teniente	7	Febrero	1814
» Mariano Cordero . .	Aspirante	10	Octubre	1837
» Alvaro J. de Alzo- garay . . . . .	Teniente	22	Diciembre	1840
» José Murature. . .	Capitan	14	Febrero	1833
CORONELES GRADUADOS				
D. José M. Pinedo. . .	Capitan	1 <sup>o</sup>	Abril	1814
» José M. Cordero. . .	G. Marina	16	Agosto	1834
» Bartolomé L. Cor- dero . . . . .	»	11	Junio	1841
» Luis Py . . . . .	Sub-teniente	6	Enero	1843
» José A. Somellera .	—	—	—	—
TENIENTES CORONELES EFECUIVOS				
D. Augusto Lasserre .	—	—	—	—
» Martin Guerrico . .	G. Marina	15	Junio	1858
» Daniel Solié . . . .	Sub-teniente	1 <sup>o</sup>	Mayo	1865
» Clodomiro Urtubey.	G. Marina	15	Setiembre	1859

# G E N E R A L

## y Oficiales de Marina

Fecha del último empleo			DESTINOS
Día	Meses	Año	
27	Julio	1829	Plana Mayor Activa
14	Octubre	1859	Comandante General de Marina
19	Mayo	1863	Inspector de Marina
19	»	1863	Plana Mayor Activa
1°	Enero	1834	Plana Mayor Activa
16	Abril	1858	Capitan* del Puerto de Concordia
31	Setiembre	1861	Gefe de la primera Division Naval
15	Febrero	1868	Gefe de la Escuadra
—	—	—	Plana mayor Activa
—	—	—	Comandante de la cañonera nacional «Rio «Paraná»
25	Enero	1873	Comandante del Bergantin Goleta sales.»
26	Noviembre	1874	Comandante de la Cañonera Nacional «República.»
4	Agosto	1875	Director de la Escuela Naval Militar

NOMBRES	Fecha y clase en que entró á servir			
	Clase	Día	Meses	Año
<b>TENIENTES CORONELES GRADUADOS</b>				
D. Ceferino Ramirez .	Sub-teniente	8	Setiembre	1861
» Miguel Soler. . . .	—	—	—	—
<b>SARGENTOS MAYORES EFECTIVOS</b>				
D. Enrique Victorica .	Teniente	8	Octubre	1857
» Domingo Ballesteros	Capitan	15	Abril	1866
» Eulogio Diaz. . . .	G. Marina	2	Enero	1844
» Juan Benetti. . . .	Teniente	10	»	1857
» Vicente Constantino	G. Marina	5	Mayo	1859
» Emiliano Goldriz. .	»	16	Marzo	1856
» Desiderio Cuelli . .	—	—	—	—
<b>SARGENTOS MAYORES GRADUADOS</b>				
D. Enrique Howard. . .	G. Marina	18	Julio	1866
» Sisto P. Sivori. . . .	»	22	Mayo	1861
» Rafael Blanco . . . .	Aspirante	24	Octubre	1865
» Demetrio Seguí . . .	Marinero	1 <sup>o</sup>	Febrero	1841
» Lázaro Iturrieta . .	Condestable	27	Marzo	1863
» Jorge H. Lowry . . .	Teniente	30	Abril	1865
» José Manzano . . . .	—	—	—	—
» Carlos Reguini. . . .	—	—	—	—

Fecha del último empleo			DESTINOS
Día	Meses	Año	
22	Mayo	1874	Comandante del Encorazado « Los Andes. »
—	—	—	Plana mayor Inactiva
19	Junio	1861	Secretario de la Comandancia General de Marina
7	Julio	1869	Capitan del Puerto de San Nicolás
25	Enero	1873	Capitan del Puerto de Santa-Fé
25	»	1873	Comandante del Ponton « Vanguardia »
29	Octubre	1873	Ayudante de la Comandancia General de Marina
21	Abril	1876	Gefe del Detall de la idem idem idem
—	—	—	Plana mayor Pasiva
22	Mayo	1874	Plana mayor inactiva
14	Agosto	1874	Plana mayor disponible
12	Enero	1876	Comandante de la Cañonera « Uruguay »
20	Marzo	1876	Sub-delegado del Tigre
17	Mayo	1876	Comandante del Vapor Nacional « Pavon »
17	Mayo	1876	Comandante de la Cañonera Nacional « Pilcomayo »
—	—	—	Plana mayor disponible
—	—	—	» » »

NOMBRES	Fecha y clase en que entró á servir			
	Clase	Día	Meses	Año
<b>CAPITANES</b>				
D. Juan Cabassa . . .	G. marina	29	Agosto	1856
» Angel Castello . . .	Sub-teniente	5	Noviembre	1859
» Constantino Jorge .	G. marina	1°	Mayo	1852
» José Gonzalez . . .	Capitan	16	Diciembre	1873
» Antonio E. Perez .	Aspirante	1°	Noviembre	1865
» Federico Gimenez .	Capitan	28	Octubre	1874
« Watter G. Grin . . .	»	23	Noviembre	1874
» Luis Piedrabuena. .	»	20	Enero	1876
» Juan J. Ballesteros .	—	—	—	—
» Luis Casavega . . .	—	—	—	—
» Teodoro Conde . . .	—	—	—	—
» José P. Murature. .	—	—	—	—
» Bernabé Rodriguez .	—	—	—	—
<b>CAPITAN GRADUADO</b>				
D. José L. Manzano. . .	—	—	—	—
<b>TENIENTES</b>				
D. Gregorio Astrada .	G. marina	26	Julio	1856
» Antonio Canellas. .	Aspirante	1°	Abril	1866
» Pedro Latorre . . .	G. marina	5	Enero	1866
» Ramon Flores . . .	»	12	Junio	1866
» Ramon Cavenago. .	»	—	—	—
» Emilio Echevarria .	Aspirante	7	Abril	1866
» Juan Sbauger . . .	Teniente	9	Marzo	1872

Fecha del último empleo			DESTINOS
Día	Meses	Año	
6	Noviembre	1861	Comandante de la Cañonera « Constitución »
10	Octubre	1868	Capitanía del Puerto Central
10	»	1868	Ayudante de la Comandancia General de Marina
16	Diciembre	1873	Cañonera « Paraná »
22	Julio	1874	Martin Garcia
28	Octubre	1874	Comandancia General de Marina
23	Noviembre	1874	Encorazado el « El Plata »
20	Enero	1876	En comision en la Costa Sud
—	—	—	Capitania Central
—	—	—	Capitan del Puerto de Corrientes
—	—	—	» » de Gualeguaychú
—	—	—	Plana Mayor Disponible
—	—	—	» » Pasiva
—	—	—	Plana Mayor Disponible
—	—	1865	Cañonera « Paraná »
1°	Junio	1870	Ponton « Vanguardia »
25	Enero	1873	Sin destino
25	»	1873	»
14	Julio	1873	Ministerio de Guerra y Marina
27	Setiembre	1873	Escuela Naval Militar
9	Marzo	1874	Con licencia en Europa

NOMBRES	Fecha y clase en que entró á servir		
	Clase	Día	Mes
TENIENTES			
D. Luis D. Cabral . . .	Aspirante	1 <sup>o</sup>	Abril
» Valentin Felberg . .	»	15	Mayo
» José Monteros . . .	»	23	Agosto
» Martin Rivadavia . .	G. Marina	15	Marzo
» Ramon Texidor . . .	Teniente	18	Octubre
» Bernardino Prieto . .	—	—	—
» José M. de las Car- reras . . . . .	—	—	—
SUB-TENIENTES			
D. Juan Aguirre . . .	Sub-teniente	15	Marzo
» Cárlos Lartigue . . .	G. Marina	7	Junio
» Alberto Barilani . . .	Aspirante	4	Marzo
» José Pastores . . . .	»	16	Febrero
» José Gascon . . . . .	G. Marina	31	Julio
» Santiago Cresi . . . .	Aspirante	20	Diciembre
» Andrés Gomez . . . .	Sub-teniente	2	Noviembre
» Antonio Maresca . . .	»	30	»
» Joaquin Madariaga . .	»	4	Enero
» Cárlos Carrega . . . .	»	27	Febrero
» Leon Begueri . . . . .	»	4	Marzo
» Jorge H. Barnes . . . .	»	6	»
» Andrés Glasiano . . . .	»	14	Julio
» Cárlos Moyano . . . .	G. marina	1 <sup>o</sup>	Agosto
» Federico W. Fer- nandez . . . . .	Sub-teniente	14	Enero

Fecha del ultimo empleo			DESTINOS
Dia	Mes	Año	
30	Julio	1874	Escuela Naval Militar
30	»	1874	Encorazado de lá Cañonera « Bermejo »
23	Octubre	1874	Vapor Nacional « Pavon »
23	»	1875	2º Comandante del Bergantin Goleta « Rosales »
18	»	1875	Encorazado « El Plata »
—	—	—	» »
—	—	—	Plana mayor Pasiva
15	Marzo	1872	Encorazado « Los Andes »
25	Enero	1873	Cañonera « Constitucion »
8	Julio	1873	Escuela Naval Militar
16	Febrero	1873	Capitanía de Gualeguaychú
12	Diciembre	1873	Encorazado « El Plata »
20	Marzo	1874	Plana mayor pasiva
2	Noviembre	1874	Cañonera « República »
30	»	1874	Encorazado « El Plata »
4	Enero	1874	Cañonera « Paraná »
27	Febrero	1875	Secretario del Gefe de la Escuadra
4	Marzo	1875	Bergantin Goleta « Rosales »
6	»	1875	» » »
14	Julio	1875	Capitanía Central de Puerto
27	Diciembre	1875	Bergantin Goleta « Rosales »
14	Enero	1876	Cañonera « República »

NOMBRES	Fecha y clase en que entró á servir		
	Clase	Día	Mes
GUARDIAS MARINAS			
D. Juan E. Ballesteros.	G. Marina	1°	Enero
» Benjamin Bourgues.	»	1°	Noviembre
» Alberto Cánepa . .	»	25	Enero
» Ramon Lira . . . .	»	25	»
» Alejandro Gáscon .	»	3	Febrero
» Federico Corabetto .	»	11	Abril
» Ramon Perez . . .	»	16	Octubre
» José M. Gimenez. .	»	20	»
» Santiago U. Danuzío	»	9	Noviembre
» Manuel F. Garcia .	»	16	Enero
» Cándido Espora. .	»	19	»
» Federico Muglar . .	Aspirante	20	Julio
» Angel Carranza . .	»	3	Abril
» Guillermo Pintos. .	»	15	»
ASPIRANTES			
D. Ruperto Maza . . .	Aspirante.	1°	Junio
» José Mendez . . . .	»	15	Abril
» Tomás Alegre . . .	»	6	Junio
» Luis Basualdo . . .	»	24	Julio
» Gabriel Cernada . .	»	30	Enero
» Dalmiro Rubio . . .	»	9	Octubre
» Félix Paz . . . . .	»	17	Abril
» Elendro Lara . . . .	»	17	»

Fecha del último empleo			DESTINOS
Día	Mes	Año	
1°	Enero	1869	Escuela Naval Militar
1°	Noviembre	1872	Sin destino
25	Enero	1873	Escuela Naval Militar
25	»	1873	» » »
2	Febrero	1873	Cañonera « Paraná »
11	Abril	1874	Cañonera « República »
16	Octubre	1874	Vapor « Pavon »
20	»	1874	Con licencia en Europa
9	Noviembre	1874	Ayudante de la Comandancia General de Marina
16	Enero	1875	Con licencia en Europa
19	»	1875	Encorazado « El Plata »
1°	Junio	1875	Cañonera Nacional « Uruguay »
27	Diciembre	1875	Bergantin Goleta Nacional « Rosales »
27	»	1875	» » » »

Encorazado « Los Andes »

Cañonera « Paraná »

Vapor « Pavon »

Cañonera « Paraná »

Bergantin Goleta Nacional « Rosales »

» » » »

» » » »

Sin destino

NOTA — Los Gefes y Oficiales que aparecen sin antecedentes es debido á no haberlos remitido á la Comandancia General de Marina.

## Construcciones Navales

---

Como lo dispone el inciso 5º del Art. 4º del Superior Decreto creando esta reparticion, incluyo á V. E. una relacion suscinta de los adelantos y perfeccionamientos navales para guerra, hechos en Inglaterra durante el año próximo pasado, para la Armada Británica y otras potencias Europeas.

Llamo muy particularmente la atencion de V. E. hácia las ventajas que presenta el Cohete Hale, el que creo prestaría importantes servicios tanto en nuestra Escuadra, como en el Ejército de tierra.

---

### **Corbeta prusiana «Sedam»**

El dia 17 de Junio fué votado al agua en el puerto de Stettin este nuevo buque de la armada prusiana, siendo compañero de otro de la misma clase construido en el año anterior llamado «Leipsic.»

Las dimensiones del «Sedam» son las siguientes :

Eslora 282 piés ingleses.

Manga 46 idem idem.

Puntal 32 idem idem.

Calado 21 idem idem.

Su arqueo es de 4000 toneladas, máquina á hélice (3 cilindros) con un poder indicado de 4,800 caballos.

El casco es de hierro con forro interior de madera, y es de igual clase que el « Volaye » y « Bover » de la Armada inglesa, siendo únicamente mas poderoso en su armamento, que consiste en 14 cañones de acero sistema Krupp de á 68.

La principal novedad en este buque consiste en los portales invertidos que lleva en cada mena para artillería de grueso calibre, lo que le dá un aspecto formidable.

El diseño fué hecho por el Sr. Koch, Constructor en Gefe de la Armada prusiana, que es el que tiene el honor de haber hecho los mejores modelos para dicha flota.

#### **Encorazado portugués • Vasco de Gama •**

En la primera quincena del mes de Julio fué votado al agua del Rio Támesis, este primer buque blindado de la Real Armada de Portugal. Es rápido, manuable y tiene una máquina de guerra poderosa para alta mar, á pesar de ser su objeto principal la defensa del Rio Tajo y el puerto de Lisboa.

Sus dimensiones son las siguientes :

Eslora 216 piés ingleses.

Manga 40 idem idem.

Puntal 25 idem idem.

Calado á proa 16 piés ingleses 10 pulgadas.

Idem á popa 19 idem idem.

Su arqueo es de 2479 toneladas, máquina de doble hélice, de un poder nominal de 450 caballos; habiendo ascendido en su viaje de prueba á 3625. Constructores los señores Humphoys y Tennant.

Tiene una torre firme blindada de forma octagonal al centro, y ocupa todo el espacio de la cubierta, entre la cuaderna maestra y el caño de la máquina, sobresaliendo cuatro piés á

los costados. En ella lleva dos cañones Krupp de á 400, por la parte de proa á cada banda, cuyas punterías pueden bajarse hasta cubrir un objeto á 300 yardas de distancia. Por la cara de popa del octógono, lleva dos cañones de á 100, los que puede deprimir hasta una distancia de 90 yardas del casco, y también ronzarlos á todo viento.

Además, el buque está provisto de cuatro cañones menores para la defensa de su cubierta y señales, y dotado de ametralladoras Gasling para rechazar ataques de embarcaciones menores.

Tiene espolon con proa reforzada, llevando la línea de la coraza hasta la misma punta angular del espolon, que se halla á 8 piés bajo la línea de flotación.

El buque es de doble fondo y está dividido en 47 compartimentos de hierro. Su arboladura es de lugre, con el objeto de poder navegar á vela cuando fuere necesario.

Es de sentirse que en estos detalles no se explique el espesor del blindaje de las baterías y costados del buque, pero parece intencional del Gobierno Portugués no haberlo dado á la publicidad.

El Encorazado « Vasco de Gama » ha costado todo listo la suma de libras esterlinas 125,000

#### **Cañonera Medina, de la Real Armada Británica**

En la segunda quincena del mes de Setiembre fué votada al agua esta nueva cañonera para la Armada Inglesa.

Su modelo, es nuevo y original, y es una de las seis que se construyen actualmente para servicio activo de los Ríos de la China ú otros cualesquiera.

Tienen mucha semejanza con nuestra cañonera « Pilcomayo » y « Bermejo », con escepcion del parapeto ó regala de hierro que llevan tanto á proa alderredor de sus dos cañones, como en el coronamiento de popa en protección de la

pieza giratoria que está colocada. Las dimensiones de este buque son las siguientes:

Eslora 110 piés ingleses.

Manga, 34 piés ingleses.

Puntal, 9  $\frac{1}{2}$  idem idem.

Calado, 7 idem idem.

Arguco de 386 toneladas.

Máquina de doble hélice de 250 caballos.

Consume 5 toneladas de carbon en 24 horas, y su marcha es de 9 millas por hora.

Las carboneras tienen capacidad para 70 toneladas de carbon.

Los constructores de la máquina son los señores R. y W. Hawthorn é S. Penn é hijos de Greenwich.

El casco es de hierro de planchas de  $\frac{1}{2}$  pulgada, y está dividido en 25 compartimentos, lo que lo convierte en un cuerpo poco menos que insumergible.

Las cubiertas son tambien de hierro de planchas de  $\frac{3}{8}$ , con un ligero forro de madera (teak) por encima.

Las planchas del fondo tienen el espesor de 5 $\frac{1}{16}$ .

El parapeto ó regala tanto de proa como de popa, sobresale de la borda 4 piés de altura, siendo las planchas de hierro de una pulgada de espesor y quedando de esa manera completamente protegidas las dotaciones de los dos cañones, de todo fuego de fusileria.

El armamento consiste en tres cañones Armstrong de á 64 libras.

Dos, estan colocados á proa, y el otro á popa.

Lleva, ademas, dos ametralladoras Gatling que estan colocadas una en cada banda al centro del buque.

Desde la borda firme de proa á la roda de la cañonera, baja la cubierta á un angulo de 45° con su plan, ó sea mas ó ménos en la misma configuracion de nuestras cañoneras « Pilcomayo » y « Bermejo ».

El fondo interior del buque está forrado con teak de 2 ½ pulgadas, y sobre este, un otro de Zinc.

Tiene dos timones; uno de ellos va colocado en la roda (á proa) por cuya razon la cañonera puede simultáneamente marcha con igual rapidez y facilidad, tanto hácia adelante como para atrás, usando uno solo á la vez con ese objeto, y los dos á un tiempo cuando fuese preciso contener la salida del buque ó quisiera dar vuelta en un pequeño trecho de canal.

En varios ensayos efectuado en esta Cañonera ha dado muy buenos resultados este sistema de timon en cada extremo. El de proa va asegurado con fuertes pasadores cuando no es preciso usarlo.

Se hallan en construccion cinco Cañoneras mas de esta misma clase, llamadas « Mednay », « Sabina », « Spey » y « Sees » y el Almirantazgo ha ordenado la construccion de 10 mas, pero solo del porte ó arqueo de 254 toneladas cada una.

El costo aproximativo de cada cañonera, del armamento y tonelage es de 30.000 libras esterlinas.

El sistema del parapeto tanto á proa como á popa adoptado en estas cañoneras con el objeto de proteger las dotaciones de las piezas; seria muy ventajoso se adoptase en las nuestras « Pilcomayo » y « Bermejo. » Y para este fin se podrian utilizar las planchas de hierro que trajeron de armazon de proa falsa para la travesía, con muy pequeño ó ningun costo al Gobierno, porque esta obra podria hacerse con el personal mecánico de la misma Escuadra.

De esta manera, estas dos cañoneras serian mas eficaces para el servicio de rios interiores á que son destinadas, garantiendo sus dotaciones de las emboscadas mortíferas que un enemigo cualquiera pudiese colocarles.

**Las corbetas «Bacante» y «Boadicea» de la Real Armada Británica.**

En Octubre de 1876 fué votado al agua del dique del arsenal de Portsmouth, la corbeta « Bacante » compañera de la « Boadicea » concluida el año anterior.

Las dimensiones de estas corbetas son las siguientes :

Eslora 280 piés ingleses.

Manga 45 idem 6 pulgadas.

Puntal 25 idem 7 idem.

Calado á proa 20 idem 7 idem.

idem á popa 23 idem 3 idem.

Arqueo de ambas 4070 toneladas. Máquina á hélice de 700 caballos nominales y 5250 indicados de poder.

Son cascos de hierro, con forro interior de madera.

Cada buque tiene espolon de batin, y el armamento se compone de 16 cañones, siendo 14 de 4½ toneladas y 2 de á 64. Todas estas piezas son sistema Armstrong. Tienen además, una batería sentida de torpedos de Whitehead.

Estas Corbetas son cruceros ligeros y manuales, con el objeto de proteger el comercio fluvial inglés en caso de guerra con potencia que recurriese al corso.

Estas, como igualmente la fragata « Inconstante » y la corbeta « Sedan », llevan en las muras portales invertidos para la mas gruesa artillería, con el objeto de batir al enemigo durante una persecucion.

Estos buques llevan una dotacion de 350 hombres, incluso Gefes y Oficiales y cuestan al Gobierno 200,000 libras esterlinas cada una.

Se construyen apresuradamente veinte buques de esa clase en los arsenales ingleses.

**Corbeta «Fourmaline» R. A. I.**

Igual á las anteriores en cuanto al casco y objeto, el arqueo es de 1864 toneladas.

Máquina horizontal de 2150 caballos de poder.

Su marcha es de 17 millas por hora.

Tiene arboladura de fragata.

Su armamento consiste en 12 cañones Armstrong de á 64.

Los de las bandas son montados en esplanadas de hierro.

Es el primer buque en que se adoptan.

Los constructores son los Sres. Raylton, Dickinson y C<sup>a</sup>.

En Agosto se entregó al Almirantazgo. Su costo es de 200,000 libras esterlinas.

#### **Corbeta blindada "Nelson" de la Real Armada Inglesa**

El día 4 de Noviembre de 1876 fué agregada á la ya numerosa Armada de S. M.B. esta nueva corbeta construida en los talleres de los Sres. Juan Elder y C<sup>a</sup> Tairfied. Rio Clyde, Escosia.

Este buque, es un otro crucero de poco porte pero de mucho camino.

Sus dimensiones son las siguientes:

Eslora 280 piés ingleses.

Manga 60 idem idem.

Puntal 42 idem idem.

Su arqueo 4,673 toneladas.

Su máquina es de doble hélice (dos juegos) con una fuerza indicada de 6,000 caballos.

Los hélices son de metal de cañon, y de un diseño particular, pues que cada eje lleva dos hélices de doble pala. Una en seguida ó en línea horizontal de la otra. Por este arreglo, el gobierno del coloso buque será mas fácil que con los hélices comunes, pues, estando verticalmente colocadas las palas, la resistencia al movimiento del buque, queda reducido á un « mínimo ».

Tiene diez calderas en 4 departamentos separados con mamparas de hierro que pueden cerrarse hermeticamente.

Este buque es de tres puentes y tiene arboladura de fragata.

Su coraza se compone de dos bandas ó corazas de planchas de hierro perfectamente colocadas perpendicularmente sobre sus costados. De 9 piés de ancho á la línea de flotacion y de 180 piés de largo cada una.

Las planchas de arriba (1ª banda) son de 9 pulgadas de espesor, y las de abajo (2ª banda) de seis pulgadas de espesor.

Las planchas de arriba pesan 22 toneladas, y las de abajo 15 á 18. Las de la primera banda (arriba) tienen un forro interior de Teak de 10 pulgadas y la segunda hilera de abajo otro de 13 pulgadas de espesor. Así es, que tanto abajo, como arriba, el cuerpo del buque es de 19 pulgadas de espesor.

El espolon (de hierro) es triangular, y sobresale al cuerpo del buque 12 piés.

Por la parte de la proa y de popa el blindage es reforzado hasta bajo la línea de agua, teniendo mas de 12 pulgadas de hierro á mas de teak, la coraza; y en ambas estremidades dos portalones invertidos dotados de cañones de 18 toneladas ó sea de 500 toneladas.

El resto del armamento consiste en 8 cañones de 12 toneladas, repartidos en igual número en ambas bandas del 2º puente.

Sobre el primer puente ó cubierta tiene 6 pequeños cañones con el objeto de rechazar un abordage ó la colocacion de torpedos á inmediaciones del buque por un enemigo en embarcaciones chicas.

Con el objeto de evitar el «role» del buque en mar gruesa y tener mas seguridad en las punterías, tiene colocado por todo el centro de su cuaderna exterior y bajo la línea de flotacion, una quilla (ó lavadero) de 3 piés cuadrados por 100 de largo.

El buque está dividido en 90 compartimentos, hallándose

la mayor parte de ellos entre los fondos de la cubierta baja, á una estension de 100 piés á lo largo de la centuria.

Este buque cuesta al Gobierno 300,000 libras esterlinas.

**Fragata "Shah" de la Real Armada Inglesa.**

Este buque fué construido recientemente en los astilleros de Portsmouth por diseño del Almirantazgo inglés.

Su casco es de madera por fuera y fierro por dentro. Dos cuerpos de buques. Tiene dos puentes, dotado de 26 cañones. 22 son de á 64 y 3 de 12 toneladas, ó sea de á 400 libras. Están colocados dos á cada extremo.

El primer puente lleva 16 cañones y el segundo 9.

Los portalones, tanto á proa como á popa son invertidos.

Este buque tiene 340 piés de eslora, 51 pié de manga, 40 piés de puntal, y su arqueo es de 6040 toneladas. Máquina á hélice de 1,000 caballos de poder.

Ha costado al Gobierno 230,000 libras esterlinas.

**Encorazado "Fhunderer" de la Real Armada Británica.**

Un lamentable acontecimiento tuvo lugar con esta nueva máquina de guerra de la Armada inglesa en la primera quincena del mes de Julio de 1876 en el puerto Spithead, y que llamo la atencion en esta Memoria por la relacion que pueda tener con nuestros buques en desarme, puesto que la desgracia se atribuye á deterioros en la máquina por falta de movimiento.

El « Fhunderer » es una de las nuevas y mas poderosas máquinas de guerra construidas á todo costo.

Tiene dos torres, una coraza de 15 pulgadas de espesor y armada de cañones de 32 toneladas.

Este buque fué construido para la Armada Inglesa en Mar-

zo de 1872, en Pembroke, y llevado sucesivamente á los Arsenales de Portsmouth para concluir de alistarlo para servicio activo y apesar de haber trascurrido tres años desde su llegada á los Arsenales del Gobierno, nunca se hizo ensayo en sus máquinas, y fué ligeramente cuidado por todo ese tiempo.

Se dispuso últimamente se preparase para ir al Mediterraneo, dotado de Gefe, Oficiales y 500 hombres, se procedió al ensayo que debia haberse practicado tres años antes.

El dia Sábado 4 de Julio á 1  $\frac{1}{2}$  m. marchando las máquinas con una presion de 30 libras, al poco andar, se produjo una explosion, que costó 85 víctimas é hizo conocer el gran descuido del Gobierno.

La Comision nombrada para indagar las causas de la catástrofe dice: « que todo ello provino de no haber hecho uso « de sus máquinas en tanto tiempo, en particular, las cal- « deras que el tiempo habia deteriorado, al extremo de ha- « llarse una con su válvula de seguridad, oxidada completa- « mente. »

Este hecho prueba prácticamente que es sumamente perjudicial el tener las máquinas, y particularmente las calderas nuevas, sin hacerlas operar de vez en cuando, con una corrida de 24 á 48 horas.

El finado Chaisaing, Inspector de máquinas de la Armada Nacional, siempre fué de opinion que si las máquinas de las nuevas Cañoneras no se hacian funcionar por algunas horas, cada mes, ellas se perderian indudablemente.

Este buque costó al Gobierno 300,000 libras esterlinas.

#### **Encorazados • Dullio • y • Dandolo • de la Armada Italiana**

En materia de Encorazados y poderosos armamentos, la Italia, es la Nacion, que mas progresos ha hecho durante el año 1876; pues estos dos buques, construidos últimamente

en Inglaterra, son los mas poderosos que actualmente existen en el mundo.

Los detalles, por el momento, á nuestro alcance, son los siguientes:

*Dimensiones:*

Eslora, 103 metros.

Manga, 18 idem.

Puntal, 11 idem.

Calado sin sumergirse, 8 idem.

Calado sumergido, 8½ metros.

Arqueos, 9,000 toneladas.

Máquinas á hélice de 1,200 caballos nominales, 7,500 indicados de poder.

Estos buques tienen cada uno dos torres. Una hácia la derecha y la otra hácia la izquierda de la línea central, pudiendo de esta manera dominar las cubiertas de popa á proa.

Las corazas son de 22 pulgadas de hierro por fuera y 22 de roble por dentro, rematando ambas en un forro de 1½ pulgadas de hierro, que constituye la masa compacta del blindaje en un espesor de 45½ pulgadas.

La coraza del cuerpo del buque arriba de la línea de flotación es de 18 pulgadas y bajo de esta 14 pulgadas.

El armamento de cada buque se compone de 4 cañones de 101½ toneladas de peso y de calibre de 2000 libras.

El detalle de estos cañones se hallará en la sección dedicada á la artillería.

Ambos buques tienen su correspondiente espolon de batir.

En su interior, cada buque tiene un tubo circular con salida por sus aletas á popa, que contiene torpedos del sistema Whitehead, los que despide á discreción sobre cualquier otro que los ataque por esa parte, con solo abrir las puertas exteriores de cada tubo. Este es un nuevo sistema de defensa.

Los cascos forman dos cuerpos de buques, y el espacio en-

tre uno y otro, es de 1 metro, el que á la vez está subdividido en infinidad de mamparos de hierro.

Estos buques son puramente á vapor, pues, no tienen mas que un solo palo al centro para hacer señales.

Se cree que el costo de cada uno de los encorazados, con su inmensa artilleria, sea de 640.000 libras esterlinas.

El diseño de estas formidables baterias flotantes es obra exclusiva del Almirantazgo Italiano, y esto ha causado por consiguiente, una revolucion en el armamento de la Armada inglesa, que afectada en su amor propio, promete muy en breve sorprender al mundo con nuevos buques y armamentos formidables. Se habla de corazas de 36 pulgadas de espesor; cañones de 200 toneladas de peso, que arrojarán un proyectil de 3000 libras, y que el calibre será de 20 pulgadas de boca.

El pensamiento del Gobierno italiano responde al deseo de concentrar en pocos y económicos buques mayores, un poder muy superior á toda una flota, tanto en su destruccion como alcance.

#### **Armada Turca, fragata «Mendouhlye»**

La ya formidable escuadra del Sultan de Turquía, ha sido aumentada con esta nueva y hermosa fragata encorazada, construida últimamente en Inglaterra en los talleres de la Compañía de Thames de construcciones navales.

Este buque es igual á la Fragata Turca «Mesondiye» construida en los mismos talleres en el año 1875.

Las dimensiones son las siguientes:

Eslora, 333 piés ingleses.

Manga, 59 idem idem.

Puntal, 40 piés 8 pulgadas.

Calado á proa, 20 piés.

Idem á popa, 24 idem.

Su arqueo es de 9000 toneladas.

Máquina á hélice.

Su arboladura á barca.

Esta fragata, es de bateria central, y su casco está dividido en 82 compartimentos.

En sus costados lleva una coraza de 12 pulgadas de hierro con mas de 12 pulgadas de pino de la India.

La bateria central tiene 153 piés de longitud y arreglada con todos los aparatos modernos para trabajar con facilidad y prontitud y 12 cañones Armstrong de 18 toneladas c/u, ó sea de calibre 500.

A cada extremo de la bateria por ambas bandas, tiene un portalon invertido para dominar con esos cañones la parte de proa y popa del buque.

Posee tambien una bateria de castillo con portalcones invertidos sobre cada mura, armados con 2 cañones de 6 ½ toneladas cada uno, y sobre el coronamiento de popa lleva otro giratorio del mismo calibre con dos portalcones para su único uso.

Sobre la cubierta encorazada de combate, tiene otra de listones de teak de 4 pulgadas de grueso.

Este buque, lleva además un espolon de 25 toneladas de peso, lo que constituye á la fragata en un formidable proyectil.

Las máquinas son construidas por los señores Maudslay é hijo, y tiene 1200 caballos nominables de fuerza, pudiendo elevar á 7200 su poder.

Los cilindros son de 116 pulgadas de diámetro y 4 piés de golpe.

Lleva 9 calderas, 7 grandes y dos chicas con 40 hornallas.

Los condensadores tienen 8800 tubos de bronce, y las calderas 3600, cuyo largo unidos, formarían 14 millas.

La marcha de este buque es de 14 millas, habiendo efec-

tuado en los ensayos prácticos, un cálculo de 400 yardas de diámetro en 4 minutos y 37 segundos.

Esta hermosa Fragata cuesta toda lista 520,000 libras esterlinas.

### Armada de Turquía

La Escuadra Turca se compone actualmente de los buques siguientes:

15 Buques blindados, de los cuales 7 son fragatas y 8 corbetas.

14 Monitores de torre, todos ellos con 130 cañones de grueso calibre y máquinas con 33618 caballos de poder.

3 Navios á hélice con 254 cañones de varios calibres.

5 Fragatas con 280 cañones.

7 Corbetas con 100 idem.

4 Bergantines con 16 idem.

17 Avisos á vapor con 63 idem.

4 Corbetas á rueda con 16 idem.

3 Cruceros á vela con 8 idem.

22 Lanchones con 64 idem.

5 Transportes á vapor con 10 idem.

29 Vapores de compañías particulares sin armamento.

Total de cañones en los 128 buques y embarcaciones menores 869.

Cada fragata y navío lleva en tiempo de guerra una dotación de 600 á 700 hombres y las corbetas de 200 á 250.

Actualmente, las primeras no pasan de 300 y las segundas de 160 hombres cada una.

Las dotaciones y personal de la Escuadra, y muy particularmente los Oficiales, carecen de la instrucción necesaria para considerarlos como eficientes en caso de guerra.

Es de notarse que en las fragatas nuevas » Mesondiye » y

«Mendouhiye» que han costado mas de un millon de libras esterlinas, no hayan cañones de mayor calibre que de 18 toneladas ó sea 450 libras aproximativamente.

La mayor parte de la artillería que llevan los navíos, fragatas, corbetas, etc., es antigua y de poco calibre.

#### **Real Armada Británica**

En el término de 21 años, ó sea desde el 1º de Enero de 1855 hasta el 1º de Enero de 1876, la armada inglesa se ha aumentado con 617 buques, los que se componen de:

553 buques á hélice.

43 idem á ruedas.

21 idem á vela.

De estos se han vendido 100, deshecho 128, perdido 31, total 269.

Quedan 315 á hélice, 23 á ruedas, 10 á vela, total 348.

Hay 315 de ellos en servicio activo, 26 son blindados, 4 buques de torre (encorazados), 3 corbetas á vela, y 1 batería flotante.

Los buques blindados en reserva ascienden á 30, de los cuales 13 son de banda, 10 de torre, 1 corbeta, 1 de espolon de batir, 3 cañoneras y 2 baterías flotantes.

#### *En servicio activo*

9 Navíos.

9 Fragatas.

35 Corbetas.

31 Cañoneras de 1ª clase.

34 Idem de 2ª idem.

Total de buques 118.

*En reserva*

- 21 Navios.
- 9 Fragatas.
- 27 Corbetas.
- 12 Cañoneras de 1ª clase.
- 42 Idem de 2ª idem.
- Total de buques 111.

*En construccion*

- 3 Encorazados de torres.
- 3 Blindados (casco de madera).
- 21 Cañoneras de 1ª clase.
- 10 Idem de 2ª idem.
- Total de buques 37.

Es decir, que, con los buques antiguos en servicio activo y reserva, y los que actualmente se hallan en construccion, la armada se ha aumentado á 883; de los cuales 614 se encuentran en estado de servicio.

De las nuevas cañoneras que se están construyendo, 30 son para la defensa de los rios permanentes, y llevan artillería moderna de grueso calibre, y generalizándose el cañon Armstrong, de 11 pulgadas ó sea de á 600.

El diseño de la mayor parte de ellas es algo parecido á nuestras Cañoneras «Pilcomayo» y «Bermejo», á pesar de ser de mayor tonelaje.

De estas Cañoneras 10 serán de 1124 toneladas de arqueo llevaran un armamento que consistirá de tres cañones, uno en cada estremidad ó sea á proa y á popa de á 68, y al centro uno giratorio de á 100.

El costo de estos buques todos listos será de 33000 libras, cada uno.

Están en vispera de aumentar esta flotilla con 10 cañone-

ras de 330 toneladas de arqueo, y, 10 de 254, tambien para el servicio de los rios y como guarda-costas.

La Memoria del Almirantazgo, demuestra la diferencia de costo entre los buques de 1ª clase de ahora 20 años atrás y los del dia, con los datos siguientes :

En 1854 un navio de 80 á 100 cañones, costaba 120000 á 156000 libras esterlinas. Una Fragata de 40 á 50 cañones de 53000 á 95000 libras esterlinas.

En 1863 las Fragatas blindadas « Minotauro » y « Aquiles » costaron cada una 456830 libras.

En 1866 la Fragata blindada « Northumberland » costó 471000 libras esterlinas.

En 1868 la Fragata blindada « Hercules » costó 361000 libras esterlinas.

En 1868 la Fragata blindada « Monarca » costó 355,000

En 1868 la Fragata blindada « Incostant » costó 213000 libras esterlinas.

En 1870 la Fragata blindada « Sultan » costó 357000

En 1871 la Fragata de torre Desvastacion costó 354000

En 1872 la Fragata blindada de torre « Thomderer » costó 300000 libras esterlinas.

En 1873 la Fragata blindada lisa « Shah » costó 230000 libras esterlinas.

En 1873 la Fragata blindada 2ª clase « Raleigh » costó 193000 libras esterlinas.

En 1875 la Fragata 2ª torre 1ª clase « Dreaddought » costó 508000 libras esterlinas.

En 1875 la Fragata blindada 2ª torre de 1ª clase « Alejandra » costó 522000 libras esterlinas.

Asi es, que; en el término de 12 años ha gastado el Gobierno inglés la suma de 4.777,660 libras esterlinas en 13 buques de 1ª clase y sus blindajes; suma que en el año 1854 le hubiese dado 30 navíos de 1ª clase y aun mas, una fragata de 50 cañones.

Segun datos de la misma memoria, parece que indudablemente los buques mas económicos son los Encorazados, para su conservacion, pues, aun cuando las composturas de estos son mas valiosas no se hacen con tanta frecuencia como en los blindados que se deterioran con mas rapidez en el servicio activo y con continua frecuencia hay que componerlos y muchas veces renovarlos.

El almirantazgo asegura al Gobierno de S. M. B. que solamente en los astilleros de Escosia, en donde hay cien mil operarios, se podria reconstruir en dos años toda la Armada de la Gran Bretaña.

#### **Armada Rusa**

La Armada del Imperio Ruso, tiene actualmente veinte y nueve buques Encorazados de varias construcciones y dimensiones, y dotados con ciento ochenta y seis cañones de grandes calibres y diferentes sistemas pues son Parrot, Rodman y Datilgrun los grandes, Gathng las Ametralladoras y Remington en la fusilería.

Estos buques y armamentos son los siguientes :

#### *Buques descubiertos con costados blindados*

- « Petro Pavolsh », de 20 cañones de pequeño calibre.
- « Sebastopol », 16 cañones idem idem.
- « Prevenitz », 25 idem idem idem.
- « Ne-trou-monjai », 16 idem idem idem.
- « Kremel », 26 idem idem idem.
- « Knaz Postrarsy », 8 cañones 9 pulgadas calibre.
- « Almirante General », 4 idem 8 idem idem.
- « Duque de Edimburgo », 4 idem idem idem.

*Buques de costado blindado con torres y coraza de 5 pulgadas*

- « Chasodayka », de 4 cañones 9 pulgadas calibre.
- « Roosalka », 4 idem idem idem idem.
- « Smertch », 4 idem idem idem.

*Monitores de 1 torre con corazas de 5 pulgadas*

- « Edinorog », 2 cañones 12 pulgadas calibre.
- « Strelitz », 2 idem idem idem.
- « Uragan » 2 idem idem idem.
- « Holdoon », 2 idem idem idem.
- « Peroon », 2 idem idem idem.
- « Veshoon », 2 idem idem idem.
- « Bronenosets », 2 idem idem idem.
- « Lara », 2 idem idem idem.
- « Feefon », 2 idem idem idem.
- Sin nombre en construccion 2, idem idem.

*Monitores de 2 torres con coraza de 7 pulgadas*

- « Almirante Lascroff », de 4 cañones de 12 pulgadas de calibre.
- « Almirante Grieg », de 4 cañones 12 pulgadas calibre.

*Monitores de 3 torres con blindage de 7 pulgadas*

- « Almirante Chichagoff », de 6 cañones 12 pulgadas calibre.
- « Almirante Spiridoff », de 6 cañones idem idem idem.

*Monitores circulares con blindage de 9 pulgadas*

- « Noogorod », de 2 cañones de 11 pulgadas calibre.
- « Almirante Popoff », de 2 cañones 11 pulgadas calibre.

*Monitor de 2 torres con blindage de 12 pulgadas  
espesor*

«Pedro el Grande», de 4 cañones de 12 pulgadas espesor.

Los cuatro últimos buques blindados que llevan cañones de 8, 9 y 10 pulgadas, tiene el primero, blindage exterior de 4½ pulgadas de espesor, los otros tres tienen de siete pulgadas.

Los tres que siguen con cañones de 9 pulgadas de calibre, tienen un blindage de 5 pulgadas de hierro.

Todos los monitores llevan artillería de grueso calibre.

Los dos circulares tienen cañones Armstrong de á 600 libras.

Es de suponerse que la mayor parte de la artillería de la Armada Rusa sea Norte-Americana, pues de allí es de donde generalmente se ha surtido de buques y armamento.

---

Adelantos en Artillería durante el año 1876

---

*Cañon de 81 toneladas*

Este enorme cañon fué construido en el Arsenal de Woolwich, talleres del señor W. F. Armstrong, para el uso de la Armada Británica, á mediados del año 1876.

Es de hierro batido rayado, y de calibre de 16 pulgadas.

Arroja un proyectil de 1700 libras de peso.

El largo es de 30 pies y tiene tres cuerpos de refuerzo.

La carga de pólvora de reglamento es de 340 libras de dinamita.

Está montado en cureña de hierro y sobre una esplanada del mismo metal, con 12 ruedas, y todo va colocado sobre rieles.

El peso de este cañon es de 81 toneladas, y el de la cureña 50, es decir, juntos pesan 131 toneladas.

Acompañan al cañon 2 zorras de seis pies de largo, montadas sobre rieles de trocha angosta. Una de estas, es para conducir el proyectil desde la Santa Bárbara y la otra el cartucho á la boca del cañon.

Esta clase de cartuchos vienen preparados en cajas cilindricas de metal.

En varios ensayos que se han hecho con este cañon se ha probado que con una carga de 370 libras de pólvora, perfora y destroza una coraza de 36 pulgadas á 1000 yardas de distancia, sin que el cañon sufra absolutamente nada con tan enorme cantidad de combustible.

En estos ensayos, se han usado varios proyectiles, como ser: bombas de segmento, granadas y tarros de metralla, dando siempre excelentes resultados.

Para perforar las corazas se ha usado con preferencia la bomba «Pallisser» que es la que ha hecho los mayores estragos en las varias corazas colocadas de blanco, siendo la mayor de 36 pulgadas de espesor.

Es asombroso el costo de cada disparo, pues para formarse una idea, basta decir que la pólvora únicamente consumida en los ensayos (100 disparos) costó el importe de 2000 libras esterlinas.

Se calcula que cada disparo con proyectil costará 25 libras.

La esplanada del cañon vá sobre rieles y se le dá á retaguardia un sobrante de 80 piés para el retroceso, cosa que se le ha notado poco con las cargas mayores de 370 libras.

Cada bomba «Shrapnel» contiene 1000 balas de una pulgada de diámetro.

Las bombas comunes llevan en una concavidad interior 60 libras de carga.

Los tarros de metralla contienen 2000 balas de una pul-

gada de diámetro, los que se han arrojado sobre blancos á 400 yardas de distancia, haciendo efectos mortíferos.

La mayor distancia á que se han hecho disparos con proyectil « Pallisser » y carga de 370 libras ha sido de 6000 yardas; pero los datos que tenemos á la mano, dan un alcance de 6 millas.

La velocidad del proyectil es de 1469 piés por segundo y el choque es de 26,300 toneladas por pié cuadrado.

El cañon se carga por medio de un atacador hidráulico que se le coloca frente á la boca.

Es de igual mecanismo á los que tenemos en las cañoneras « Picolmayo », « Bermejo », « Constitucion » y « República ».

Con cuatro de estos formidables cañones debe dotarse al nuevo encorazado de doble torre « Dreadnonght ».

El almirantazgo inglés cree que está mas que recompensado el costo de cada disparo con los efectos destructivos de cualquiera de ellos que toque con el buque mas formidable hasta el dia, pues para efectuar su destrozo, bastará un solo proyectil bien colocado.

### *Cañon de 101½ toneladas*

Este cañon fué construido por el Sr. W. T. Armstrong en sus talleres Elswick, para el Gobierno Italiano.

Es de hierro batido, rayado, ánima de acero, de un calibre de 17 pulgadas y arroja un proyectil de 2000 libras de peso, habiendo sido de 2500, el usado en los ensayos.

Tiene cuatro cuerpos de refuerzo, 33 piés de largo, 30 piés 6 pulgadas de ánima, 78 pulgadas de espesor en su primer cuerpo de refuerzo ó culata y 32 pulgadas en el brocal.

La carga de pólvora es de 380 libras, pero en los ensayos se ha dispuesto aumentarla á 440 libras, como tambien el calibre del cañon de 17 á 17½ pulgadas, quedando el proyectil del mismo peso y dimensiones.

Todo el manejo del cañon es á vapor, y su atacador (hidráulico) es del mismo sistema del cañon de 81 y los de 26½ toneladas que tenemos en las cuatro Cañoneras pequeñas de nuestra Armada.

El montaje es de hierro, é igual en su detalle al del cañon de 81 toneladas, teniendo ambos, baterias eléctricas, para hacer el disparo.

Los cartuchos de este cañon vienen prolijamente acondicionados en unas cajas de hierro que se asemejan á una barrica de harina y tienen 52 pulgadas de largo por 15½ de diámetro.

Los granos de pólvora parecen pedazos de carbon de leña, pues tienen una y media pulgada de diámetro cada uno.

El proyectil que pesa 80 arrobas, tiene 4 piés de largo por 17 pulgadas de diámetro ó sea  $4\frac{3}{12}$  piés de circunferencia.

En los ensayos que se hicieron en el mes de Noviembre próximo pasado, en la Bahía de Spesia, se colocaron á 200 yardas de distancia 2 corazas de blanco, una de 22 pulgadas de hierro por fuera y 22 pulgadas de roble por dentro, forrado en una pulgada de hierro; la otra de 22 pulgadas de acero por fuera, 22 pulgadas de roble y 1 pulgada de hierro por dentro.

La primera fué destrozada completamente, desparramándola á todos vientos, y siguiendo el proyectil con una velocidad de 650 piés por segundo, despues de efectuarlo.

La segunda, detuvo al inmenso proyectil, pero quedó rasgada y deshecha en todas sus partes considerándola la Comision, completamente vencida.

El alcance del cañon es de 7 millas, y su medio tiro ó alcance perfora una coraza de 40 pulgadas.

Los proyectiles usados en los ensayos son iguales á los del cañon de 81 toneladas, habiendo la bala Pallissier, dado en este, como en el otro, los mejores resultados.

La vibracion es tremenda, habiendo en los ensayos desplomado habitaciones de pescadores á tres millas de distancia y deshecho algunas de las corazas que se hallan inmediatas al blanco.

Se cree que cada uno de estos cañones cueste 10000 libras esterlinas, y los disparos con proyectil valen 30 libras esterlinas, cada uno.

Los resultados obtenidos con este cañon en los ensayos que se practicaron en la Bahía Spesia contra corazas de 22 pulgadas de hierro una y 22 pulgadas de acero otra, han probado que es evidentemente necesario desistir de acorazar buques bajo el sistema que se adopta hasta el presente, pues será del todo imposible construirlas de manera que puedan llevar los *blindajes necesarios* para resistir la artillería moderna.

Se cree que el uso de los blindajes horizontales prometan algo mas que los perpendiculares.

Este cañon es el mas poderoso que existe hasta el dia, y con cuatro de ellos se han dotado á cada uno de los dos nuevos Encorazados Italianos « Duilio » y « Dandolo ».

El diseño es obra exclusiva del Almirante St. Bon y Capitán Albini; ambos de la Armada Italiana.

## Compañía Hale de Cohetes, Limitada

---

Oficinas 47 Charing Cross, Lóndres W. C.

---

Esta Compañía ha sido formada con el propósito de construir las valiosas patentes sacadas por Don Guillermo Hale para *Adelantos de Guerras, Salvavidas y Cohetes para señales*, como tambien los *aparatos* ligados con ellos.

Los talleres se hallan en Dartfort y la compañía está en condiciones de proveer de Cohetes y aparatos de fogeo en grandes cantidades.

La Compañía llama la atencion de los agentes y representantes de los Gobiernos estrangeros hácia las ventajas de las invenciones del Señor Hale para propósitos de Guerra y Marina.

El Cohete Hale alcanza á mayor distancia que cualquier otro proyectil, y llena las exigencias de las luchas modernas que demandan á la vez, precision, rapidez de fuego, destruccion, portabilidad y poco costo.

A pesar de no ser como el Cohete de baliza ó cola, es una arma de precision, y tiene un alcance de cuatro millas.

En operaciones de sitios, tiene ventajas sobre la artillería, ya sea ésta rayada ó liza, puesto que, puede conducir en su granada ó bomba una cantidad de dinamita ú otra materia explosiva mucho mayor que la que puede despedirse por cañones.

El mas alto testimonio, con respecto á su gran portabilidad, costo é importancia en general del Cohete Hale, ha sido

dato por las autoridades militares y navales de Inglaterra, segun lo demuestran los extractos de las cartas siguientes:

Lord Napier de Magdala, escribe:

16 de Octubre, de 1863.

« Los Cohetes Hale, fueron empleados en la expedicion de Abysinia;—y despues de conducidos en sus armones sobre mulas, por espacio de 800 millas se hallaban en muy buena condicion ».

« Los Cohetes eran de á 6, y estoy convencido que los de mayor calibre serian de mucha mas importancia ».

« La adiccion de bombas los haria aun mas destructivos y producirian siempre mayores y mejores resultados en luchas ó encuentros entre montañas ».

*Mayor Sartorius.*

Casa de Vd., Club East India, 14, Cuadra de San Diego.

---

Mayo 9 de 1874.

Estimado Señor:

Estoy muy contento que Vd. haya pedido mi opinion sobre los Cohetes usados por nosotros á las órdenes del Caballero Juan Glover en la pasada expedicion contra los Ahantas.

Los Cohetes de á 9, son por su gran portabilidad y precision de fuego, la mejor, y, quiza, la única clase de Artillería que pudiera usarse en una expedicion ó marcha como la efectuada por el Caballero Juan de Volta á Cormarie, por medio de los mas espesos montes de esa parte de Africa.

Dos hombres podian con el montage y doce cohetes (solo formamos seis para una carga).

La única objecion que puedo hacerles es, que teniendo punta ó cabeza de bala, no son de utilidad para incendiar villas ó palizadas; pero si fuesen de bomba con espoleta, sin duda que seria el arma mas efectiva en las luchas entre bosques, y aun en cualquier clase de combate.

He tirado con ellos hasta la distancia de 1200 yardas, con la mayor precision, y nunca he tenido ningun accidente que haya privado la explosion del proyectil.

Su affmo.

*Ricardo Santorius.*

Capitan del 6º Regimiento de Caballeria de Bengala.

---

*Carta del Caballero Samuel Ratier (Bakér Pasha)*

11 de Enero de 1874.

Estoy muy complacido por el resultado que han dado sus cohetes.

Su precision es admirable y de una fácil manuableidad.

---

*El Almirante Caballero Astley Cooper Hey. H. C. B.*

23 de Octubre de 1868.

«En contestacion á su pregunta con referencia á la importancia de sus cohetes para el servicio naval, me alegro «tener la oportunidad de esponer que los considero mas «serviciales que el antiguo sistema de cohetes, pues son mas

«portables, tienen mayor alcance y precision, y despues de «muchos esperimentos con ellos, no me he detenido para «recomendar su introduccion al servicio de la armada».

---

Marzo 12 de 1873.

Cohetes construidos sobre el plano de su padre, tienen mayor velocidad y precision que aquellos ajustados con baliza, y estoy, por tanto, en la conviccion que serian mas útiles para salvar vidas de un buque perdido, que los actualmente en uso.

Llámase especial atencion á la última invencion del Señor Hale: el *Cohete Ametralladora*. Un estante para servicio de campaña, puede efectuar descargas de á siete cohetes á la vez.

Esta pieza puede abastecerse por un precio moderado, y dará los mejores resultados para deshacer cuerpos de tropas á cortas ó largas distancias.

El efecto destructivo y desmoralizador de tal descarga de cohetes, y el terrible, como peculiar sonido de ellos, hace imposible el empleo efectivo de caballerias y causa desorganizacion entre las tropas á una estension mayor que la de cualquier otra clase de proyectil.

La lista de precio se dará al pedir las á la Compañia en sus oficinas arriba mencionadas, donde tambien se podrán ver los modelos.

El alcance de un cohete calibre 6 es 4000 yardas.

Idem idem idem 13, es 5000.

Idem idem idem 24, es 6000.

Idem idem idem 100, es 5000.

Todo cohete es construido con cabeza de espoleta, á no ser que se pidan especialmente de otra manera.

Las bombas pueden cargarse con cualquier materia explosiva y arregladas para reventar á la distancia que se quiera, dentro de las 5500 yardas.

Estos cohetes pueden ajustarse con espoletas de tiempo ó percusion. A los cohetes mayores deberia ajustarse las segundas porque siempre pegan de punta.

### *Cohetes de campaña y salva-vidas*

Una série de interesantes esperimentos se hicieron con una clase muy poderosa de cohetes, en el puerto de Rye, bajo la direccion del Señor Hale, eu presencia de uno ó dos miembros de la Compañia y un crecido número de espectadores, entre los que se hallaba el capitan Fryman de artilleria voluntaria y el cirujano R. C. N. Davies.

Distancias terrestres de 3 á 5000 yardas se midieron y colocaron blancos, no tanto con el objeto de pegarles, como sí para probar la precision de los proyectiles. Estos fueron arrojados por uno de los cohetes de la Compañia de Hale, usados por el Cuerpo de Artilleria de Voluntarios, colocado cerca de la plataforma, al costado Oeste del Puerto, muy cerca de la Torre Martello, siendo la distancia en direccion á la abertura Sury.

Fué tambien sometido á prueba una cohetera ametralladora de Hale, que consiste de siete esplanadas de acero en la forma V; montaje paralelo en esplanadas sobre ruedas, teniendo colocado por debajo un aparato para dar la elevacion necesaria.

Con esta puede arrojarse simultáneamente una cantidad de cohetes para objetos militares é indudablemente que da-

ria los mejores resultados como instrumento formidable de destruccion.

Los cohetes eran de calibre de á 6, 12 y 24 libras, y consistian en proyectiles de planchas de hierro con la composicion propelante, siendo suprimido en este caso la baliza de madera, de uso ordinario en los cohetes á la Congreve y los de salva-vidas sistema Boxer.

El Cohete Hale está ajustado con un cubote de hierro con cinco aberturas ó taladro, y no tiene baliza ó cola.

La pieza trasera dá estabilidad á fijeza al tubo en su marcha por el aire.

La precision con que los cohetes siguieron sus rumbos en línea de flecha, elevándose á una altura inmensa, fué sorprendente; y la distancia ó alcance de 5000 yardas (cerca de tres millas) fué excedida con frecuencia.

Las personas encargadas de marcar el punto donde dieran los proyectiles, dicen que jamas han observado mayor precision en la direccion de los cohetes, y que indudablemente, y á pesar de la distancia (5,000 y mas yardas) hubiesen hecho mucha operacion en buques de tamaño regular.

Cuatro de los cohetes arrojados, estaban cargados desde la pasada guerra de Rusia cerca de 20 años, no obstante, los resultados que dieron fueron magníficos, y la composicion, aparentemente se hallaba sin ninguna alteracion.

---

## Memorandum circular de los Cohetes de Hale

Todos los cohetes pueden arrojarse con las espoletas de tiempo, ó sin ellas. Pueden ajustarse tambien con las de percusion. Revientan á cualquier distancia, dentro de las 5,500 yardas.

Las bombas ó granadas pueden llenarse con cualquier materia combustible; y los cohetes mayores deberán siempre ajustarse con la espoleta de percusion, pues que chocan de punta.

Antes de disparar el cohete, destornílese el culote de hierro y retírese los tapones. Vuélvase á colar el culote, y entornílle bien. Todos están taladrados para largas distancias. Para que revienten á cortas distancias serán marcados en la bomba ó su caja.

Las distancias para cohetes de á 24 libras se hallan en la página siguiente. Al disparar las chicas reduzcase un poco las elevaciones y con las de á 100 libras aumentese las elevaciones, por razon de la diferencia en la velocidad inicial; particularmente al hacer fuego á cortas distancias.

### *Ametralladora--Cohete central*

Colóquese de manera que uno de los oídos quede exactamente á uno de los estopines, ajustado en la plancha central y un fuego de descargas será el resultado.

El cabo de la ametralladora al hacer fuego, debera estacionarse á retaguardia á un ángulo de 45° hácia la izquierda del montaje, para librarse del fognazo.

Los grados de elevacion estan marcados en los cuadrantes adjuntos á todos.

### *Cohete de Campaña*

Se coloca el cohete con el oido en la misma posicion indicada arriba. Pasése luego el gancho de tira-beque por el ojo del estopin y hagase el disparo.

Al hacer fuego, el cabo ocupará el mismo punto que se indica anteriormente.

### *Distancias para Cohetes Hale de 2½ libras.*

A un ángulo de 5°	primer rebote á	450	yardas.
Id. id.	id.	id.	8° id. id. id. 1260 id.
Id. id.	id.	id.	10° id. id. id. 1850 id.
Id. id.	id.	id.	12° id. id. id. 2360 id.
Id. id.	id.	id.	15° id. id. id. 2670 id.
Id. id.	id.	id.	17° id. id. id. 3250 id.
Id. id.	id.	id.	22° id. id. id. 3760 id.
Id. id.	id.	id.	26° id. id. id. 4450 id.
Id. id.	id.	id.	28° id. id. id. 4700 id.
Id. id.	id.	id.	80° id. id. id. 6200 id.

Los cohetes de 100 libras no deberán dispararse á un ángulo menor de 20° ni mayor que 42°. El de 42°, es mejor para largas distancias.

*Lista de los precios de los cohetes, montajes, etc., etc.*

Ametralladora .....	80	guineas
Cohete de campaña.....	40	»
» » servicio naval.....	12	»
» » proyectil de á 100 libras..	6	»
» » » 24 » ..	2	»
» » » 12 » ..	1	»
» » » 6 » ..	1	»

*Condiciones*

La tercera parte al contado al recibir la órden, el resto antes ó despues de la entrega, libre de embarco en Lóndres ó igualmente por via férrea á Darbford Kent.

Toda encomienda extra.



**TABLA DEMOSTRATIVA de los Ejércitos. Buques de Guerra y Mercantes con su artillería y tonelaje que poseían las principales Naciones del mundo en el año 1875 con los aumentos habidos durante el año 1876.**

Año	País	Forma de Gobierno	Habitantes	Ejército permanente	BUQUES DE GUERRA				BUQUES MERCANTES		
					Encorazado	Otras clases	Buques	Total	Número	Tonelaje	
1875	Inglaterra	Monarquía	3 162 832 28	1 299 942	25 347	—	—	—	—	—	—
1876	»	»	—	—	37 474	883 407 4	21 581	577 809 7	—	—	—
1875	Alemania	»	4 157 217 5	4 197 381	11 511	63	486	660 4	296 070 6	—	—
1876	»	»	—	700 000	—	1	—	—	—	—	—
1875	Rusia	»	6 365 893 4	7 658 722	25 237	266	1 593	3 354	492 991	—	—
1876	»	»	—	1 200 000	4	55	395	7 889	39 106 1	—	—
1875	Austria	»	35 904 435	2 784 709	9 466	—	—	—	—	—	—
1876	»	»	—	650 000	—	—	—	—	—	—	—
1875	Turquía	»	15 500 000	459 360	22 707	99	669	277	43 360	—	—
1876	»	»	—	500 000	7	—	—	—	—	—	—
1875	Italia	»	26 796 253	1 995 572	22 699	93	886	196 281	104 388 3	—	—
1876	»	»	—	—	2	—	—	—	—	—	—

1876	España	16304851	151668	7103	110	5068	4326	359765
1875	Grecia	1457874	11000	—	32	140	—	—
1876	»	—	200000	—	—	—	6142	420210
1876	Ejipto	5251757	24000	—	74	250	585	61213
»	Noruega	1763500	13000	4	16	20	7189	1067096
»	Suecia	4250415	132775	14	116	451	1783	354612
»	Dinamarca	1784741	37850	6	25	31	2735	181494
»	Béjica	5087105	40000	—	—	—	66	29890
»	Netherlanda	3674402	88901	17	50	67	1850	444273
»	Portugal	3995152	30128	1	22	23	813	88510
1875	Brasil	10196328	28933	17	43	—	—	—
1876	»	—	—	4	—	64	—	—
»	Rumania	3864848	34641	—	—	—	—	—
»	Canadá	3602321	30000	—	8	61	6782	1073318
«	E. Unidos	38558371	30000	48	89	137	31684	4468046
1875	Francia	36102921	545000	—	—	—	—	—
1876	»	—	800000	62	439	501	14750	1064379
»	Suiza	2669147	201257	—	—	—	—	—
»	México	9176082	20000	—	4	40	361	59500
»	Perú	3199000	13200	6	6	12	—	—
»	Chile	1938861	13516	2	9	11	250	58230
»	R. Argentina	1821922	8000	2	18	20	1562	43007

D. Británico  
República

## Presupuestos

---

Va en seguida una cópia del Presupuesto vigente para esta reparticion, y el proyecto para el año próximo, firmado de acuerdo con el sistema estricto de economias que se ha impuesto el Gobierno. Las innovaciones y pequeños aumentos que se proponen son exigidos por las necesidades mas premiosas del servicio.

---

**Proyecto de Presupuesto para la Comandancia  
General de Marina.**

---

Un Comandante General, Coronel.

Un Inspector id id.

Un Secretario, Sargento Mayor.

Un Gefe del Detall id id.

Un Oficial 1°.

Un Encargado de la mesa del personal, Capitan.

Un Escribiente 1°.

Uno id 2°.

Un Archivero.

Un Ayudante de Ordenes, Sargento Mayor.

Dos Ayudantes.

Un Práctico.

Dos baqueanos del « Rio Uruguay ».

Dos id id « Paraná ».

Un portero.

Para gastos de la Comandancia.

Idem id de Escritorio y menores.

Eventuales.

---

MOVIMIENTO

DE LA

Secretaria de la Comandancia General de Marina

---

Notas entradas.....	630
-« salidas.....	1301
Informes.....	410
Sumarios.....	6

Buenos Aires, Mayo 1° de 1877.

*Cárlos L. Mason.*

Oficial 1°.

# Movimiento de la Mesa de Entradas de la Comandancia General de Marina

---

Espedientes entrados.....	600
« salidos.....	510
« « informados.....	410

Buenos Aires, Mayo 17 de 1877.

.

*Arturo S. Boado.*

Gefe de la Mesa.

---

## Estado General

---

Para facilitar el conocimiento inmediato de todas las existencias de la Armada Nacional, capacidad de los buques, armamento, etc., etc., se ha confeccionado el estado general adjunto, tan prolijo y exacto como se requiere.

Debiendo formarse otro igual todos los años, el Gobierno estará así en aptitud de apreciar los aumentos ó disminuciones que ocurran.

---

Al cerrar este informe, Sr. Ministro, que sin duda adolece de las deficiencias que son naturales, tratándose de una institución naciente, y que tiene á su alcance tan escasos medios de acción, el infrascripto recomienda la lealtad y consagración de los Jefes, Oficiales y soldados de la Armada Nacional.

Dios guarde á V. E.

MARIANO CORDERO.

---

**VII.**

CAPITANIA CENTRAL

DE

**PUERTOS**

---

# INTRODUCCION

---

Abril de 1877.

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

SEÑOR MINISTRO :

De 1870 á 1874 los servicios de la Capitanía Central comprendiendo todas las capitanías, subdelegaciones, vapores y demas dependencias, importaron al erario, término medio, 200,000 pesos fuertes. — Gasto ordinario.

En 1876 los mismos y otros que se han agrenado y exijido importan solo 140,000 pesos fuertes, muy poco mas ó menos.—Gasto tambien ordinario.

Sin embargo, si V. E. se fija en los mejoramientos introducidos en diversos servicios; en las nuevas obligaciones impuestas por razon de economia; en los proyectos presentados tendentes á regularizar ramos importantes de marina que estaban desconocidos ó en deplorable abandono; y en el tiempo, modo y forma como se responde á las exigencias de esta jurisdiccion, verá que, á pesar del menor gasto, ninguna funcion, ni deber se han descuidado. Por el contrario, puede demostrarse que esta Capitanía y sus dependencias han cumplido con sus obligaciones; y algo más, que se esfuer-

zan por indicar y destruir vicios que el atraso y la indolencia habian arraigado; y por iniciar reformas y creaciones que responden al órden y mejoramiento de esta parte de la administracion pública.

---

Debo aquí recordar que sus numerosas obligaciones y las nuevas que se le han impuesto, han hecho necesario el despacho fuera de horas y aun en días festivos.

Para atender debidamente al servicio, las oficinas funcionan al presente desde las once de la mañana hasta las cinco de la tarde, y muchas veces no pueden retirarse los empleados hasta entrada la noche.

Contribuye tambien á este exceso de trabajo el reducido personal de la reparticion, que tiene hoy que atender dobles deberes que anteriormente.

---

Las oficinas de la Capitanía, en el año trascurrido representan en resúmen un movimiento de —

Notas, espedientes, roles, licencias partes, etc., recibidos.....	23478
Idem, idem, idem, idem, idem salidos...	23896

El todo representa 47,374 documentos y tramitaciones diversos, entrados y salidos, sin contar los trabajos laboriosos de la estadística, cuya importancia puede conocerse en la parte respectiva de esta memoria. Esto demuestra doble movimiento que todas las capitánías y sub-delegaciones juntas.

---

Los proyectos elevados, algunos aceptados ya por el superior, otros en tramitacion y que han sido bien acogidos, importarán al erario mas de 200,000 pesos fuertes en mejoras ó en nuevos ramos de renta, que estaban ó descuidados ó mal organizados.

---

El nuevo arqueo, operacion laboriosísima y que está ya verificada en su mayor parte, representa no menos de un 25% de aumento en los derechos que se derivan de tonelage, muelle, faros, etc.; veinticinco por ciento en que se venia defraudando al fisco desde tiempo inmemorial.

---

El establecimiento del Depósito Correccional de Menores, á la vez que hace un beneficio á los mismos, á sus familias y á la sociedad, representa en ocho meses por trabajos rendidos á la Nacion, no menos de 6,000 pesos fuertes. Baste decir que por estos menores, ha pasado el desembarco, trasbordo y romaneo del carbon, el cuidado y servicio de los lazaretos, y la tripulacion y gobierno de un buque, como el «Don Gonzalo», que es el primero, que haya existido sirviendo al pais sin presupuesto, ni gasto especial.

---

El consumo de carbon ha disminuido en un 30 %, sin que por esto lo haya sido en la misma proporcion el movimiento y funcion activa de los buques. Contribuyen á este resultado el órden y estadística introducidos para los depósitos y vapores, y la simplificacion de las máquinas modernas.

---

Algunos marineros de la reparticion, ayudados por los menores, atienden talleres que he montado en la Capitanía, y practican obras indispensables, composturas y mejoramientos, que importan en el año trascurrido unos 4000 pesos fuertes ahorrados, en obras que están á la vista.

---

Puede decirse tambien un mejoramiento y una economía el hecho de haberse dado cumplimiento á todas las órdenes emanadas de los tribunales federales, provinciales, etc., sobre aprehensiones, embargos, detenciones, pues en este punto resentíase mucho el servicio en años anteriores, siendo frecuente la evasion de buques y de personas, defraudando al país en grandes sumas.

---

Entre los nuevos servicios impuestos á esta Capitanía y que se hacen hoy sin cargo especial está el desembarco de inmigrantes, que antes representaba una suma crecida. Está, además, el servicio cuarentenario y de los lazaretos, que este año ha podido hacerse con un costo mínimo, utilizando en su atencion, como dejo dicho, los menores del depósito correccional.

---

En lo que es accidental, puedo consignar resultados mas dignos de fijar la atencion.

Espuestos los buques á grandes averias en nuestra desabrigada Bahia, lo que hace el seguro muy caro para el Rio

de la Plata, los vapores de esta Capitanía en actividad constante, de día y hasta de noche y con toda clase de tiempo, debieran ofrecer continuados desastres y gastos consiguientes.

Sin embargo, en todo el año, y aun puedo decir en los dos últimos, el importe de composuras por averias, propiamente dichas, no suma 1500 pesos fuertes, y por reposición de piezas de máquina por obligado deterioro de las mismas, no alcanza á 3500, ó sea en todo, en dos años, (5000 \$f.) *cinco mil fuertes*.

Ahora bien, si estos resultados se comparan con solo el mes de Octubre de 1874, V. E. verá que las averias del «Pampa», fondeado, y de la «Uruguay» y el «Pavon» en un corto viaje á Martin Garcia, importaron al fisco de 45,000 á 50,000 pesos fuertes. (En un solo mes!!!)

Creo que en estos resultados y economías influye en mucho la disciplina y la reglamentación provisional que he dado, y que no permite que los comandantes y tripulación abandonen los buques como lo hacían de ordinario anteriormente; y también la fiscalización y severidad con que se vijila el cuidado y buen manejo de los mismos, y de todas las existencias navales de la nación.

---

Entre las necesidades llenadas este año, debo recordar la del médico de sanidad en el Tuyú. Este punto por su desenvolvimiento creciente, y por ser de arribada directa para buques del Brasil que hacen el transporte de carnes, ofrecía sérios peligros, y fué necesario proveerle de médico de sanidad.

---

Pero hay, Señor Ministro, mucho aun que hacer y que mejorar. Detallaré á V. E. lo principal.

Entre las reglamentaciones á establecer se comprende la del pilotage dentro de nuestra jurisdiccion, que estaba antes del todo descuidado, y que, contra el derecho y la práctica de todas las naciones, se habia entregado á pilotos estrangeiros con residencia, de hecho y de derecho estraña para el pais.

---

El proyecto que se refiere á la nominacion y numeracion de los buques está llamado á poner orden y hacer fácil la distincion de los mismos, que se confunden hoy navegando varios con unos mismos papeles, engañando á las autoridades y defraudando al tesoro.

---

La reforma que he propuesto para patentes de navegacion, que han sido y son *uniformes y de 5 pesos fuertes*, lo mismo *para las conoas de dos toneladas que para los vapores de mil ó mas!!!* introducirá un aumento equitativo y grande relativamente en el importe general de las mismas.

---

La reglamentacion del uso de riberas nacionales, uso que se viene haciendo sin medida, ni sistema, é indefinidamente,

con grave perjuicio del público y por ridícula y mal establecida retribucion, será tambien ventajosa para el erario, á la vez que mejorará las condiciones de nuestros nacientes astilleros, y facilitará para la navegacion y el comercio, el aprovechamiento de esa importante jurisdiccion nacional, que sirve muchas veces y á la vez, de vía pública, de astillero, de baradero, de muelle, depósito naval, etc., etc.

---

Entre los proyectos que he presentado, considero de los de mas trascendencia el de la creacion de escribanias de marina, y bases de licitacion para las mismas. Como dependencias de la Capitania, las escribanias no solo serán de utilidad fiscal, sino que contribuirán á regularizar las matrículas de los buques y su nominacion, etc., dentro de las respectivas jurisdicciones.

---

Tambien he recordado y es de interés el muelle de pasajeros y edificios anexos, que reclaman imperiosamente su reconstruccion. La casilla para la guardia y para el cuidado y conservacion de las embarcaciones menores de esta Capitania es del todo indispensable y urgente.

---

Es muy reclamada tambien la provision de boyas como he pedido algunas veces.

La entrada de las «Palmas», de las «Tres Bocas» y el

« Lujan » las necesitan; y tambien las dos balizas que cuentan ya innumerables escollos de diversas cascós; y así mismo lo requiere la entrada del importante puerto de Bahía Blanca.

---

En iguales condiciones es preciso responder á la composura de la casilla y embarcacion de la farola del Riachuelo, que tienen muchos años de servicio.

---

Entre otras necesidades, se encuentra la de componer y proveer á los pontones faros de los enseres indispensables que se tienen solicitados.

Los pontones faros, tienen veinte años de existencia, sin que jamás se haya hecho en ellos una reparacion de importancia.

El deterioro y mal estado de estos pontones es manifiesto, y mal pueden responder á su objeto, que es facilitar por el canal llamado del Medio la entrada del Rio de la Plata, y ser base de una renta fiscal.

---

El muelle de Gualeguaychú fué destruido por una gran creciente y exige ser reconstruido; esta obra solo importaria de 800 á 1,000 pesos fuertes.

---

Está pendiente de resolución superior una nota que pasé con fecha 9 del corriente, recordando que la muralla que se construye sobre la ribera, dejará completamente cerrado el parage llamado *La Canaleta*, que sirve desde tiempo inmemorial de baradero público para embarcaciones menores, y que es utilizado ventajosamente para la refaccion de las mismas.

Propongo á V. E., con motivo de la utilidad de dicho baradero, diversos medios para conservarle sin menoscabo alguno de los derechos adquiridos por los constructores de la muralla.

---

Considero así mismo, Señor Ministro, de necesidad el señalar á la Capitanía una asignación para las reparaciones de los buques á su cargo y que están en continuado servicio.

La carencia de una cantidad fija para esto, estorpece el movimiento y obliga á la Capitanía á molestar constantemente la atención de V. E., por autorizaciones y pedidos de composuras, las mas de ellas insignificantes, y sin embargo del todo indispensables.

Los vapores de la Capitanía en constante actividad, de dia y de noche, inutilizan, con el uso, diversas piezas de máquina y del buque, que es indispensable reponer sin tardanza.

Careciéndose de fondos para tales repuestos y ligeras refacciones, hay necesariamente que dirigirse á V. E., y mientras se resuelve, la marcha de los vapores queda interrumpida, viniendo esto á resultar muy oneroso para el erario, por la necesidad de tenerse que arrendar embarcaciones ó que demorar comisiones y servicios urgentes, en tanto que el personal del buque sigue revistando sin compensación, ni provecho, y mientras que tramitan los pedidos.

---

En cuanto á mejoramiento del servicio de cuarentena debo decir aquí á V. E. que, no habiendo un arreglo sanitario internacional en vijencia, creo debemos ejercer vijilancia y obligar cuarentena en Martín Garcia á los buques de procedencias infestadas.

Creo tambien que hay inconveniente en dejar penetrar impunemente á lo largo de nuestros rios é internándose en la República á todos los buques que vienen del exterior.

---

Llamo aquí la atencion de V. E. sobre un hecho que dia á dia presenta más sérios inconvenientes.

Los largos procedimientos y trámites interminables de nuestras administraciones de justicia, eternizan los embargos de los buques y traen el abandono de los mismos, que acaban por naufragar y perderse del todo.

Cada buque embargado, Señor Ministro, viene así, constituyendo una amenaza para lo sucesivo, un escollo en perspectiva.

Una vez dictada la órden de embargo el buque es abandonado por su propietario, y las más de las veces queda fiado á sus amarras, sin que haya á su bordo persona que vele por él.

Pasan luego meses y hasta años enteros, y los vientos y mareas hacen que las anclas cedan, y que en el primer temporal el buque garree ó se vaya á la costa acabando por perderse.

Esta Capitanía y sus dependencias están muy lejos de tener personal y elementos para distribuir y cuidar los innumerables buques embargados; y, en general, por otra parte, nadie quiere encargarse de cuidarles ni hacer su salvatage si naufragan, pues la esperiencia tiene demostrado que despues no se consigue el pago como corresponde.

En vista de estos hechos creo convendría destinar un fondeadero especial para buques embargados, donde puedan estar sin inconveniente ó perderse sin constituir estorbo para la navegacion. El hecho que relato puede llamar la atencion Señor Ministro, por su originalidad; pero él existe y nos presenta, doloroso es decirlo, como uno de los países más atrasados en materia de precedimientos judiciales. Preparo un trabajo especial llamando la atencion del Gobierno sobre estos hechos.

---

Tócame insistir sobre la necesidad y conveniencia de abrir el canal de las « Carabelas ». Esto será de poco costo relativamente y permitirá, por una parte con grande economía el acceso de los buques de Ultramar á los importantes puertos de Campana y Zárate, y por otra restablecerá interiormente y con grande comodidad y economia nuestras relaciones con el Uruguay, por San Fernando y el Tigre.

---

Debo siempre recordar la necesidad de establecer, bajo un plan general, el alumbrado y abalizamiento de nuestro litoral marítimo y del Rio de la Plata. Lo repito, Señor, el marino que corre nuestras costas lo hace como descubriendo tierras desiertas, y no como si fueran las de un país cruzado de telégrafos y ferro-carriles. Los riesgos de mar para nuestro país hacen así el seguro igual al más caro del mundo, y los naufragios y desastres anuales representan ya por año un valor casi igual á lo que importaría un sistema completo de torres, de luces y de balizas, desde el Guazú, confluencia de los rios Paraná y Uruguay, hasta el cabo de las Vírgenes á la entrada del Estrecho de Magallanes.

Los perjuicios, que la carencia de estas obras importan al país pueden estimarse, en parte, en el artículo especial que en esta memoria dedico á este asunto, y sobre el cual me permito llamar la atención de V. E.

---

Debo aquí mencionar también de un modo especial, que el encargado de la oficina de estadística en esta Capitania, tiene á su cargo el control de todas las dependencias de la repartición, del carbon que se consume en los buques y dependencias nacionales, las multas que se cobran por infracción á los reglamentos vigentes, etc., reportando esto al Gobierno notable economía ; creo que con 140 pesos fuertes mensuales quedaria remunerado su mucho trabajo; pero actualmente no tiene sino 85 pesos, que considero estipendio muy exiguo dadas las importantes funciones que desempeña, su idoneidad y las responsabilidades inherentes á su cargo.

---

Queda hasta aquí reasumido lo principal de esta memoria, que deseo merezca la aceptación del Señor Ministro.

*D. G. de la Fuente.*

---

# **PARTE I**

---

**ASUNTOS PRINCIPALES, RESUELTOS  
Ó INICIADOS**

---

M A Y O 1 8 7 6

Nota enviando al Ministerio de Hacienda de la Provincia datos respecto á dragas norte-americanas, cuyo sistema parece conveniente, precio relativamente barato, y otras condiciones, etc.

---

Disposicion para agentes de buques de cabotaje

Se les previene que toda vez que se despachen sus buques con el marinero argentino inscrito en el rol de la tripulacion, sin hallarse este á su bordo, y que pretendan por este medio, burlar el decreto fecha 6 de Abril del año próximo pasado, les será aplicada una multa de *cinco pesos fuertes* por cada vez que cometan semejante engaño.

---

Al Encargado de la Ayudantia

Se le devuelven los partes presentados para que se hagan, dando cuenta de los trabajos de carpintería y á quien se entrega el servicio.

---

Disposiciones

Con el objeto de evitar desgracias que pudieran sobrevenir á los menores del Depósito Correccional, se recuerda es necesario tener con ellos (y especialmente con los que no saben nadar) el mayor cuidado cuando ejecutan maniobras ó trabajan en sitios peligrosos.

Que se les coloquen salva-vidas, y se haga lo posible para que aprendan á nadar con tal precaucion.

Por último, se responsabiliza á los encargados, si, por falta de cuidado, sucede alguna desgracia.

---

Se hace saber á todos los patrones de balleneras y bucetas, queda prohibido atracar al costado de los vapores de la Capitania cuando tengan enarbolada la bandera de inmigracion, bajo pena de (50 ps. f.) *cinquenta pesos fuertes* por cada vez que infrinjan esta disposicion.

---

Se prohíbe á los patrones de embarcaciones del puerto, atracar y ponerse al habla de ninguno de los buques que, con procedencia de Ultramar traigan á su bordo pasajeros, hasta que se haya pasado visita por la Comisaría de Inmigracion bajo pena de (20 ps. fts.) *veinte pesos fuertes* de multa.

---

**Instrucciones para agregarse á las de los Comandantes de vapores de la Capitanía, en sus viajes, llevando inmigrantes:**

Que procuren tratar á los inmigrantes del mejor modo posible.—

Que no se detengan en el tránsito hasta llegar al puerto de su destino.—

Que se ayuden con las velas siempre que el viento sea favorable.

---

## JUNIO

### A los empleados de la Capitanía.

Que habiendo desaparecido las causas que motivaron la resolución disponiendo que, ningún empleado se ausente de la oficina antes de haberlo hecho el oficial mayor, salvo permiso especial, quedaba dicha resolución sin efecto ; quedando en vigencia otra anterior, en que se dispone salgan los empleados de 4  $\frac{1}{2}$  á 5 de la tarde.

---

En virtud del reclamo de varios agentes de vapores y habiendo sido tomada la medida en calidad de provisoria para evitar demoras y dificultades al comercio, se avisa queda sin efecto la resolución del 12 de Abril del corriente año, permitiendo servirse los vapores de los prácticos contratados, prescindiendo de lo establecido en el Reglamento de la Sociedad de Prácticos Lemanes, al cual será necesario en lo sucesivo ceñirse, hasta que la superioridad resuelva sobre los puntos elevados en consulta.

---

## JULIO

Se recuerda á los empleados que por decretos vigentes del superior y órdenes que se tienen trasmitidas están en el deber de motivar y justificar las faltas de asistencia.

Se recuerda esto, pues en adelante se considerará como doble falta, el hecho de no asistir á la oficina sin permiso para ello ó sin justificar motivo.

---

Circular comunicando, que, por el superior decreto que se adjunta, todas las embarcaciones mercantes de cabotage deben ser arqueadas antes del 1° de Octubre de 1876; y antes del 1° de Enero de 1877 las nacionales de ultramar; que pasadas estas fechas no podrá ser despachada por autoridad marítima nacional ninguna embarcacion que no presente su certificado de arqueo con arreglo al reglamento que se envia para distribuir convenientemente; que se ponga en conocimiento de todos los dueños de embarcaciones de matrícula argentina, etc., á fin de evitar se alegue ignorancia, si, despues de las fechas mencionadas, no se han arqueado algunas embarcaciones.

---

Se hace saber á los capitanes de buques de ultramar y alto bordo, que desde el 1° de Octubre del corriente año las capi-

tancias de Puerto de la República Argentina harán efectivo el cumplimiento del artículo 21 del Reglamento de Prácticos, aprobado por el Superior Gobierno en 25 de Febrero de 1876, publicado en los diarios de esta capital en Marzo del corriente año y el cual dice así :

« Artículo 21. Todo buque que navegue en aguas argentinas con práctico sin patente argentina, pagará el capitán « doble del pilotaje del que le corresponde por tarifa ».

Debe entenderse que el reglamento hace esta exigencia desde Punta de Indio, y dado el hecho de dirigirse el buque á puertos argentinos ó que salga de los mismos.

Se hace también saber á los capitanes y navegantes, que en Punta de Indio, ya en el pontón, ya en crucero, encontrarán á la órden, suficiente número de prácticos argentinos.

---

Para conocimiento del encargado del depósito correccional y demás efectos se transcribe la nota del Ministro de Guerra y Marina aprobando el reglamento para dicho depósito: « Ministerio de Guerra y Marina—Buenos Aires, Junio 21 de « 1876—Al Capitan del Puerto Central—Pongo en conoci- « miento de V. S. á sus efectos, que en la fecha se aprueba el « Reglamento para el Depósito Correccional de Menores que « ha pasado V. S. con fecha 5 de Marzo último.—Dios guarde « á V. S.—Firmado—ADOLFO ALSINA ».

En consecuencia, se adjuntan tres ejemplares de dicho reglamento que deberá servir de texto de lectura á los menores, aprovechándose las horas del almuerzo y de la comida para este objeto.

Se ordena tambien se haga conocer el reglamento al profesor y demas empleados.

Le observa al juzgado de 1<sup>a</sup> Instancia á propósito de una orden de detencion que, tratándose del secretario de una legacion, tales disposiciones solo pueden emanar de la Suprema Corte de Justicia Nacional, en virtud de lo establecido en el artículo 1<sup>o</sup> de la Ley sobre la jurisdiccion y competencia de los tribunales nacionales, fecha 25 de Agosto de 1863, promulgada en 14 de Setiembre del mismo año.

Se ordena al encargado del depósito correccional que en el parte diario no omita dar cuenta del ejercicio militar y trabajos de los talleres.

---

Aviso recordando que un buque de bandera estrangera para poder ingresar á la matrícula nacional, tiene que acreditar su cese por certificado del consulado respectivo, y lo mismo en caso de venta.

Que con este requisito puede ya usar el pabellon argentino, con la imposición, sí, de tener un ciudadano en el rol del buque.

Que la nacionalidad del dueño ó capitán no importa en este caso.

Que viniendo á este puerto, tendrá que sacar la patente de navegacion otorgada por el gobierno.

Además, que el buque debe someterse al arqueo respectivo con arreglo al decreto fecha 22 de Abril del año corriente.

---

Se hace relacion de lo que importan los privilegios de paquete.

Que tienen que pagar una patente de *cien pesos fuertes* (100 \$ fts.)

Que dan entrada con un sello de *veinte y cinco pesos fuertes* (25 \$ fts.)

Que pagan *seis centavos fuertes* (6 cts. fts.) por tonelada de registro, por derecho de faros.

Que conducen gratis la correspondencia y dos pasajeros de cámara y dos de proa ida y vuelta.

Que pueden empezar á descargar sin dar entrada y salir sin cerrar registro, cargando y descargando en lanchas á cualquiera hora del día y de la noche.

Que respecto á los pasajes grátis para los paquetes de ultramar, se ha limitado la obligacion á uno de cámara y otro de (3ª) tercera clase de ida ó de vuelta, por acuerdo de 11 de Marzo próximo pasado.

Que además, los vapores con privilegio de paquete procedentes de puertos argentinos, están esceptuados de la obligacion de exhibir la constancia de que trata el artículo 2º del decreto de fecha 18 de Marzo del corriente año, que dice así :

« Todo buque de ultramar que dé entrada en alguna aduana de la República, procedente de otra aduana nacional, se presume que ha satisfecho el impuesto de los faros y avallice ; sin embargo las aduanas podrán pedir á los capitanes respectivos, siempre que lo creyere conveniente, la presentacion del recibo correspondiente, y no efectuándolo, exigirán el pago. »

Que los buques sin privilegio :

Dan entrada con un sello de *veinticinco pesos fuertes*, (25 \$ fts.)

Abren registro con uno de *veinticinco pesos fuertes* (25 \$ fts.)

No pueden empezar á descargar sin dar entrada dos dias.

No pueden empezar á cargar sin abrir registro.

No pueden salir sin cerrar registro dos dias.

Pagan *seis centavos fuertes* (6 cts. fts.) por tonelada, por faros.

Y que no están obligados á llevar grátiis correspondencia ni pasajeros.

La ventaja así del privilegio, consiste principalmente, en que, sin él, ningún vapor que conduzca carga puede tener dia lijo de salida á causa de las formalidades de la aduana, y que exige á los que no son paquetes privilegiados.

Nota negando que el ponton «Punta de Indio» hubiese cambiado de fondeadero, ni que *cuatro vapores* hubiesen dado contra ciertos escollos del rio.

---

Orden al oficial primero, bajo la mas séria responsabilidad, para que no dé curso á solicitudes sobre cambio de bandera para buques de cabotage, sin prévia presentacion del certificado de arqueo, con arreglo á lo dispuesto en el decreto fecha 22 de Abril de 1876.

---

## SETIEMBRE

Se avisa al encargado del Depósito Correccional que por diversos conductos se ha recibido queja, que los domingos concurren sin permiso numerosos visitantes, contraviniendo las disposiciones vijentes y trayendo algun desórden, etc.; que de tal denuncia es responsable, y es preciso que tales hechos no se repitan.

---

Dando algunas bases para el contrato propuesto por los Señores Viale y Lawroviche.

Art. 1º Que convendria precisar en ese contrato, que los pontones no serán menos de dos; cada uno de capacidad no menor de (600 tons.) *seiscientas toneladas*.

Art. 2º Que convendrá lo mismo establecer que los vaporcitos que han de recorrer la canal no han de ser menos de dos, de capacidad y condiciones sujetas á la aprobacion de la Capitanía Central.

Art. 3º Que deben obligarse tambien á bajar por cuenta del gobierno todo pasajero que se disponga, haciéndolo con una rebaja de (30 %) treinta por ciento al menos, sobre la tarifa que sirva para el público.

Art. 4º Que la empresa debe depositar garantia no menor de *cinco mil pesos fuertes* (5000 \$f.) por la ejecucion de su proyecto, los que deberán quedar á beneficio del fisco si no verificare dichas obras.

Art. 5º Que la empresa deberá sujetarse á toda disposi-

cion de la Aduana y Capitanía Central, tendente á la inspeccion y fiscalizacion de los pontones y vaporcitos, y que consulten garantir los derechos fiscales.

---

Se avisa que en vista de la imposibilidad material de concluir con el nuevo arqueo de embarcaciones que se está practicando, y con aprobacion superior, se prorroga el plazo del arqueo hasta el 15 de Octubre.

---

Se dispone:

1° Que las embarcaciones menores hasta cuatro toneladas pueden ser arqueadas por el sistema antiguo.

2° Que las embarcaciones que se hallen en construccion ó componiéndose pueden ser despachadas, dando fianza de que vienen á este puerto para ser arqueadas antes de noventa dias.

3° Que las embarcaciones que se encuentran detenidas por falta de agua ó las que vengan de otros puertos donde se hallen despachadas dando fianza, puedan tambien ser despachadas.

---

## OCTUBRE

Instrucciones para el Comandante del vapor «Don Gonzalo» en su viaje al Paraguay.

Tocará solamente en los puertos para donde lleve correspondencia y pasajeros.

De noche, si no está bien claro, procurará marchar á media fuerza con todas las precauciones de ordenanza.

Vigilará que el baqueano y maquinista que estén de servicio no se duerman, y que tengan mucho cuidado, sobre todo en los malos pasos.

Tendrá especial cuidado y atención con los pasajeros y colonos que conduce, procurando en cuanto fuere posible, su comodidad y buen tratamiento.

En la cámara irán las personas mas caracterizadas y que sepan guardar limpieza.

En Reconquista, se pondrá á las órdenes del señor Coronel Obligado, y si él no estuviere, á la de quién lo represente.

El desembarco de los colonos debe hacerse despacio, de modo que no se sufra pérdida ó desgracia alguna.

En el viaje de ida tratará se instruyan en lo posible los guarda-marinas.

Cuidará que las plantas que lleva sean ligeramente regadas á la tarde, y tapadas de noche para resguardarla de las heladas.

Una vez llegado á la Asuncion, se pondrá á las órdenes del Ministro Argentino.

Este funcionario hará el cambio de bandera y entregará el buque al Gobierno Paraguayo, regresando entónces la tripulacion por el primer buque que lo permita. Mientras no se presenta buque, la tripulacion podrá alojarse en «La Paraná».

El vapor no llevará en su tránsito ninguna insignia de guerra.

Procurará volver con la tripulación lo mas pronto posible.

Entregará en propias manos al Encargado de Negocios y al Comandante de la «Paraná», los pliegos que se acompañan.

El vapor «Luisita» irá á remolque, debiendo dejarse donde disponga el Coronel Obligado.

En el Rosario se tomará el carbon necesario para llegar hasta la Asuncion.

Tocará en los puertos siguientes: en San Pedro para recibir al Coronel Obligado, y si no estuviese allí en el puerto Obligado.

En el Rosario para recibir carbon y entregar lo que lleva.

En el Paraná para ver si hay inmigrantes que conducir de Santa-Fé.

En Reconquista ó Goya ó en los dos puntos, de acuerdo con lo que indicare el Coronel Obligado. Por último en Corrientes y Asuncion.

---

Circular comunicando que el plazo para el arqueo ha sido prorogado hasta el 16 de Noviembre.

Que las embarcaciones que no comercien directamente con Buenos Aires y sus puertos inmediatos, no tienen obligacion de venir á arquearse en esta.

Que en tal virtud pueden permitirse sus operaciones hasta tanto que vaya el respectivo arqueador patentado, lo cual será despues de Diciembre.

Que esto mismo se ha comunicado ya por telégrama.

Que el arqueo es estensivo, siendo buque de cabotaje, á todas las banderas.

Que se tenga todo esto muy presente al despachar buques de cabotaje.

## NOVIEMBRE

### Sobre embargo de buques

*Señor Juez de Sección.*

Después de diligenciar el oficio de V. S., fecha de ayer, sobre el embargo de los vapores «Proveedor» y «Capitan» y en que se me transcribe un otro sí de los demandantes, quejándose de haber salido dichos buques, á pesar del oficio anterior, cumple á mi deber decir á V. S. que esta Capitanía en cuanto le es posible, diligencia en el día, todo asunto, y mas si es un mandato.

En caso como el presente, (embargo de buques), la Capitanía entiende que cuando el mandato se limita al embargo del buque, debe reducirse á impedirse el traspaso de la propiedad, ó su hipoteca, etc., sin oponerse á las operaciones ó movimientos del mismo dentro de jurisdicción nacional; y al contrario, el de impedir los movimientos del buque, cuando el mandato así lo determina, como sucede algunas veces.

El embargo de un paquete, en momentos de partir, cuando está ya con pasajeros, correspondencia y carga, viene á herir porción de intereses mas ó menos importantes y casi todos estraños al motivo del embargo; y esta Capitanía no puede echar sobre sí la responsabilidad de un embargo absoluto, deteniendo continente y contenido, si es que el juez no lo precisa esplicitamente. Por otra parte, la Capitanía entiende, que, un buque ya fletado y con correspondencia, pasajeros y carga á su bordo, no se pertenece, y que no se puede gravar su marcha, sin salvar préviamente los derechos adquiridos por los fletadores.

• Ahora bien, si esta Capitanía está en error, y debe entenderse que todo embargo de buque supone siempre privar al

mismo de todo movimiento, dentro de la jurisdiccion nacional, cumple á los tribunales así establecerlo.

En tanto que así no se proceda, esta Capitanía Central en guarda de responsabilidades ulteriores, y velando como cumple á su deber por los intereses del comercio y de la navegacion en general, se ha de ceñir á la parte esplicitamente expresa de los mandatos sobre embargos de buques ó sobre embargos de su salida y operaciones.

Dios guarde á V. S.

*D. G. de la Fuente.*

---

Se avisa que la Capitanía Central de Puertos en virtud de la facultad que le confiere el artículo . . . . del Reglamento, con autorizacion superior y para evitar abuso cuya repeticion es harto frecuente, avisa á los agentes de vapores de los rios, que será penado con una multa de doscientos á mil pesos fuertes, segun la importancia de la localidad, toda vez que dejen de tocar en los puertos designados en el itinerario que hayan publicado, aparte de las responsabilidades en que hayan incurrido con los particulares.

Que los capitanes ó sub-delegados de puertos donde no toquen los vapores, faltando á sus anuncios y promesas, deberán avisar el hecho á la Capitanía Central.

Que serán esceptuados de la multa indicada los que justifiquen causa mayor, siendo comprobada en forma.

---

Ordenando arresto al ayudante de servicio, por pasar un parte falso, sobre la entrada de un vapor y ordenando con tal motivo que no deben elevarse noticias sin comprobacion prévia; mucho mas, si fueren de trascendencia.

## DICIEMBRE

### Reglamentando visitas al vapor "Coronel Paz"

Los días de visita serán los Domingos, Mártes y Viérnes de cada semana y días feriados.

Toda embarcacion que vaya con visitantes, deberá tocar primeramente en el encorazado « El Plata ».

Las horas de visita, serán de 9 a. m. á 4 p. m.

Las licencias llevarán los nombres de las personas en cuyo favor se extiendan, y serán todas firmadas por el Capitan del Puerto.

El Comandante del « Coronel Paz », pasará vista de la correspondencia, provisiones y otros artículos de que puedan ser conductores los visitantes.

---

### Sobre lo mismo

Comunicando al Comadante General de Marina, que en interés de que se guarde el orden debido en el vapor « Coronel Paz » y para disminuir aglomeracion de visitas, se ha dispuesto que los días de ésta, sean solo los Domingos y Juéves de una á cinco de la tarde, y no estendiéndose mas de veinticinco licencias para un mismo día.

Que, cuando por una circunstancia extraordinaria sea

necesario estender una licencia fuera de los días y de las horas marcadas, ello se espresará especificadamente.

Que, el Comandante del buque está prevenido, para que, en caso de necesitar auxilio de fuerza, la pida al Gefe de la 1ª division, izando una bandera nacional al tope del palo de proa.

Que se ha de agradecer, se sirva ordenar se dé conocimiento de cualquier desórden ó manifestacion que tuviese lugar en el « Coronel Paz » y fuere apercibido desde los buques de la 1ª division.

---

## ENERO 1877

Avisando á la direccion de telégrafos, en la consulta relativa á los empleados de esta reparticion, que tienen que viajar en servicio público; que no habrá inconveniente para que sean embarcados en las falúas, siempre que se presenten con certificado de la direccion, haciendo constar el carácter que invisten.

Se previene que el tribunal formado para interpretar el artículo 6º del reglamento de la Sociedad de Prácticos, sobre la obligacion de los Capitanes, de tomar práctico del puerto á la entrada y salida del mismo, ha resuelto por unanimidad.

1º Que los Capitanes no están en obligacion de tomar práctico del puerto para hacerse á la vela de balizas exteriores y que para dicha operacion debe entenderse que basta el práctico leman.

2º Que deberán, si, tomarlo cuando salgan de balizas interiores, ó cuando efectuen cambio de fondeadero, en una ú otra baliza.

---

## FEBRERO

### Instrucciones para el servicio cuarentenario del •Pavon•.

1° No permitirá entre ó salga embarcacion menor alguna, sin detenerla é inspeccionarla; si fuere de salida, exigiéndole el permiso escrito de la Capitanía Central, que rige durante las cuarentenas; y si fuere de entrada, informándose si viene de buque ó parage sospechoso ó puertos en cuarentena, para sujetarla segun el caso á la que corresponda.

2° No permitirá que ninguna embarcacion atraque ó se ponga al habla de los buques que se hallaren en cuarentena, á no ser que tuviese permiso escrito de la Capitanía Central. Y teniendo éste, intervendrá para no permitir que de una embarcacion á otra pasen pasajeros ó carga.

3° Si el permiso fuere para trasbordar pasajeros ó carga, dará á la embarcacion el certificado cuarentenario correspondiente, en el cual fijará los dias que correspondan de cuarentena, las fechas en que ésta empezará y concluirá, y á su vez el paraje ó fondeadero donde deberá presentarse á cumplir la cuarentena.

4° Para precisar en los certificados los dias de cuarentena, deberá tener presente que si la junta de sanidad ha impuesto cuarentena de rigor, ésta debe entenderse de *quinze dias*, y si de observacion, es *tres dias*, contados en uno y otro caso desde el momento que desatraque la embarcacion del buque ya en cuarentena.

5° Los vaporcitos ó balleneras que llevan viveres á los buques en cuarentena, deberán llevar una guardia, y los

viveres serán entregados en el bote que tendrán amarrado por la popa sin nadie adentro, para evitar toda clase de contacto.

6° El guardia que vaya deberá llevar una lata con polvos desinfectantes, para poder recibir cartas ó papeles que se le quieran confiar.

7° A toda embarcacion que comunique con buque en cuarentena, debe obligársele ponga bandera amarilla al palo trinquete, y al que no tuviere, se le facilitará, teniéndose ello en cuenta para cobrarla despues de la cuarentena.

8° Deberá vijilarse que los buques en cuarentena no tengan comunicacion entre sí, desde que las cuarentenas no sean iguales, y en caso de contravencion se les someterá á nueva y más larga cuarentena, dando cuenta de ello.

9° Los Comandantes que vijilen por el cumplimiento de las disposiciones sanitarias, deberán pasar noticia detallada y diaria, de todo lo que sea concerniente á cuarentena.

10. Todos los dias, antes de ponerse el sol, averiguarán el estado sanitario de los buques en cuarentena, para poner en el parte las novedades que ocurran.

11. Cuando las lanchas que fueren con carga, de tierra á los buques en cuarentena, no comunicaren despues de efectuar su descarga, entrarán solo en ocho horas de observacion.

12. A todo buque que quiera burlar las disposiciones sanitarias, entrando, saliendo, moviéndose, etc., contravieniendo algo de lo que queda dispuesto, se le intimará por un primer cañonazo sin bala, para que fondée y se sujete á ser inspeccionado; si no fondeare se le hará un segundo disparo á bala y por elevacion; y si, aun así no diere cumplimiento, se le tirará al casco hasta hacerlo fondear, pudiendo por último hasta echársele á pique.

---

## MARZO

De nuevo, se ordena al habilitado, comunique las multas impuestas y percibidas, vertiendo el producido en tesorería; y comunicando también cuando no se hubiesen impuesto aquellas.

---

### Sobre lo mismo

Para dar cumplimiento exacto á lo dispuesto por la Contaduría General, respecto de la rendición mensual del producido de multas, se ha ordenado que el encargado de la ayudantía, capitanes de puerto, sub-delegados de marina, etc., manden cada mes directamente á la oficina de estadística el producido con sus antecedentes, para ser entregados con el cuadro levantado al efecto y para la rendición inmediata de la cuenta respectiva, etc.

---

### Sobre prácticos lemanes

En el expediente iniciado por la sociedad de prácticos, pidiendo se dicte alguna medida tendente á cortar el abuso que cometen algunos prácticos lemanes, desempeñando al

mismo tiempo las funciones de los del puerto, se ha resuelto se obligue á optar por uno ú otro, sin que les sea permitido ejercer ambas.

---

Avisando al señor Encargado de Negocios argentino, en el Estado Oriental, que habiéndose dispuesto que todo buque, tanto de ultramar como de cabotage, se detenga en la isla de Martin García antes de entrar en los rios, á efecto de que le pasen visita; y siendo imposible á la sub-delegacion de marina de la isla, por falta de telégrafo de banderas, hacer que los buques se detengan, y además, porque ignorantes de esta disposicion pasan con todo el paño largo y algunas veces con temporal, se le pide que al despacharlos, les prevenga la disposicion de que se trata, á todo buque que salga del puerto de Montevideo, Maldonado, etc., con destino á los rios interiores de la República.

---

## ABRIL

Se resuelve encargar al ayudante Lartigau la recoleccion de fondos para la suscripcion nacional iniciada por S. E. el Señor Presidente de la República, para la repatriacion de las cenizas del general D. José de San Martin.

---

Se publican avisos previniendo, que se aplicará una multa de *veinte pesos fuertes* (20 \$f.,) á los prácticos sueltos y que salen al crucero sin licencia prévia de esta Capitanía Central, y que al « Vanguardia » se le ha ordenado impedir la salida de las balleneras de prácticos que no hayan cumplido con su deber.

---

# PARTE II

---

## PROYECTOS PRESENTADOS

---

# Proyectos presentados, etc.

---

## Sobre desocupacion de riberas

---

Buenos Aires, Mayo 16 de 1876.

*Señor Ministro de Guerra y Marina.*

Es necesario se ordene el despejo de la márgen derecha del Riachuelo; pues ella es la única que sirve para el tránsito público, que hoy se efectúa con muchísimos inconvenientes, como no puede menos que suceder, por la gran cantidad de astilleros allí establecidos que ocupan las cuarenta varas de ribera destinadas por la ley para el tránsito en general.

Habria conveniencia, Señor Ministro, en dictar la dicha disposicion, porque trasladándose los astilleros á la márgen izquierda, dejando libres en ella las primeras cuarenta varas de ribera, se obtendrian grandes ventajas para el tránsito público, y aun los mismos dueños de esos astilleros ganarian en el cambio, pues que con mas comodidad podrian ejecutar sus trabajos en la márgen opuesta.

Es también de urgente necesidad una resolucion por la

que se deslinde la jurisdiccion de los Jueces de Paz ú otras autoridades, y las capitanias ó sub-delegaciones de marina en las riberas de los rios, cuya resolucion evitaria los conflictos entre unas y otras autoridades, y el servicio policial podria estar mejor desempeñado.

Saludo á V. E. con toda consideracion.

D. G. DE LA FUENTE.

---

## Sobre boleto de pasajeros

---

Buenos Aires, Mayo 20 de 1876.

*Señor Ministro de Guerra y Marina.*

Con el objeto de practicar debidamente el servicio policial, y obtener la estadística exacta del movimiento de pasajeros que viajan en los vapores de los ríos y de ultramar, creo necesario establecer una reglamentación permanente, que corte los abusos que se vienen cometiendo.

La causa principal que impide á la Capitania tener relación exacta de los nombres y demás condiciones de las personas que viajan por los vapores, consiste en que la mayor parte de ellas no toman en tierra su boleto de embarco, de modo que es así imposible, antes de la salida del vapor, cuando se pasa la visita, que haya podido cobrarse el pasaje á todos los pasajeros.

Muchos de esos mismos pasajeros, se recojen en la noche en sus respectivos camarotes y solo pagan su pasaje en el momento de desembarcar, cuando ya la Capitania del puerto de entrada, ha recojido la lista de los pasajeros.

De modo pues, que tanto en el puerto de salida como en el de entrada, esos pasajeros han tenido forzosamente que escaparse de la lista de á bordo.

Algunas compañías, queriendo evitar ese abuso, y obligar á los pasajeros á que tomen su boleto en las agencias, para el registro de sus nombres, y poder dar así á las autoridades

los datos que requiriesen con perfecta exactitud, establecieron hace algun tiempo una multa á todo pasagero que se presentase á bordo sin boleto.

Pero esta medida que no fué uniforme, porque algunas compañías no la aceptaron, se relajó y fué resistida, como que no emanaba de la autoridad.

Ahora bien, si la Capitanía suficientemente autorizada por V. E. y con el objeto de llenar las deficiencias ya indicadas, dictaminará una disposicion general imponiendo á todo pasagero la obligacion de embarcarse munido de su respectivo boleto de pasage, y á más, impusiera multa al vapor que lo recibiera sin ese requisito, la dificultad estaria salvada, y la Capitanía podria estar segura de tener una estadística exacta y de poder hacer un buen servicio policial.

Puedo participar á V. E. que estas medidas serán bien acogidas por los agentes marítimos, pues he tenido ocasion de hablar sobre el particular con los principales de ellos.

En tal virtud, propongo á la aprobacion de V. E. la disposicion reglamentaria que acompaño en proyecto.

Saludo á V. E. con toda consideracion.

D. G. DE LA FUENTE.

---

**Proyecto de ordenanza que concuerda con la anterior nota**

---

Buenos Aires, Mayo 20 de 1877.

Teniendo presente que no es posible practicar debidamente el servicio policial y obtener la estadística exacta del movimiento de pasajeros que viajan en los vapores de los ríos y de ultramar, y que es necesario establecer una reglamentación permanente que corte los abusos que se vienen cometiendo, la Capitania Central de Puertos suficientemente autorizada—

**ORDENA :**

1° Los vapores de los ríos y de ultramar no recibirán á su bordo pasajero alguno que no vaya munido de su respectivo boleto de pasaje, espedido por la agencia despachante.

2° La falta de cumplimiento al artículo anterior será penada con una multa de . . . . . pesos fuertes.

---

## Buque tripulado por menores

---

Buenos Aires, Junio 27 de 1877

*Señor Ministro de Guerra y Marina.*

Entre los buques pertenecientes á la Nacion y á cargo de esta Capitanía Central se encuentra sin ocupacion inmediata el lanchon « D. Gonzalo ».

Esta embarcacion podria utilizarse ventajosamente tripulándola con menores de los más aventajados del Depósito Correccional, y emprendiendo viajes al Uruguay y Paraná de donde traeria palmas, ñandubay, pedregullo, etc., etc., que se venderian en remate á favor de la caja del depósito.

Como patron de la embarcacion iria un contra maestre de toda confianza, de la dotacion de esta Capitanía Central. La medida que propongo á V. E. consulta: dar ocupacion á un buque que se tiene fondeado sin utilidad alguna; poner á los menores en ejercicios prácticos de marineria y aumentar la caja del depósito formada hasta hoy esclusivamente de las mensualidades devengadas por menores acomodados en buques mercantes; fondo que, conviene aumentar para responder á las múltiples necesidades de los mismos jóvenes de la escuela y del taller del depósito.

Lo que dejo propuesto á V. E. no implica erogacion para el tesoro ni gasto alguno extraordinario.

En la primera quincena de Julio pasaré á V. E. un estado

sobre el desenvolvimiento progresivo del depósito, trabajos ejecutados por los menores, economías que resultan al fisco por el empleo que de ellos hace la Capitanía en buques de la nación, sueldos devengados por los que están colocados en embarcaciones mercantes, pequeños gastos indispensables á que se ha respondido con parte de aquellas mensualidades y estado de la caja del dicho depósito.

Todo ello demostrará á V. E. el estado floreciente de esta moralizadora creación, y la conveniencia de nombrar una Comisión de ciudadanos, que por sí ó asociados al que firma, tomen su dirección administrativa y respondan al progreso y mejoramiento de la institución. Y tanto más, cuanto que el que firma, con otras diversas obligaciones, no puede prestarle especialmente toda la dedicación que se merece.

Hago á V. E. estas indicaciones penetrado de la necesidad de anticipárselas, pues el depósito se desenvuelve y crece por días con beneficio de los menores, de la sociedad y el fisco, y creo conviene llamar en su favor la atención superior.

Saludo á V. E. con toda consideración.

D. G. DE LA FUENTE.

---

**SOBRE PILOTAGE Y FAROS**

EN LAS

**COSTAS Y RIOS DE LA REPÚBLICA**

---

## Sobre pilotage, faros, etc., en las costas y rios de la República

---

En la Memoria de 1875 hice presente como necesidades premiosas para el pais, el establecimiento de faros, balizas y boyas en nuestras costas y rios principales, y tambien el resblecimiento del canal de las Carabelas.

Desde aquella época hasta el presente, no he tenido sinó motivos para ratificarme en la idea de que tales obras son de grande interés, urgentemente reclamadas y de trascendental importancia política.

Comprendiendo por otra parte, que el gobierno desca levantar nuestra marina de guerra y mercante, como ello es posible, y como se merece, dada nuestra inmensa estension de costas y nuestros rios de primera magnitud, creo deber siempre insistir, recordando la convenienciam que existe en estudiar estos asuntos y acometer debidamente su ejecucion.

---

Al presente todo buque para entrar al Rio de la Plata ó á sus afluentes, una vez que se pone dentro de cabos, corre forzosamente una de las dos costas, ó la oriental ó la argentina.

La costa oriental es toda pedregosa, herizada de escollos, como el Banco Inglés, Banco Arquimedes, etc. Sin embargo, es la que marca el derrotero á los Luques, pues eminencias

culminantes sirven de guía durante el día, y de noche un servicio de faros mas ó ménos regularmente establecidos.

La costa argentina de fondo blando y sin escollo de importancia, no es frecuentada y permanece desierta, porque además de ser baja, no presenta una sola torre, ni un solo faro que sirvan de guía al navegante.

Los mismos buques procedentes de los mares del Sud, ya que se resuelvan de día á ver nuestro Cabo de San Antonio, hacen en seguida rumbo al cerro de Montevideo para entrar á puertos argentinos, siempre á espensas de la costa oriental.

De estos hechos forzados resulta que, es muy difícil, sino imposible, la industria del pilotage en el Rio de la Plata para los argentinos que no pueden hacer el crucero entre cabos, compitiendo con los orientales.

La desventaja es fácil de explicar: tienen aquellos que desprenderse de un puerto como el de Buenos Aires, *cuarenta* leguas mas alejados de los cabos que los orientales, que regularmente se desprenden de Montevideo, y que no tienen sino correr su costa para encontrarse con los buques de ultramar. Por otra parte, puede decirse, que, corren puertos propios donde refrescan sus víveres, recalán y se abrigan.

No hay así competencia posible.

Otra cosa resultaria si la costa argentina con torres y faros convenientes, atrajera hácia sí los buques que vinieran directa y esclusivamente á sus puertos.

Entónces tambien los prácticos argentinos harian el crucero sobre sus costas, buscando como desprenderse de la Ensenada ó de la torre de fierro que debiera establecerse en el estremo Sud del Banco Ortiz, ó se desprenderian de la boca del Salado, ó del arroyo del Tuyú.

---

Establecidos como están los hechos, la República Argentina aparece con la entrada del Rio de la Plata y sus relaciones marítimas subordinadas todas al pilotage oriental, careciendo de suficiente número de prácticos propios y pagando al extranjero un tributo anual indebido, enorme y creciente.

En los últimos diez años, desde 1866 hasta 1875, este tributo está representado por mas de *tres millones setecientos mil pesos fuertes* (3.700,000 \$f.) que ha pagado estérilmente nuestro comercio, para que la República vea menoscabados derechos y ventajas marítimas que ninguna nacion ha renunciado hasta el presente.

La República así, carece de cien prácticos propios, marinos de su bandera, que la pondrian en pleno conocimiento de sus costas, siquiera más no fuera hasta San Antonio ó Cabo Corrientes.

Cien prácticos representan por otra parte cien familias argentinas, á cuya subsistencia responderia directa y lejitimamente el propio comercio.

Véase en tanto lo que esto importa:

De 1866 á 1875, entraron á Buenos Aires 20,133 buques de ultramar con 6.660,216 toneladas; y en el mismo periodo salieron 18,363 con 6.484,066 toneladas ó sean entrada y salida 38,595 buques, representando en todo 12.944,202 toneladas.

Ahora bien, el término medio del calado de estos buques ha sido de 15 piés ingleses ó sean 17 de Burgos y se ha pagado segun esto al derredor de (130 \$f.) *ciento treinta pesos fuertes* por pilotage de cada uno desde el meridiano del Banco Inglés hasta Buenos Aires.

Habiendo entrado en los últimos diez años 20,133 buques, han pagado de pilotage (2.617,290 \$f.) *dos millones seiscientos diez y siete mil doscientos noventa pesos fuertes* de los cuales los prácticos orientales han conducido el 98 por ciento! ó sea, han hecho un pilotage por valor de (2.564,944 \$f.) *dos millones quinientos sesenta y cuatro mil novecientos cuarenta y cuatro pesos fuertes*.

Resulta que de (5,001,352 \$f.) *cinco millones cuatro mil trescientos cincuenta y dos pesos fuertes* que importan los pilotages de entrada y salida de Buenos Aires en los últimos diez años, los prácticos orientales han recibido (3.758,444 \$f.) *tres millones setecientos cincuenta y ocho mil cuatrocientos cuarenta y cuatro pesos fuertes* en tanto que los prácticos argentinos ó sea los de la propia nacionalidad del comercio que ha pagado tales practicajes, no han recibido sino (1.245,908 \$f.) *un millon doscientos cuarenta y cinco mil novecientos ocho pesos fuertes*.

Tenemos así que los orientales en estos último tiempos han recibido de la navegacion con destino á puertos argentinos, no menos de (375,000 \$f.) *trescientos setenta y cinco mil pesos fuertes* anuales.

Los inconvenientes y el abuso que todo esto representa está bien demostrado en los informes que se registran mas adelante, y cuya lectura encarezco para mejor inteligencia de este asunto.

---

Vienen en seguida, los faros orientales á pagarse por la navegacion y comercio argentinos al cruzar la entrada del Plata.

Si exceptuamos dos de ellos, el del «Banco Inglés» y el de la «Punta del Este,» en ninguno se ha consultado, ni ha intervenido la República Argentina, en el sentido de consentir las gavelas que ellos representan para su navegacion y para su comercio.

En hora buena que el Estado Oriental establezca y ponga sin acuerdo alguno estraño cuantos faros le parezca deber poner en sus costas, rios, etc , desde que ellos no graven sino á su comercio y navegacion. Pero no es lo mismo desde que se pretenda obrar en opuesto sentido; esto es, desde que se quiera que la República Argentina contribuya al sostenimiento de una série de faros, que obliga el abandono de sus propias costas.

En primer lugar, ha debido mediar cuando ménos consulta internacional sobre la necesidad y conveniencia de todos los faros á establecerse; sobre las ventajas del plan que se preferia, si es que habia plan y sistema al hacerlo; y por último, sobre las tarifas que se deberian imponer. Y tanto más reclamado era este acuerdo internacional, cuanto que, con los faros y sus impuestos se ha pretendido gravar preferentemente á la Nacion Argentina que representa mucho mayor navegacion y comercio que la Oriental.

Véase tambien lo que importa este estado de cosas.

La República Oriental tiene establecidos los siguientes faros y tarifas :

Faro del Cabo Santa Maria . . . . .	4	centavos por tonelada.
« « Banco Inglés . . . . .	} 7½	« « «
« de la Punta del Este . . . . .		
« « Colonia . . . . .	4	« « «
« « Isla de Farallon . . . . .	4	« « «
« « Punta Brava . . . . .	2	« « «
—		
Suman . . . . .	21½	centavos por tonelada.

Tenemos que, representando la entrada de ultramar á solo Buenos Aires, término medio en diez años 6.660,216 toneladas, los derechos á pagar al Estado Oriental por sus diversos faros se eleva á 1.432,146 pesos fuertes.

Bien, pues, para este tributo no ha tenido lugar acuerdo ni consulta alguna.

Solo para el establecimiento de los faros dichos del « Banco Inglés » y « Punta del Este » es que alguna vez tuvo lugar arreglo internacional, y con aprobacion del Congreso Argentino (1). Y esto mismo, solo se consintió por 20 años, y no á perpetuidad.

---

(1)

LEY

ESTABLECIENDO UN IMPUESTO POR TONELADA PARA SOSTENER FAROLAS Ó LUCES EN LA ISLA DE LOBOS, BANCO INGLÉS

*El Senado y Cámara de Diputados, etc., etc.*

Art. 1° Concédese á la empresa de D. Juan Tomás Libarona, por el término de veinte años, el derecho de cobrar en los puertos de la Confederacion, el impuesto de setenta y cinco centésimos de real oriental, ó su equivalente en moneda nacional por tonelada, á los buques que vengan de cabos á fuera, y que no lo hubieran pagado en Buenos Aires ó Montevideo, desde el día que dicha empresa haya establecido en el Banco Inglés ó Isla de Lobos, las farolas ó luces que tiene contratadas con el Gobierno Oriental.

Art. 2° Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de Sesiones del Congreso en el Paraná, capital provisoria de la Confederacion Argentina, á los veintinueve días del mes de Agosto del año mil ochocientos sesenta.

PASCUAL ECHAGUE  
*Carlos M. Saravia,*  
Secretario.

GARCIA ISASO.  
*Benjamin Igarzabal,*  
Secretario.

MINISTERIO DEL INTERIOR.

Paraná, Agosto 31 de 1860.

Téngase por ley de la Confederacion Argentina, comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

DERQUI.  
JUAN PUJOL.

(Esta ley, de acuerdo internacional, termina el 31 de Agosto de 1880.)

Todos los demás faros que pretenden cobrarse requieren sancion legislativa, puesto que por la Constitucion, sin tal requisito, no puede imponerse al pueblo gravámen, ni impuesto alguno.

Así, ninguna pretension menos justificada que la que se ha venido ajitando estos últimos tiempos, para que el Poder Ejecutivo por sí y ante sí, impusiera el pago de todos los faros orientales. Si administraciones anteriores, y si la Capitanía tambien, antes de estar á su frente el que firma, han hecho pagar todos esos faros no ha sido sino arbitrariamente, sin ley que legitimara constitucionalmente el cobro, y por abuso y descuido que no pueden, ni deben perpetuarse.

---

Pero no son solamente los pilotages y los faros los tributos ó peages que sirve el comercio y la navegacion argentinos al pasar el Rio de la Plata.

Establecidos como están los hechos, hay algo peor que no se vé y que es lo mas importante.

Obligados los buques por todo lo espuesto, y por las mismas ventajas materiales de los puertos orientales á recalar en ellos, aunque vengán esclusivamente destinados á puertos argentinos, se ven tambien en el caso de hacer diversas erogaciones en obsequio de aquellos.

Primero, á refrescar de víveres, lo que es una ventaja para el Estado Oriental á la entrada y á la salida de los buques, y esto viene á importar sumas enormes cuando se trata de millares de transportes, muchos de ellos de gran porte, y en ocasiones cargados de pasajeros é inmigrantes.

En seguida viene la apertura de escotillas que suele hacerse en los primeros puertos á que se arriba, la tasacion por averias habidas en el viage, y los gastos que tambien suelen ser indispensables en un buque por reposiciones navales, despues de la travesía del Océano.

¿Cuánto importan estos diversos hechos que se derivan á favor de la recalada en puertos orientales y que paga el comercio argentino, cuando tenemos que en diez años entran y salen al derredor de 40,000 buques de ultramar.

Es seguro que de esta alta cifra, mas de tres cuartas partes han recalado en puertos orientales, ó sea 30,000 buques, y que estos han dejado de beneficio bruto á aquella, no menos de 5.000,000 de \$ftes. en diez años, ó sean al derredor de 500,000 \$f. un año con otro.

---

Otra desventaja de esta situacion es el encarecimiento de los seguros para la navegacion del Rio de la Plata.

Los buques que deben entrar á este rio, cualquiera que sean los vientos con que se encuentre entre cabos, no pueden optar entre abrigarse en una ú otra costa; tienen forzosamente que esponerse á los escollos de la oriental; y si se encuentran con Pampero se ven rechazados mar afuera, muchas veces hasta mas de mil millas.

Esto representa un sério inconveniente para el navegante; lo que no sucederia si él pudiera aventurarse sobre la costa argentina, que le abriga del Pampero y de parte de los vientos del Sud.

El descuido y atraso que representan para los argentinos

todos estos antecedentes, solo se explica por el abandono de las administraciones, en medio de las agitaciones constantes porque ha pasado la República.

Y tambien el hecho de que, habiendo formado ántes una sola nacionalidad orientales y argentinos, no se ha prestado atencion debida á estos asuntos y se ha venido produciendo como un hecho natural, lo que era bien inconveniente desde que se habian formado de las dos riberas del Plata naciones diferentes.

Los prácticos orientales han llegado asi á monopolizar todo el movimiento del Rio de la Plata, hasta ejercer su profesion sobre costas y dentro de las bahias y de los mismos puertos de la jurisdiccion indiscutiblemente argentina.

Sin pago alguno de patente, sin residencia legal, ni de hecho, sin ser responsables, ni poder comparecer ante ninguna autoridad nacional, como el hecho mas ordinario y regular, hace medio siglo que perpetúa esta constante violacion de derechos y de conveniencias argentinas.



Sin tomar en cuenta otros hechos y lo que importa para el atraso de la marina de la República Argentina el no tener el suficiente número de prácticos de su patente para sus rios y costas, tenemos que, reasumiendo los hechos aducidos, el comercio Argentino paga al Estado Oriental, por el paso del Rio de la Plata, un año con otro :

Por pilotage indebido ó de prácticos que no son de patente argentina..... \$f. 375,000

Por diversos faros establecidos con ó sin plan; con ó sin acuerdo in- ternacional.....	143,000
Por provisiones diversas á los na- vios, en su recalada forzada, im- puesta ó voluntaria.....	500,000
	<hr/>
	\$f. 1.018,000
	<hr/> <hr/>

En resúmen, mas de *un millon de pesos fuertes* que se pagan al estado oriental cada año, sin compensacion y estérilmente. ¿Y para qué?

Para tener nuestras costas de mar y de rio, abandonadas y desiertas, sin sistema de faros y abalizamiento, que indique pertenece á una nacion en prosperidad. Para no tener pilotos propios, pilotos de nuestra bandera y patente que puedan conducir los buques de nuestra armada ó de nuestro comercio siquiera mas no fuera, hasta el cabo Corrientes. Para aparecer como el único pueblo en todo el mundo que, teniendo seiscientas legüas de costa de mar, y rios como el de la Plata, el Paraná, etc., aparece el mas abandonado en cuanto á trabajos, reglamentos y disposiciones marítimas; á punto de no tener una sola carta hidrográfica que pueda llamarse propia y de nuestros marinos, pues las mismas que existen del Plata no son sino cópias mas ó menos disfrazadas.

Y sin embargo, el comercio argentino paga cada año, lo que importaria un plan completo y de primer orden, de faros y de balizas para nuestras principales costas y rios.

Un sistema general y completo de faros y abalizamiento en el rio de la Plata, desde el Guazú hasta el cabo de San Antonio; en nuestras costas de mar, desde San Antonio hasta el cabo de las Vírgenes, y en el rio Paraná, desde el Guazú

hasta las Tres Bocas; comprendiéndose á mas la apertura de las Carabelas para mejor facilitar la navegacion interior, no importaria, en todo, sino *ochocientos mil pesos fuertes*.

Ahora bien, los rendimientos de tales obras serian los siguientes:

Por impuesto de *quince centavos* por todo derecho de faros, abalices, etc., á los buques de ultramar (que pagarian solo á su entrada) sobre 700,000 toneladas al año, hacen . . . . . \$f. 105,000

Por impuesto de *ocho centavos* al cabotage por todo derecho de faros, abalices, etc., sobre 400,000 toneladas al año, hacen. . . . . 32,000

Por patentes anuales de prácticos lemanes, de prácticos de puertos, baqueanos de los rios, peritos navales, pesadores de carbon, etc., 200 á razon de 40 \$f. uno. . . . . 8,000

---

\$f. 145,000

Entrada anual (creciente) *ciento cuarenta y cinco mil pesos fuertes*.

A deducir:

Por gastos de conservacion, sostenimiento y reposiciones, 2,500 \$f. mensuales, suma al año. . . . . 30,000

Resultado liquido:

Anual. . . . . \$f. 115,000

Con este producido, habria como hacer frente á los intereses y á la amortizacion del capital empleado en las obras (800,000 \$f.)

El comercio y la navegacion dejarian de pagar, cuando menos, por lo pronto, la mitad de lo que hoy pagan al Estado Oriental, y la República ganaria en ventajas y condiciones marítimas, que hoy no tiene.

La República Argentina está tanto mas obligada á la ejecucion de estas obras para atraer á sus costas la navegacion de su comercio, cuanto que, la costumbre, ventajas naturales y superior adelanto marítimo, la vienen atrayendo y perpetuando en sentido opuesto á todos sus intereses.

Y es la verdad, que debe reconocerse, los orientales en general vienen revelando mejor conocimiento que los argentinos, de las conveniencias de la navegacion; y demostrando aun en medio de todas sus vicisitudes políticas, que no descuidan las ventajas de su posicion y de cuantos hechos físicos les favorecen á la entrada del rio de la Plata.

Pero estas verdades no son sino razones demás para que las autoridades argentinas, teniendo presente su mayor comercio, navegacion, desenvolvimiento y valer futuro, busquen los medios de contrabalancear sus propias desventajas.

---

Para mejor penetrarse de la importancia de todos los hechos aducidos en este capítulo, y de la relacion que ellos tienen con el derecho y las prácticas de otras naciones; conviene imponerse de los dos informes que se insertan en seguida y que fueron dados á propósito de reclamaciones interpuestas por el Gobierno Oriental.

---

Informe de la Capitanía Central en el expediente iniciado por el señor Ministro de Relaciones Exteriores de la República Oriental del Uruguay, con motivo de prácticos.

Julie 3 de 1876.

*Señor Ministro:*

Solo se trata de disposiciones reglamentarias dentro de jurisdicción argentina.

Esas disposiciones no afectan la navegacion en general del Rio de la Plata, como lo entiende el Gobierno Oriental.

De consiguiente, no menoscaban ningun derecho de la República vecina, como ribereña.

Esta Capitanía Central les ha dado á los artículos 16 y 21 (1) que cita el señor Ministro Oriental, una aplicacion limitada á lo que se refiere puramente á puertos, balizas, radas, ensenadas, etc., argentinos.

El Gobierno Argentino ha establecido por el reglamento de que se trata, que ningun práctico que no sea de su patente, podrá pilotar buque alguno que viniere á sus puertos, ó que

---

(1) Art. 16. Todo individuo que pilotare un buque sin ser práctico patentado por la República Argentina, pagará á la Gerencia de la Sociedad de Prácticos Leñanes, una multa equivalente al doble del pilotaje y sufrirá tres dias de arresto.

Art. 21. Todo buque que navegue en aguas argentinas con práctico sin patente argentina, pagará el capitan el doble del pilotaje que le corresponda por tarifa.

tuviere que hacer operaciones dentro de los mismos. Esta es la verdadera inteligencia de los artículos 16 y 21. El derecho que asiste al Gobierno Argentino para establecerlo así, es incontestable; está perfectamente reconocido por la práctica y el derecho de las naciones.

En Europa, en los tratados estipulando la libre navegacion de rios, como el « Rhin » y el « Escalda », y no ha muchos años, tratándose de la del « Mar Negro », siempre que explícitamente no se ha convenido una reglamentacion uniforme, se han salvado los derechos de los ribereños para establecer sus respectivos reglamentos de sanidad, de aduana y de policia.

Desde que es de cargo y cuenta del Gobierno Argentino la conservacion y limpieza de sus puertos, bahias, radas, canales sobre la costa, etc., etc., se desprende claramente que está en su derecho al reglamentar el pilotage y establecer que solo puedan ejercerlo dentro de su dicha jurisdiccion, prácticos de su patente; esto es, prácticos cuya competencia tiene comprobada y cuya responsabilidad ha establecido con formalidades diversas.

De otro modo, perpetuaríamos el absurdo de que, dentro de territorio de nuestra privativa jurisdiccion, ejercieran su profesion individuos que pagaban por ello patente al extranjero. Y tendríamos, que las entradas de nuestros puertos, bahias, etc., podrian ser cegadas por la impericia ó mala fé de individuos que estaban de hecho fuera de nuestra accion legal, sin responsabilidad alguna en el país. Todo esto es inadmisibile y demasiado vejatorio.

Con el mismo fundamento el Gobierno Oriental podria reclamar contra nuestro impuesto de faros, puesto que los faros que tiene establecidos la República Argentina están en el canal del medio del Rio de la Plata, y uno de ellos á 90 millas de Buenos Aires; pero el derecho de faros no afecta

á la navegacion en general, sin embargo de beneficiarla, y el Gobierno Argentino solo cobra á los buques que entran á sus puertos. De modo que los que pasan por el rio y van á puertos orientales, á pesar de beneficiar de los faros argentinos, no pagan impuesto alguno.

Así, pues, las patentes de navegacion, el derecho de faros, como el asunto de los prácticos, no son imposiciones á la navegacion en general, sino en cuanto se relaciona y viene á afectar puertos, bahias, canales argentinos.

Solo el abandono en que han estado hasta hoy nuestras disposiciones policiales sobre la navegacion, ha podido fundar prácticas contrarias con violacion de nuestro derecho y perjuicio de nuestro interés fiscal.

Y ha contribuido á ello la ventajosa competencia con que han arruinado á nuestros prácticos los prácticos orientales. Estando estos últimos favorablemente situados á la embocadura del Rio de la Plata, hacen mas fácilmente el cruce entre el cabo de Santa Maria y el Banco Inglés, con ménos erogaciones y con puertos de su bandera para recalar y proveerse.

Pero, por esto mismo está en nuestro derecho y conveniencia favorecer los prácticos de nuestra patente y no librar el movimiento de nuestra navegacion, que, en proporcion de nuestro comercio, debe ser tres veces mayor que el oriental, á prácticos extranjeros.

Cualquier fundamento que existiera para obrar de otra manera, siempre resultaría que quedábamos bajo una servidumbre antipolítica y antieconómica en la navegacion del Rio de la Plata.

Al reaccionar sobre tales antecedentes, es claro que se hieren conveniencias é intereses que se quieren confundir como derechos.

Hasta aquí, Señor Ministro, lo que considero deber decir con respecto al primer punto de la reclamacion del Gobierno oriental.

Paso al segundo.

El Gobierno Argentino ha impuesto patente de navegacion á los paquetes de bandera oriental que transitan el Rio Uruguay. Es cierto; pero es en cuanto ellos entran y salen haciendo operaciones en puertos argentinos, y no como lo dá á entender aquel gobierno, por el hecho aislado de navegar dicho rio.

No. Un paquete oriental que navegue el Uruguay y solo haga operaciones en puertos orientales, nada tendrá que hacer con las imposiciones argentinas.

El antecedente de que el Gobierno Oriental no impone la misma patente á los paquetes argentinos, no es fundamento bastante para la negacion de nuestro derecho.

El puede servir cuando más como base de un arreglo, de un tratado estableciendo reciprocidad, uniformidad de prácticas é imposiciones entre los ribereños. Nada más.

Concluida esta esposicion de mis opiniones como motivo de estos reclamos, cumple á mi deber manifestar á V. E. que considero de interés, para la navegacion y el comercio, que los Gobiernos Argentino y Oriental se entiendan amigablemente, reglamentando con uniformidad sus disposiciones sanitarias y policiales en cuanto es dentro de cabos y son ribereños, salvando los derechos y conveniencias respectivas.

Saludo á V. E. con toda consideracion.

D. G. DE LA FUENTE.

---

Informe de la Capitanía Central dado con motivo de un convenio que se trataba de establecer entre los Gobiernos Argentino y Oriental, relativo á reglamentacion del pilotage en el Rio de la Plata.

---

Setiembre 6 de 1876.

*Señor Ministro :*

Los prácticos orientales tienen monopolizada de hecho, y en su esclusivo beneficio, la entrada del rio de la Plata. Concurren á esto la ventajosa posicion del Estado vecino, que favorece sobre cabos el crucero de sus prácticos, diversos hechos fisicos que atraen la navegacion á la costa oriental, y disposiciones administrativas acertadamente tomadas por aquellas autoridades, en tanto que de nuestra parte no ha habido hasta hoy sinó olvido completo de nuestros derechos y conveniencias.

El complemento de nuestra desventajosa posicion, en cuanto se refiere á la entrada del Plata, lo seria la aceptacion del presente convenio.

Los prácticos orientales tendrán entónces garantido su monopolio ; esto es, la direccion de los buques en el rio y la entrada dentro de nuestros puertos asegurada para ellos *de hecho y de derecho*.

No es cierto que en esto haya reciprocidad compensativa. Lo único que puede establecerla contra los hechos fatalmente

arraigados y existentes, es hacer prevalecer nuestro derecho dentro de nuestra jurisdicción.

Lo que viene pasando con el practicaje, es, entre otros, uno de los motivos de nuestra secundaria posición é importancia marítima en la América del Sud.

Tenemos costas de mar por más de seiscientas leguas y ríos de primera importancia; tenemos dos millones de habitantes y navegación y comercio crecientes, y sin embargo, estamos muy lejos de tener sino un pequenísimo número de marinos que conozcan detalladamente nuestras costas ó puedan correrlas como prácticos, ya que no puedan hacerlo científicamente.

Es preciso, pues, responder en cuanto sea posible á favorecer y desarrollar nuestra marina y no autorizar hechos que, como el presente convenio, son en daño de nuestro desenvolvimiento marítimo.

Dados estos antecedentes, el convenio debe reducirse á establecer igualdad de derechos y de prácticas, con esclusión de la entrada al interior de las bahías, ensenadas y puertos, para los cuales debe exigirse el práctico de la jurisdicción respectiva. Considero esto vital para la marina argentina, y también reclamado política, estratégica y económicamente.

Creo, además, que es como renunciar á una parte de nuestra soberanía, establecidos como están los hechos, permitir que prácticos extranjeros sin domicilio ni responsabilidad dentro de nuestro territorio, vengan á hacerse esclusivamente dueños del movimiento interno de nuestras bahías, ensenadas y puertos.

Las naciones siempre fueron celosas en esto y muy especialmente las que tienen ó aspiran á tener importancia marítima. En Inglaterra, el practicaje dentro de los puertos de la misma nación, no es permitido sino á prácticos de la lo-

calidad respectiva, siendo severamente castigadas las infracciones. Así, sin la patente local no puede ejercerse el practicage dentro de un puerto.

Aduciré ligeramente los siguientes ejemplos que tomo al acaso:

El tribunal del Thames (Londres) condenó en 16 de Abril de 1876, al capitán del vapor « Tees » D. Edmundo Mace, á pagar doble practicage, costos y costas por haber permitido que dicho vapor fuera pilotado por un práctico no patentado.

El mismo tribunal, en Abril 20 de 1875, condenó al capitán Cox, del vapor « Curlero, » á pagar doble practicage, por haber admitido un práctico sin patente, llamado Jaime Sukes.

En Julio 18 de 1873, el tribunal de Gravecena, condenó por unanimidad, por la misma causa y á igual pena, á Lorenzo Ebrom, capitán del vapor « Karriett. »

El mismo tribunal condenó á pagar 34 chelines de multa y las costas al capitán Spence, de la goleta « Juanita, » por la misma causa.

El tribunal de Sittingbourne, condenó al mismo día á Jorge Reed, capitán del buque « Princess Royal, » á pagar seis libras esterlinas, diez y seis chelines y seis peniques, por haber empleado como práctico un individuo sin patente á la altura de *Garrison Point Sheernes*.

Podría citarse innumerables casos de esta naturaleza, para probar que los tribunales ingleses han establecido claramente jurisprudencia respecto á que todo buque debe ser pilotado por práctico con patente, ó de lo contrario tiene que pagar multa ó doble pilotage, según las circunstancias; y bien entendido que éstos solo pueden operar dentro de los límites de su distrito; y en prueba de esto citaré también lo que dice

el registro marítimo de Mitchell, hablando sobre la jurisdicción, el cual afirma que, *hasta los puertos de Hartelpool, Newcastle, Hull, Shieldo y Sunderland sobre el rio Time, puertos cerca uno del otro, cada cual tiene su límite de practicage, y que los prácticos de un puerto no pueden conducir buques á otro de estos puertos, que no sea de su jurisdicción.*

Todos los prácticos de los puertos del canal de Bristol, tienen patente para pilotar buques desde la altura de la isla de Sunay; por lo tanto, buques en esta altura del canal de Bristol pueden tomar á su bordo cualquiera de estos prácticos; pero por la ley local el práctico del distrito donde se dirige el buque tiene el derecho de quitar el buque al práctico que no sea de aquel distrito.

En los Estados Unidos se ha establecido la misma jurisprudencia respecto á que los prácticos deben ser patentados, y sobre la obligacion de tomar práctico; y caso de no hacerlo, tiene que pagar de todos modos, en jurisdicciones determinadas.

En Francia la ley del practicage es obligatoria en todos los puertos. El reglamento de prácticos del puerto de Havre (uno de los principales puertos de Francia) dice: todo buque que se dirija al puerto del Havre tiene que recibir á su bordo el primer práctico patentado que ofrezca sus servicios, á cualquier distancia que esté el buque del puerto; en caso de no tomar práctico pagará el practicage íntegro.

No conozco ninguna nacion que haya consentido en el libre ejercicio del pilotage dentro de sus puertos, pues todas lo han reservado para prácticos de su matrícula.

La legislacion marítima y la práctica de todas las naciones ha sido y es la misma; siempre en el sentido que aduzco.

En el canal de la Mancha, cuya anchura está muy lejos

de parecerse á la del Rio de la Plata, está perfectamente deslindado el practicage de la costa inglesa á la costa francesa, y vice-versa. Para puerto inglés, se necesita práctico inglés; para puerto francés, práctico francés.

En los tratados estipulando la libre navegacion de rios, como el Rhin y el Escalda, y no ha muchos años tambien, tratándose de la del Mar Negro, siempre se ha tratado de salvar los derechos de los ribereños para establecer sus respectivos reglamentos de sanidad, de aduana, de policia y de practicage.

Y jamás pudiera ser esto de otra manera, á no quererse traer el abuso y desconcierto en la policia de los puertos.

Desde que es de cargo y cuenta de un gobierno el orden, la conservacion, limpieza, mejoramiento, etc., de sus puertos, bahias, ensenadas, canales, se desprende claramente el derecho y la conveniencia que sea él mismo quien reglamente el pilotage, dentro de su jurisdiccion; y que no lo consienta sino á prácticos de su patente; quiere decir, á prácticos cuya competencia tenga comprobada y cuya responsabilidad haya establecido y pueda hacer efectiva.

De otro modo la policia y responsabilidad, etc., se hacen ilusorias, y tenemos el absurdo de ejercerse una profesion, dentro de una jurisdiccion dada, con patente extranjera.

Así viene esta Capitania conociendo de reclamos contra capitanes de buques de ultramar por faltas á los reglamentos marítimos, sin que pueda castigarles, pues los capitanes se disculpan con los prácticos que les han guiado, resultando en seguida que estos son extranjeros, sin domicilio ni responsabilidad en el país.

Aparte de lo aducido, hay inconveniencia estratéjica, y positivos perjuicios económicos.

Tendremos por un lado que las entradas de nuestros

puertos, bahías, etc., pueden ser cegadas por la impericia ó la mala fé de individuos que están de hecho fuera de nuestra accion legal y sin responsabilidad alguna radicada, dentro de nuestra jurisdiccion.

Dados tambien los antecedentes espuestos y la ventajosisima posicion en que están los prácticos orientales, sobre los argentinos, tendremos que en una guerra nacional, el conocimiento mas perfecto de nuestros puertos, canales, etc., les pertenece, y que mientras que la República Argentina encuentra con dificultad prácticos de su bandera en su propia defensa, sus enemigos les encuentran mejores y mas abundantes, bajo una bandera indiferente á nuestros males.

No hago una simple suposicion, Señor Ministro; durante la guerra del Brasil y en los bloqueos de la Inglaterra y de la Francia contra nuestro país, fueron prácticos orientales los que guiaron siempre dentro de nuestros puertos, canales, etc., los buques enemigos. Y fué su pericia la que guió aun dentro de nuestra bahia de Buenos Aires, la persecucion contra embarcaciones que trataban de introducirnos algun socorro.

No creo necesario hacer otro órden de revelaciones, enalteciedo la inconveniencia de la cesion de derechos y de ventajas, que quiere hacer la República Argentina por el convenio de que se trata.

Agregaré sí, un dato que responde á otro órden de consideraciones.

En diez años; esto es, de 1866 á 1875, han entrado y salido de puertos argentinos *cuarenta mil* buques de ultramar con un tonelage aproximado á *catorce millones* de toneladas. Segun cálculos prolijos hechos en esta oficina, los buques guiados por prácticos orientales, representan un pilotaje

pagado á los mismos de muy cerca de *tres millones y medio de pesos fuertes*, en los diez años.

Y esto, Señor Ministro, no es sino uno de los diversos y enormes tributos que el comercio argentino viene pagando estéril é innecesariamente á la República Oriental, por pasar el Rio de la Plata. Todo debido al descuido en que han estado los asuntos marítimos argentinos.

Las consideraciones espuestas hasta aquí, pueden decirse generales. Voy ahora á consignar una especial, que solo afecta el artículo 3º del convenio.

Por lo que se establece en este artículo, ninguno de los dos Gobiernos podrá permitir la existencia de prácticos sueltos, sino que estos han de estar precisamente organizados en compañías.

No sé hasta donde el Gobierno Argentino puede autorizarse á limitar así el ejercicio de una industria; y tanto menos, cuanto que ello representaría un mal para el comercio, y cuanto que, las compañías muchas veces se disuelven y no se restablecen tan fácilmente.

El practicage es del todo necesario y debe siempre permitirse, ya sea que se formen compañías, ya sea de prácticos sueltos, ó de unos y otros á la vez, desde que, en todo caso la competencia, garantías y responsabilidades queden proporcionalmente bien establecidas.

Si hubieran de valer mis observaciones, resultarían las siguientes modificaciones.

Art. 1º Agregarle: « no importando dicha libertad, el « derecho de poder entrar buques los prácticos de una nacion « dentro de las bahías, ensenadas, puertos, etc., de exclusiva « jurisdiccion de la otra. »

Art. 2º Igual.

Art. 3º Redactarlo así: « Los prácticos de ambas naciones  
« podrán trabajar lo mismo individualmente que en compa-  
« ñías, siendo los reglamentos generales y especiales aproba-  
« dos por los Gobiernos respectivos, y desde que los indivi-  
« duos ó las compañías, hayan dado garantías en forma y  
« proporcionadas, para responder por los siniestros que cau-  
« saren. »

Art. 4º, 5º, 6º, 7º y 8º — Iguales.

El artículo 9º y 10, pueden pasar á ser respectivamente 10 y 11 ; y en correspondencia con el dicho 9º poner el siguiente :

Art. 9º Todo buque que navegue alternativamente entre puertos de las dos naciones, deberá tener práctico argentino y oriental para poder así hacer sus entradas á los puertos de cada una ; ó en caso contrario, tomarlos al dirigirse á la bahía, puerto ó ensenada respectiva.

A sus efectos, las dos naciones procurarán que, ya haciendo el crucero, ó ya estacionados en los pontones del Banco Ortiz, del Banco Chico, del estacionario « Vanguardia », á la entrada de la bahía de Buenos Aires, etc. etc., se encuentren siempre prácticos disponibles.

Reasumiendo, Señor Ministro, diré que, en mi sentir, el convenio modificado como lo propongo, será inútil ; y aceptado tal cual viene propuesto, será perjudicial á los intereses argentinos, y *sin ventaja alguna* que compense ni remotamente el tributo que se perpetúa, y los daños é inconvenientes para el desenvolvimiento de la marina argentina.

Comprendo, Señor Ministro, que hay prácticas é intereses arraigados en pugna con las conclusiones que establezco en

este informe; comprendo tambien, tienen que producirse ligeros trastornos en la navegacion al reivindicar esta República, derechos y conveniencias que se habian olvidado; pero, todo esto es transitorio, y, he debido al informar, responder á nuestro mejor derecho, á nuestro progreso, y á intereses vitales y permanentes.

Saluda á V. E. con toda consideracion, etc.

D. G. DE LA FUENTE.

---

## Sobre arqueo de los buques de cabotage

---

Buenos Aires, Setiembre 1° de 1876.

*Señor Ministro de Guerra y Marina.*

Algunos propietarios de buques de cabotage traían de burlar los efectos del decreto de fecha 22 de Abril del corriente año, para seguir defraudando al fisco con un falso arqueo, y en tal intento empiezan á presentarse pidiendo cambiar de bandera.

En guarda de los derechos é intereses fiscales y como complemento del decreto sobre arqueo, permitome proponer á la aprobacion superior el proyecto que acompaño.

Saludo á V. E. con toda consideracion.

D. G. DE LA FUENTE.

---

### PROYECTO DE DECRETO

Art. 1° La disposicion contenida en el artículo 9° del decreto fecha Abril 22 del corriente año, debe entenderse para todos los buques de cabotage de la República.

Art. 2° Cuando á las autoridades de Marina ó de aduana, se hiciere sospechoso un buque de ultramar ó de cabotage, por el hecho de presentar un falso arqueo, quedan estas autorizadas á la rectificacion, por arqueadores patentados del país, siendo la operacion de cuenta y cargo del buque, caso de comprobarse la deficiencia del arqueo, con mas una multa, á beneficio del fisco, de *cinquenta centavos fuertes*, por cada tonelada de exceso que resultare.

Art. 3° Comuníquese, publíquese, etc.

## Sobre la pérdida del vapor « Criollo »

---

Buenos Aires, Noviembre 20 de 1876.

*Señor Ministro de Guerra y Marina.*

Comunico á V. E. que en la noche del 8 del corriente tuvo aviso ésta Capitanía Central que el vapor nacional « Criollo », perteneciente al concurso de los Sres. Marciano Molina y C<sup>a</sup> hacia mucha agua y con peligro de irse á pique, á causa de haberse abierto un gran rumbo.

Inmediatamente se tomaron los medidas requeridas en este caso, mandando al ayudante de servicio sub-teniente Couto con la falúa y todos los marineros disponibles, incluso la guardia del muelle.

Pero el capitan Carbonesqui, encargado del vapor, manifestó no necesitar más concurso que una guardia armada que evitase robos, y una bomba de mano, pues tenia contratados cincuenta hombres que se ocupaban de achicar el buque.

Rehusados los auxilios de la Capitanía ésta dejó la guardia que se le pedia, no facilitando bomba por carecer de ella; pero sí interviniendo en su solicitud, lo que no dió resultado, pues los interesados representantes de un concurso se rehusaron á depositar el importe del alquiler de una bomba, y no quisieron dar la fianza en forma que se les exijia.

La Capitanía por su parte no tenía, ni tiene elementos ó autoridad para salvar tales deficiencias, dados casos semejantes.

En la noche siguiente al día mencionado arreció el viento al S. E. y esto acabó de consumir la pérdida del buque, que hizo cama en el lecho del río, hundiéndose del todo muy rápidamente.

Fué despues, día 9 del corriente, que ocurrieron de nuevo y con urgencia, solicitando de la Capitanía el concurso que antes rehusaron y ésta concurrió nuevamente yendo el vapor « Vijilante » con el inspector de máquinas, el capitán Ballesteros, el ayudante de servicio, treinta marineros de la Capitanía y cantidad de menores del depósito correccional, llevando los elementos disponibles.

Pero era ya tarde, pues como dejo dicho, el vapor estaba sumerjido y con diez pulgadas de agua sobre cubierta, de modo que todos los esfuerzos para salvarlo eran ya inútiles.

Si en lugar de perder un tiempo precioso en diligencias infructuosas, hubieran los interesados aprovechado desde el primer instante los elementos de la Capitanía, el vapor se hubiera puesto á flote en pocas horas el primer día de su siniestro.

En este caso, como en otros análogos, esta repartición ha hecho cuanto es posible y le es permitido dentro de los reglamentos y de las disposiciones del Código sobre siniestros marítimos.

Cuanto queda espuesto está comprobado en esta repartición por los partes diarios, por los empleados de la misma y por individuos del público, que han sido testigos de los diversos incidentes ocurridos.

En vista de las opiniones erradas hechas por una parte de la prensa con motivo de este siniestro, me permito pedir á V. E. quiera disponer la publicacion de esta nota que resume la verdad de lo ocurrido.

Saludo á V. E. con toda consideracion.

D. G. DE LA FUENTE.

---

## Sobre pérdida de carbon

---

Buenos Aires, Diciembre 11 de 1876.

*Señor Ministro de Guerra y Marina.*

Con fecha 9 de Marzo próximo pasado elevé á V. E. el sumario relativo á la fuga del capitán del puerto interino del Uruguay, D. Casimiro Rodriguez.

Como V. E. sabe, en aquel punto existe un depósito de carbon del Estado; depósito de cuyo movimiento y última existencia en Marzo no pudo esta Capitanía tener conocimiento por la fuga de dicho Rodriguez.

Romanear todo el carbon existente en el depósito era tarea difícil y onerosa, y siendo necesario calcular la cantidad existente para tomarla como punto de partida en la estadística mensual, los empleados de aquella repartición hicieron un cálculo á ojo, y este fué más ó menos de *doscientas y tantas* toneladas.

Este cálculo ha servido de punto de partida para la estadística de aquel depósito. Pero ahora, al encontrarse agotado por las sucesivas entregas que se han hecho, resulta una falla de *seten'a y nueve y pico de toneladas* sobre lo calculado.

Como la fuga de D. Casimiro Rodriguez hace imposible la esplicacion de esta falta, pongo en conocimiento de V. E.

por lo que puede importar para la Contaduria al revisar los estados y el movimiento de carbon de esa reparticion.

Acompaño á V. E. cópia autorizada de la nota que, con motivo de este hecho, me ha dirijido el Capitan del Puerto del Uruguay.

Saludo á V. E. con toda consideracion.

D. G. DE LA FUENTE.

---

## Sobre compostura del muelle de pasajeros

---

Buenos Aires, Enero 20 de 1874.

*Señor Ministro de Guerra y Marina.*

En virtud de la nota de V. E., fecha 2 del corriente, el que firma, acompañado de varios empleados y artesanos al servicio de esta Capitanía Central, ha reconocido prolijamente el muelle de pasajeros.

Resulta que este se encuentra en completo deterioro y que empezada su compostura no puede preverse donde terminarán los trabajos, pues al remover piezas se descubre que en su mayor parte el basamento está inservible y deshaciéndose.

El muelle, según se ha establecido antes de ahora, requiere hacerse de nuevo; no hay compostura completa posible, y las que se hagan resultarán siempre más ó menos onerosas relativamente.

Se ha hecho un presupuesto de lo que costaría el cambio del piso superior, compostura de las escaleras y reposición de los puntales, que á simple vista están en peor estado; y resulta que esto solo importará al derredor de (50,000 \$f.) *cincuenta mil pesos fuertes.*

Si el Gobierno quiere reducir este gasto, mientras se resuelve la licitacion á que se llamó el año 1875 para la construccion de un muelle del todo nuevo, entónces pudiera reducirse la composura á la mitad del ancho del actual, y de este modo el gasto se reduciria á poco mas de la mitad del presupuesto primero que se acompaña.

Pero aun puede todavia reducirse mas, Señor Ministro, si se vuelve á la práctica de años anteriores, destinándose una suma al solo objeto de conservarle de modo que no ofrezca los peligros que hoy presenta.

Esto ha sido de regla anteriormente ; pero desde los últimos presupuestos ó disposiciones del Ejecutivo, ha dejado de asignarse cantidad alguna para la conservacion de esta obra y reduciéndose tambien las asignaciones que tenia la Capitania para diversos servicios, ha venido á hacerse imposible reponerlo y se ha adelantado la destruccion.

Si V. E. quiere reducir lo más posible este gasto, y atender por ahora solo á una parte del piso, reponiendo algunos maderos que faltan y los que están del todo inservibles, siempre se necesitarán para materiales y mano de obra, por lo pronto (5,000 \$f.) *cinco mil pesos fuertes*, y sucesivamente para gastos de conservacion, comprendiendo maderos á reponer y dos ó tres carpinteros que deben atenderle permanentemente, cuatrocientos pesos fuertes (400 \$f.) mensuales.

De este modo podrá irse sosteniendo por algun tiempo y en estado de servir pasablemente al público.

Pero debo repetir á V. E. que el muelle, dado el movimiento de esta ciudad y la importancia que reviste para la entrada, salida, comodidad y seguridad de los pasajeros, economia de su de embarco, etc., reclama urgentemente ser

hecho todo de nuevo, con direccion, forma y dimensiones diferentes del actual, y como se propuso y licitó anteriormente.

Acompaño á V. E. cópia de dos presupuestos levantados y de que hago referencia en ésta (1).

Saludo á V. E. con mi consideracion mas distinguida.

D. G. DE LA FUENTE.

---

(1) No se insertan los presupuestos, por ser muy prolijos, largos y sin objeto en esta Memoria.

---

## Apropósito de siniestros en las costas

---

Buenos Aires, Febrero 20 de 1877.

*Señor Ministro de Guerra y Marina.*

Comunico á V. E. que, segun nota del subdelegado de Patagones y declaracion del patron de la goleta nacional «Veloce» ha naufrado sobre «Punta Rasa», al Sud de Patagones de porte de (2,200 toneladas) *dos mil doscientas toneladas*, el «Admiral», con valioso cargamento general, destinado á San Francisco de California; y del cual hasta este momento nada ha podido salvarse, aunque la tripulacion de la «Veloce» hizo varias tentativas, en virtud de órdenes del subdelegado de marina de Patagones.

Este siniestro, como otros tantos que se suceden frecuentemente, ocasionando pérdidas incalculables al comercio y á la navegacion en general, se han de seguir repitiendo mientras que un buen sistema de faros, no facilite la navegacion de las costas argentinas, que hasta el presente vienen representando atraso y abandono.

Esta Capitanía Central, recibiendo constantemente noticias, como la que hoy comunico á V. E., y encontrándose al frente del movimiento marítimo de toda la República, ha podido reconocer la necesidad imperiosa que hay de proveer á nuestras costas de los faros más reclamados; y viene así,

haciéndolo sentir al Superior Gobierno en las memorias anuales de la reparticion y en demostraciones especiales; y se permite hoy de nuevo llamar la atencion de V. E. sobre este hecho que es fácil y oportuno remediar sobre la base de un impuesto especial; impuesto que representaria para el comercio y la navegacion la tercera parte de lo que hoy representan: seguros más altos, pilotages más largos y difíciles, caminos más tortuosos y repetidos siniestros.

Saludo á V. E. con toda consideracion.

D. G. DE LA FUENTE.

.

---

## Sobre el Baradero de la Canaleta

---

Buenos Aires, Marzo 9 de 1877.

*Señor Ministro de Guerra y Marina.*

Esta Capitania Central ha notado que la muralla que se construye en esta ciudad, ganando algun terreno sobre la ribera, vá á dejar completamente cerrado el parage denominado « La Canaleta, » que ha servido desde tiempo inmemorial y sirve toavía para barar embarcaciones menores, con objeto de carenarlas; y tambien para construir nuevas, sacar á flote objetos navales pesados, dar entrada á lanchones que vienen de las islas, etc., etc.

Creo muy conducente, Señor Ministro, que se procure hacer un arreglo con el Gobierno de la Provincia ó con los concesionarios, para que la muralla se construya en ese parage, de modo que deje, cuando menos, una hectárea de terreno para baradero público, dejándole una entrada á las aguas del rio.

Los derechos que puedan pagar las embarcaciones para entrar á ese baradero, indemnizarian perfectamente á la Provincia por esta especial reserva de una pequeña porcion de ribera.

Y si este hecho ha de obligar alguna retribucion á favor

de los concesionarios de la muralla, siempre estará compensado por un beneficio para la Provincia y para la navegacion menor.

A más, esa reserva de terreno y las obras complementarias que reclame el baradero podria pagarse fácilmente á los concesionarios, desde que, sobre la ribera existe tanto terreno á conquistar, y en el que pudieran encontrar éstos su debida compensacion.

Saludo á V. E. con toda consideracion.

D. G. DE LA FUENTE.

---

## Sobre el vapor «North»

---

Buenos Aires, Marzo 9 de 1877.

*Señor Ministro de Guerra y Marina.*

El vapor «North,» construido en Glasgow, tuvo de costo primitivo (35,000 libras esterlinas) *treinta y cinco mil libras esterlinas*, ó sean ciento setenta y cinco mil fuertes (175,000 \$ fts.) sin estar comprendido en esta cantidad el valor de los enseres, útiles, etc.

Este vapor solo efectuó un viage de aquel á este puerto, en donde se ha detenido y estacionado por causas que V. E. no ignora.

Cuando el Gobierno hubo de ocuparlo, los propietarios exigieron se les diera una indemnizacion de (200,000 á 300,000 \$ fts.) *doscientos á trescientos mil fuertes*, que decian era el costo del buque, segun tasacion de peritos y cuentas que querian presentar.

Estos antecedentes dan idea del costo de este vapor, construido fuertemente y para el transporte de ganados.

Puesto en remate últimamente por órden judicial y por tres veces consecutivas, no se ha presentado comprador, á pesar de haberse hecho retasas sucesivas y siempre en escala descendente de precio.

El vapor es completamente nuevo, bien conservado, tiene

materiales de primera clase, y hace solo cuatro años que fué votado al agua.

Hoy vuelve á anunciarse en remate para el 18 del corriente y la base para la venta es de veinte y tres mil trescientos treinta y cuatro pesos fuertes (23,334 \$fts.) de curso legal.

Este es el resultado de una cuarta retasa. Intercalo el aviso respectivo.

Creo, Señor Ministro, que el Gobierno Nacional pudiera hacer la adquisicion de este buque por las ventajas que le representaria, así como por el precio relativamente ínfimo á que se ofrece.

Este vapor podria servir de polvorin ó de depósito naval flotante para la armada, que no los tiene para gran cantidad de municiones y pertrechos de guerra, etc. que posee y que importan considerable capital.

Podria servir tambien como bateria flotante para apoyar y cruzar sus fuegos con otras; podria utilizarse como un grande y cómodo lazareto flotante cual no lo tiene y es reclamadísimo, ó bien como ponton para carbon y artículos de salvatage en el puerto, ó bien como transporte rápido y espacioso para tropas ó para ganados.

El vapor « North », reúne á mas de diversas ventajas la de una buena marcha y la de ser construido con materiales de primera calidad.

A presencia de todo lo espuesto y que he creído de mi deber recordar á V. E., el Superior Gobierno determinará lo que estime conveniente.

Saludo á V. E. con toda consideracion.

D. G. DE LA FUENTE.

---

## Sobre casilla del muelle

---

Buenos Aires, Abril 10 de 1877.

*Señor Ministro de Guerra y Marina.*

Con referencia á mi nota de esta fecha, relativa á la compostura del muelle de pasajeros, y para el caso de autorizar aquella compostura, pido á V. E. se sirva tambien permitir que esta Capitanía construya en la estremidad del mismo muelle una casilla de madera destinada á los ayudantes de servicio, y para depósito de diversos enseres de esta Capitanía Central, que actualmente se hallan á la intemperie y destruyéndose.

La casilla que existía está más inutilizada aun que el mismo muelle, despues de largos años de servicio, y su reemplazo es urgentemente reclamado.

Este gasto solo importaría (600 \$fts.) *seiscientos pesos fuertes* para comprar madera, pues la obra de mano se haría por los carpinteros de esta Capitanía Central y los menores del Depósito Correccional, que por el momento se consagrarían á terminar este trabajo.

Saludo á V. E. con toda consideracion.

D. G. DE LA FUENTE.

---

## Sobre medidas sanitarias

---

Buenos Aires, Abril 25 de 1877.

*Señor Ministro de Guerra y Marina.*

Las naciones mas adelantadas han establecido en sus códigos sanitarios la recomendacion de tener médico en los buques que se ocupan en el transporte de pasajeros cuando los viages son de corta duracion ; pero para los que hacen la navegacion de ultramar esa recomendacion se convierte en obligacion y la falta es severamente penada.

Tomando por punto de partida este antecedente y con motivo de haber muerto (26) veintiseis personas de viruela en el vapor italiano « Colombia » en su viage de Europa al Rio de la Plata sin traer médico, la Junta de Sanidad se permite proponer á V. E. quiera autorizarle para consignar en el reglamento sanitario el artículo siguiente:

« Todo buque que conduzca pasajeros en número mayor  
« de veinte, de puertos de ultramar á los de la República  
« Argentina, y vice-versa, tendrá obligacion de traer y llevar  
« á su bordo médico y botica, y en caso de infraccion abo-  
« nará una multa á razon de diez pesos fuertes por pasagero  
« así conducido.»

Saludo á V. E. con toda consideracion.

D. G. DE LA FUENTE.

---

## Proyecto sobre nominacion y numeracion de buques

---

Buenos Aires, Abril 8 de 1877.

*Señor Ministro de Guerra y Marina.*

La duplicacion de nombres y números en las embarcaciones de matrícula nacional ofrece porcion de inconvenientes en el policial, y trae aparejada la mayor confusion para los mismos navegantes, para el comercio y las autoridades en general.

Hace algun tiempo viene sintiéndose como muy reclamado y conveniente, reglamentar la nominacion y numeracion de las embarcaciones de matrícula nacional, lo mismo que el precisar y deslindar las de cada jurisdiccion.

El fisco mismo es perjudicado y sorprendido al presente, existiendo como existen porcion de embarcaciones con idénticos nombres, y que en ocasiones se sirven de unos mismos papeles y despachos para operaciones diferentes.

En vista de tales inconvenientes y por cuanto queda espuesto, me permito elevar á V. E. las siguientes bases, por si el Superior Gobierno quisiese decretar la reglamentacion de estos hechos.

Saludo V. E. con toda consideracion.

D. G. DE LA FUENTE.

B A S E S

1º Para el 1º de Enero de 1878 estarán matriculadas de nuevo todas las embarcaciones de cabotaje nacional.

2º Solo estarán habilitadas para estender matricula las capitanías donde hubiere *Escribanía de Marina*.

3º En un misma jurisdicción marítima estará prohibida la duplicación de nombres, y la numeración deberá ser toda corrida para embarcaciones de toda arboladura.

4º Toda embarcación deberá llevar bien visible y en la cara de popa la jurisdicción á que pertenezca, el nombre y el número; y á proa, en las aletas de babor y estribor, el nombre; siendo en todo caso las letras y los números de tamaño no menor de *once* centímetros de alto por *ocho* de ancho.

5º Toda embarcación que no esté matriculada en el 1º de Enero de 1878 pagará una multa de *cinco pesos fuertes* (5 \$f.) por cada cantidad no mayor de 25 toneladas de registro, á la capitanía respectiva aparte de no poder ser despachada ni por estas, ni por las aduanas.

6º Tendrán así mismo una multa de 5 \$f. por cada cantidad mayor de 25 toneladas de registro, siempre que se les sorprendiere en contravención á la base 4ª.

---

## Sobre patentes de navegacion

---

Buenos Aires, Abril 6 de 1877.

*A S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina.*

Al pasar á esta Capitanía la Administracion de Rentas Nacionales la espedicion de las patentes anuales de navegacion para las embarcaciones de cabotaje, he notado inconvenientes y deficiencias en el modo como se ha venido efectuando la percepcion de este impuesto, y creo de mi deber hacerlos sentir al Gobierno.

Resalta á primera vista como irregular y nada equitativo, el que paguen una misma patente de cinco (5) pesos fuertes, las embarcaciones de una á dos toneladas, y esa misma patente las de cincuenta (50), las de trescientas, las de mil ó mas toneladas.

No alcanzo la razon de esta uniformidad en embarcaciones de porte y valor tan diferente.

Creo que habria conveniencia para el fisco y seria arreglado á justicia, que el valor de las patentes guardase proporcion con el porte ó capacidad (tonelage neto) de las embarcaciones. Conveniente me parece, tambien, que para los buques de bandera estrangera que naveguen como de cabotaje dentro de nuestros rios se duplique el valor de las pa-

tentes, pues no considero justo estén igualados en esto á los nacionales, que, de suyo, tienen ya la imposición de llevar á su bordo un hijo del país como representante de la bandera.

Conviene tambien y es muy reclamado estimular de algun modo el desenvolvimiento de nuestra marina mercante, y nada al pronto mas propio y conducente que disminuir para ella el valor de las patentes de navegacion.

A presencia de estas consideraciones me permito elevar á V. E algunas bases para que si el superior las juzgase conveniente puedan servir á la reglamentacion de aquel impuesto.

Saludo á V. E. con toda mi consideracion.

D. G. DE LA FUENTE.

B A S E S

1<sup>a</sup> Desde el 1<sup>o</sup> de Enero de 1878 el cobro del impuesto sobre patentes de navegacion para los buques de cabotaje se hará con arreglo á la siguiente tarifa :

Toneladas	Bandera argentina	Bandera estrangera
De 1 á 4	1 \$fte.	2 \$fts.
« 5 « 20	4 «	8 «
« 21 « 50	6 «	12 «
« 51 « 100	10 «	20 «

De 101 arriba en relacion á la tarifa anterior, aumentan proporcionalmente segun que vayan aumentándose las toneladas.

2ª Si algun buque que no fuera de cabotage hiciera viajes con pasajeros ó carga de unos á otros puertos interiores ó sea de cabos adentro le será obligatoria la patente de navegacion.

3ª La tarifa que antecede regirá para todas las embarcaciones de bandera argentina y las extranjeras que hubieren adoptado el sistema de arqueo sancionado en el Congreso Internacional celebrado en Constantinopla.

4ª Las que reconocieren otro sistema de arqueo deberán ser arqueadas nuevamente en la República, con arreglo al decreto de 22 de Abril de 1876, y segun el tonelaje que resultare se les estenderá la patente respectiva de navegacion.

---

## Proyecto sobre Escribanias de Marina

---

Abril de 1877.

Art. 1º Créanse las siguientes Escribanias de Marina :

En la Capitanía Central de Puertos—	<i>Buenos Aires</i>
« « « del Puerto del	— <i>Rosario</i>
« « « « « «	— <i>San Nicolás</i>
« « « « « «	— <i>Paraná</i>
« « « « « «	— <i>Corrientes</i>
« « « « « «	— <i>Gualeguaychú</i>
« « « « « «	— <i>Concordia</i>

Art. 2º Sácanse las mismas á licitacion bajo las siguientes condiciones:

1ª Las propuestas deberán presentarse por separado, estipulando el derecho de arrendamiento mensual que se pagará por cada escribania.

2ª Los contratos de arrendamiento serán por cinco años, contados desde el dia en que se instalen los escribanos que han de hacerse cargo de las respectivas escribanias.

3ª La escribania actual de la Capitanía Central, se recibirá bajo inventario, quedando responsable de su archivo y demás existencias el escribano que la recibiere.

4ª Todas las operaciones por compras, ventas, arriendos, protestas, etc., que hicieren los escribanos, deberán men-

sualmente comunicarse en extracto á la Capitanía Central, para que en ésta se ordene la anotacion respectiva en libros especiales.

5ª Las propuestas deberán ser acompañadas con firmas de fiadores, á satisfaccion del Gobierno, entendiéndose estos lisos y llanos pagadores por los arrendamientos.

6ª El arrendamiento será abonado mensualmente á las administraciones de rentas de la localidad.

7ª Los proponentes deberán ser escribanos públicos, que no estén suspendidos ni con causa alguna abierta, y cuya honorabilidad y aptitudes merezcan la confianza del Gobierno.

8ª Los fiadores serán tambien responsables por los escribanos en las faltas por cumplimiento al contrato, así como tambien por la reposicion de sellos que deben hacer, por las multas que por dichas faltas de reposicion establece la ley y por las que se detallan en esta licitacion.

9ª Los escribanos de marina tendrán obligacion de dar á la Capitanía Central todos los datos que les pidiere, además de los mencionados en el art. 4º.

10. Las propuestas se presentarán cerradas en . . . . . hasta las . . . . . del dia . . . . . de . . . . . hora en que serán abiertas en presencia de los capitanes de puerto respectivos, y de los interesados, para ser elevadas al Ministerio de . . . . .

11. Las escribanías de marina serán consideradas como dependencias de las capitanías respectivas, debiendo rubricar y ficalizar sus registros semanal, quincenal ó mensualmente, cada capitan de puerto en su jurisdiccion.

12. Los escribanos de marina se sujetarán en sus cobros de honorarios al siguiente arancel:—

A—Por hacer un testamento ó codicilo ó poder para testar llevará el escribano de marina:

En puerto de Buenos Aires, balizas interiores *doce pesos fuertes* (12 \$fts.), en balizas exteriores *diez y seis pesos fuertes* (16 \$fts.) y fuera de este *un peso fuerte* (1 \$ft.) por legua de distancia.

En los demás puertos de la República *ocho pesos fuertes* (8 \$fts.) y *un peso fuerte* (1 \$ft. por legua de distancia.

A más *un peso fuerte* (1 \$ft.) por cada llana, siendo dentro de las horas de despacho ordinario.

Fuera de estas, solo cobrará la mitad, y siendo de las doce de la noche para adelante hasta las seis de la mañana, recibirá el triple de los derechos y el *peso fuerte* por llana, dejando constancia de la hora en que lo hiciere.

Por otorgamiento de testamento cerrado dentro del puerto de Buenos Aires y en las horas de despacho *ocho pesos fuertes* (8 \$fts.) y *un peso fuerte* (1 \$ft.) más, por legua fuera del puerto.

Después de las horas de despacho cobrará la mitad solamente, y el triple, de doce de la noche á seis de la mañana.

En los demás puertos se cobrarán las dos terceras partes:

B—Llamado el escribano para hacer un testamento codicilo ó poder para testar, y desistiendo el interesado de su otorgamiento, dentro de la primera hora, se pagarán *dos pesos fuertes*; y si no fuese posible otorgar alguno de esos documentos por cualquier causa ajena á la voluntad del escribano, *dos pesos fuertes* por cada hora que espere, sien-

do dentro del puerto, y fuera de este, además *un peso fuerte* por legua.

Los derechos asignados en este, como en el anterior artículo, serán triples de las doce de la noche á las seis de la mañana, excepto los de la escritura.

C—Por un poder general *siete pesos fuertes*, por uno especial *cinco pesos fuertes*, y *sesenta centavos fuertes* por llana, en uno ú otro caso.

D—Por una escritura de venta, *nueve pesos fuertes* y *un peso fuerte* por llana, y siendo relacionada *sesenta centavos fuertes* más por cada escritura que tenga que ver y cada pieza de autos que no esceda de cincuenta fojas, y escediendo, *un peso fuerte* por pieza de autos.

E—En todos los demás documentos que otorgasen, de cualquier naturaleza que fuesen, llevará *siete pesos fuertes* por cada uno, y *sesenta centavos fuertes* por llana, y siendo relacionados, se agregarán los derechos que por esta circunstancia se aumentan en el artículo anterior.

F—Por el acto de protocolizar cualquier documento, llevará *un peso fuerte*.

G—Además de los derechos que quedan asignados por la estension de documentos públicos ó actos de protocolizacion percibirá *un peso fuerte* por cada foja de testimonio que sacare.

H—Por testimonios que sacaren de escritos, actuaciones ó documentos que no estuviesen comprendidos en el artículo precedente, *sesenta centavos fuertes* por llana.

I—Por el acto de tomar un juramento, *veinte y cinco centavos fuertes*.

*J*—Por asentar la diligencia de un reconocimiento, *sesenta centavos fuertes*.

*K*—Por cada declaracion en causa civil, *dos pesos fuertes*.

*L*—Por una aceptacion, aunque sea sin juramento, *cuarenta centavos fuertes*.

*LL*—Por los certificados, *un peso fuerte* por llama.

*M*—Por las notificaciones hechas en la oficina, *veinte y cinco centavos fuertes*; en balizas interiores *sesenta centavos fuertes*, en exteriores *un peso fuerte*, aunque sea por cedula, dejándose constancia en las notificaciones, del lugar en que se practican y sin cobrar por separado más derechos por las diligencias.

*N*—Por una diligencia de embargo, con prision ó sin ella, en horas de despacho, *cinco pesos fuertes*; fuera de ellas, *dos pesos fuertes*.

*Ñ*—Por cada almoneda, *dos pesos fuertes*.

*O*—Por la diligencia de quedar cerrado un remate, *tres pesos fuertes*.

*P*—Por la asistencia á un inventario de bienes de cualquier clase que sean, á razon de *dos pesos fuertes* por cada hora de trabajo, de lo que dejará constancia en la diligencia, y *dos pesos sesenta centavos fuertes* en las horas de despacho, y además, *un fuerte* por legua, siendo fuera del puerto.

*Q*—Por asistencia á una vista de ojos, *tres pesos fuertes* hasta una legua del puerto, y escediendo, *doce centavos fuertes mas* por legua.

*R*—Por asistencia á juicio verbal y redaccion de acta, *dos pesos y sesenta centavos fuertes* por llana.

S—Por un acto de posesion y sentar la diligencia, *tres pesos fuertes*.

T—Por una obligacion y depósito en la casa de moneda, *sesenta centavos fuertes*.

U—Por busca de autos y documentos archivados, *doce centavos fuertes* por cada año de antigüedad, á ménos que la parte dé el año en que ha sido archivado, que solo cobrará *doce centavos fuertes*, estando en dicho año.

V—Por toda declaracion y confesion en causas criminales, *un peso fuerte* por llana.

X—Debe entenderse que, los puertos ó fondeaderos dentro de una legua del centro de las ciudades de San Nicolás, Rosario, Gualaguaychú, Concordia, Corrientes y casa de la capitania en el Paraná, serán considerados como balizas interiores en Buenos Aires, á los efectos de este arancel.

Art. 3º Créase en la Capitania Central una plaza de encargado de registro de marina, con el estipendio mensual de *sesenta pesos fuertes*.

Art. 4º El encargado del registro de marina tendrá á su cargo libros especiales, en que anotará por órden de fecha todas las operaciones de que dieren cuenta los escribanos de marina.

Art. 5º Los escribanos de marina incurrirán en multa no menor de *veinte fuertes* ni mayor de  *cincuenta*, por cada mes que demoraren el envio á que están obligados por las operaciones que se verificaren ; á mas de quedar responsables por los daños y perjuicios que con ello infriesen á los particulares.

---

## Sobre uso de riberas

---

Buenos Aires, Abril 12 de 1877.

*Señor Ministro de Guerra y Marina.*

De tiempo inmemorial, Señor Ministro, las embarcaciones que se construyen ó son tiradas á la ribera para refaccionarse ó reconstruirse, solicitan y obtienen el correspondiente permiso, sin pagar mas derecho que un sello de *veinte y cinco centavos fuertes* (25 cts. fs.), sea cual fuere el tonelaje de buques y los meses ó días que ocupen la ribera é impidan el tránsito público.

Toda embarcacion que usa un baradero, ó entra á un dique para efectuar cualquiera operacion, paga por dia; y en todo caso cantidades exorbitantes, comparativamente con lo ínfimo del derecho que el Gobierno cobra por uso indefinido de riberas nacionales.

Esto hace, que al presente, parte de las costas en nuestros principales puertos, sean baraderos públicos, utilizados sin cuenta, tiempo, medida, ni retribucion proporcionales, y se hallen cubiertas de buques en carena ó construccion, etc., como sucede en el Riachuelo, permaneciendo muchos de ellos años enteros.

Esta práctica es inconveniente, en cuanto daña al público;

no facilita con la debida regularidad el uso general de la ribera, ni retribuye de modo alguno al fisco por los perjuicios que se ocasionan al comun.

En virtud de estas consideraciones que creo suficientes, me permito proponer las siguientes bases, para el caso que el Exmo. Gobierno, dando al asunto toda la importancia que tiene, lo sometiére á la consideracion del Congreso.

B A S E S

1ª Toda embarcacion que solicite construirse ó votarse á la ribera, para carenarse, refaccionarse ó reconstruirse, debe presentar solicitud en sello nacional, y segun la siguiente regla:

Embarcaciones		Sellos
De	1 á 4 toneladas.....	25 cts. ftes.
«	5 « 20 « .....	1 ps. «
«	21 « 50 « .....	4 « «
«	51 « 100 « ....	16 « «

De ciento uno arriba, en proporcion con arreglo al tonelage.

2ª El uso de las riberas para depósitos de carbon, navales, ú otros destinos ú operaciones, deberá regirse por permisos escritos de las Capitanias respectivas en sellos nacionales á razon de *cuatro pesos fuertes* (4 \$fts.) por cada superficie no mayor de veinte y cinco metros cuadrados, cinco por costado.

3ª Los permisos solo tendrán duracion por tres meses.

4ª Vencido que fuere el primer permiso de la embarcacion, el ocupante de la ribera deberá solicitarlo por otro trimestre, y así sucesivamente, pagando por cada renovacion la mitad del sello correspondiente al primer permiso.

5ª La embarcacion á quien se le venciere un permiso y no solicitare su renovacion conservándose sobre la ribera, será multada en cuatro veces el valor del sello, duplicándose cada vez que cometiere igual infraccion.

6ª La que sin haberlo solicitado hubiere deliberadamente ocupado la ribera por mas de un dia, pagará diez veces el importe del sello que correspondiere al permiso que no solicitaron.

---

## **PARTE III**

---

**Despacho y trabajos de cada una de las oficinas  
desde Abril de 1876 á Mayo de 1877**

---

Despacho y trabajos de cada una de las oficinas  
desde Abril de 1876 á Mayo de 1877.

---

*Mesa del Oficial Mayor*

Notas al Ministerio.....	572
» á capitánias y subdelegaciones.....	1268
» á varias reparticiones.....	2005
Informes estendidos.....	158
Circulares.....	32
Decretos de trámite.....	729
Resoluciones definitivas.....	626
Telégramas espeditos.....	493

*Mesa del Oficial 1º*

Demandas atendidas por salarios, averias, pilotage y salvatage.....	283
Notas dirijidas .....	14
Exposiciones y actas levantadas.....	165
Privilegios de paquetes, patentes acordadas.	28

Ventas de embarcaciones menores.....	51
Buques matriculados, mayores.....	41
»           »           menores.....	42
Sumarios.....	2
Decretos concediendo permiso para echar buques al agua, en tierra, carena y cons- trucccion .....	517
Informes estendidos.....	57
Certificados   » .....	26
Cambios de bandera.....	17
Cambios de nombre.....	33
Legalizacion de firmas.....	1

---

**MOVIMIENTOS CON LOS TRIBUNALES**

*Oficios diligenciados*

Notas.....	6
Inhibiciones de salida.....	129
Intimaciones.....	25
Embargo de buques.....	116
Testimonios .....	2
Contra-órdenes.....	68
Citaciones.....	29
Dando posesion.....	31
Notificaciones.....	45
Certificados.....	16
Informes.....	47

*Patentes de prácticos*

Lemanes.....	5
De los rios.....	13

---

Dias hábiles.....	227
» inhábiles.....	42
» de fiesta.....	68
Medios dias.....	28
Total.....	365

---



---

*Mesa de ultramar y cabotage*

Buques embargados.....	85
» desembargados.....	36
Vapores de ultramar entrados.....	303
» » » salidos.....	309
Buques de ultramar entrados.....	661
» » » salidos.....	785
Vapores de cabotage entrados.....	925
» » » salidos.....	927
Buques de cabotage entrados.....	3531
» » » salidos.....	10121
Cartas de sanidad espedidas.....	1461

*Ayudantía*

Detenciones de personas por órdenes de jueces .....	62
Presos políticos.....	24
Embargos de salida de buques.....	72
Arrestos impuestos.....	1360
Vapores salidos.....	580
» entrados .....	623
» de guerra entrados.....	58
» » » salidos .....	38
Soldados embarcados para diversos puntos.	824
» desembarcados.....	3128
Marineros enviados al hospital.....	70
Vales espedidos.....	1105
Ordenes libradas.....	135
Permisos de embarcaciones para entrar á la canaleta.....	146
Salvatages .....	13
Sumarios.....	6
Multas impuestas.....	57
Pedidos elevados.....	21
Actas.....	4

---

A .

## MESA DE ESTADISTICA Y CONTABILIDAD

Esta oficina ha desempeñado sus recargadas funciones con un personal del todo insuficiente.

Un encargado y un auxiliar, son los que han confeccionado el laborioso trabajo que V. E. verá en seguida. Y es muy posible que él adolezca, de algunas deficiencias; porque, difícil es dar satisfactorio término á trabajos de este género sin personal bastante y competente.

Sin embargo, se ha hecho todo cuanto se ha permitido el tiempo de que se ha podido disponer, desde que esos empleados no se han dedicado exclusivamente á los trabajos de su oficina, porque las recargadas funciones de esta Capitanía Central y su reducido personal, han hecho necesario ocuparlos en los quehaceres de otras.

El encargado de la estadística, además de sus obligaciones ordinarias y de las muchas comisiones que ha desempeñado, ha tenido bajo su direccion el arreglo y cuidado del archivo, la mesa de arqueos, y se han recargado mas sus funciones y su responsabilidad este año, con la recepcion de las multas impuestas por todas las dependencias de esta Capitanía Central.

Asi, pues, todo el movimiento marítimo general de la Nación, y cuanto con él se relaciona, se reconcentra en esta oficina, de mayor importancia cada dia.

Apesar de tanto recargo, V. E. encontrará en este trabajo,

antecedentes comparativos aumentados y nuevos, con relación á la Memoria anterior.

Esta oficina ha recibido datos de *cientos seis* puntos donde se hacen operaciones marítimas comerciales, cuya cifra se reparte así:

De Buenos Aires.....	25
« Santa-Fé.....	18
« Entre-Rios.....	34
« Corrientes.....	26
« Villa Occidental.....	3
	<hr/>
Total.....	106
	<hr/> <hr/>

El siguiente cuadro demuestra la cantidad de empleados que sirven las dependencias marítimas; las embarcaciones de que disponen y las leguas de costa cuya vigilancia cada Provincia tiene á su cargo, segun los datos que se han podido reooger y que, aun cuando sean incompletos, no deja por eso de ser útil é interesante su conocimiento.

---

PROVINCIAS	Puertos que las corresponden	Leguas de costa que los comprenden (proximamente)	Número de guardas y marineros, según el presupuesto	Embarcaciones de que se sirven
Buenos Aires.....	25	274	271	47
Santa-Fé.....	18	130	40	15
Entre-Ríos.....	34	254	65	22
Corrientes.....	26	190	43	7
Villa Occidental.....	3	—	—	1
Sumas.....	106	848	419	92

Propiamente la embarcacion y tripulantes de Villa Occidental solo sirven para hacer viages del Cerrito á la Asuncion, segun nota recibida del señor Gobernador del Chaco.

Se vé, pues, que la Nacion solo cuenta con 430 empleados para la vigilancia de 848 leguas de costa. Las embarcaciones que posée para este servicio apénas alcanzan á 92, de las cuales una tercera parte puede decirse son inutilizables, por su tamaño y por su estado.

Entre-Rios y Corrientes son las provincias en que mas notable se hace el reducido número de personal y embarcaciones, por la considerable estension de sus costas y por la fácil comunicacion de estas provincias con el Estado Oriental, el Paraguay y el Brasil.

## B

### INVENTARIOS

El cuadro número 2 espresa la cantidad de embarcaciones mayores y menores que posée la Nacion para su servicio ordinario, y que están á cargo de las capitancias, subdelegaciones, aduanas, etc.

Con relacion al inventario de la memoria anterior, existen actualmente tres embarcaciones mayores menos: el vapor « Don Gonzalo » que se puso á disposicion del Gobierno del Paraguay, el vapor « Puerto de Buenos Aires » que se devolvió al Gobierno de esta Provincia; y el cutter « Weister » que se vendió por órden superior.

C

## MARINA MERCANTE NACIONAL

El arqueo mandado practicar por decreto de 22 de Abril de 1876, aunque no concluido del todo, ha venido á presentar el verdadero inventario de la marina mercante nacional. Como se han arqueado en Buenos Aires, buques pertenecientes á la matrícula de otras provincias y vice-versa, es muy difícil, si no imposible, presentar á V. E. el resultado del arqueo segun provincias, como lo hice en la Memoria anterior, al tratar de las embarcaciones matriculadas en la República.

Por eso solo encontrará V. E., en globo, el estado de las embarcaciones nacionales arqueadas.

Por el decreto de arqueo, el Gobierno ha espendido 570 sellos de 28 centavos, 300 de 25, 10 de 12 y 15 de 1 peso fuerte, que hacen un total de 250 pesos fuertes 80 centavos que el Fisco ha recibido, independientemente de lo que producirá el exceso de tonelaje en que la mayor parte de los buques le defraudaban; llegándose hasta encontrar embarcacion con patente de *cinco* toneladas, cuya medicion dió *treinta*.

El resultado obtenido hasta ahora por el arqueo para la marina mercante nacional es de 1,562 embarcaciones con un total de 43,008 toneladas. A la cantidad de embarcaciones nacionales arqueadas, se agregan las siguientes de matrícula extranjera:

ARBOLADURAS	Número de embarcaciones	Banderas	Tonelaje total
Bergantines..	1	Oriental	227 76
Balandras. . .	10	Idem	136 45
Idem. . . . .	2	Italiana	47 30
Balleneras....	1	Oriental	6 55
Goletas. . . . .	45	Idem	2028 50
Idem. . . . .	29	Italiana	1503 67
Lanchones...	3	Oriental	107 48
Patachos . . . .	1	Idem	42 39
Pailebots . . . .	1	Francesa	36 67
Idem . . . . .	22	Oriental	661 39
Idem . . . . .	10	Italiana	361 98
Vapores. . . . .	1	Inglesa	320 54
Zumacas . . . .	2	Oriental	96 89
Idem . . . . .	2	Italiana	123 95
 Sumas..	 129		 5701 52

A fin de que no quede ignorado el ingreso de embarcaciones á la matrícula nacional, creo bien consignar aquí los datos de su referencia, comparándolos con los del año anterior, haciendo así visible lo que se haya adelantado ó atrasado en este sentido.

INGRESARON Á LA MATRÍCULA DE:	1975		1976	
	Embarcaciones	Toneladas	Embarcaciones	Toneladas
Buenos Aires..	203	224	173	606
Santa-Fé.....	117	665	21	73
Entre-Ríos....	66	2040	20	42
Corrientes.....	219	1193	18	143
Sumas.....	605	4322	232	864

Estas sumas se repartén en la siguiente forma :

CLASES	1875	1876
	CANTIDAD	CANTIDAD
Barcas .....	2	—
Balandras.....	21	14
Balleneras.....	11	1
Balzas.....	2	1
Botes .....	109	44
Bucetas.....	63	5
Cuters.....	2	—
Canoas.....	186	121
Chatas .....	31	12
Chalánas.....	40	9
Goletas.....	34	—
Guigues.....	1	1
Lugres .....	2	—
Lanchones.....	31	5
Lanchas.....	14	6
Patachos.....	4	—
Pailebots.....	43	10
Queches.....	3	—
Vapores.....	6	3
Sumas.....	605	232

## D

### ESTABLECIMIENTOS DE CONTRUCCION NAVAL

Con relacion á la Memoria anterior, y segun lo espresa el cuadro número 4, resultan en ménos :

8 astilleros, 15 maestros constructores, 51 carpinteros y oficiales, y 3 veleros.

Y en mas :

32 Calafates y 5 cabulleros.

## E

### CABOTAGE

#### NAVEGACION Á VAPOR

El movimiento de embarcaciones á vapor en los puertos de la República, ha sido el siguiente:

	ENTRARON		SALIERON	
	Vapores	Toneladas	Vapores	Toneladas
Buenos Aires.....	2456	476688	2385	444398
Santa-Fé.....	1138	147298	1094	139832
Entre-Ríos.....	2421	332059	1770	199443
Corrientes.....	824	103092	741	84669
Villa Occidental.....	5	441	4	499
Sumas.....	6844	1059558	5994	868841

En estas sumas se escluyen :

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	ENTRADOS		SALIDOS	
	Vapores	Toneladas	Vapores	Toneladas
Estado Oriental.....	1721	378688	1156	251788
Paraguay.....	587	92385	481	72767
Suma.....	2308	471073	1637	324555

Estas sumas, deducidas de las anteriores, dan como navegacion interior á vapor la cifra de 8893 vapores entrados y salidos, con 1.192,762 toneladas.

Comparado este resultado con el del año anterior, resulta:

	1875		1876	
	Vapores	Toneladas	Vapores	Toneladas
<b>BUQUES ENTRADOS A:</b>				
Buenos Aires .....	1631	331486	1456	476668
Santa-Fé .....	1008	138112	1138	147298
Entre-Ríos .....	1658	184759	2421	332059
Corrientes y Villa Occidental .....	490	80464	829	103533
<b>Sumas .....</b>	<b>4787</b>	<b>734821</b>	<b>6844</b>	<b>1059549</b>

	1875		1876	
	Vapores	Toneladas	Vapores	Toneladas
<b>BUQUES SALIDOS DE:</b>				
Buenos Aires.....	1648	319620	2385	444398
Santa-Fé.....	928	123011	1094	139832
Entre-Ríos.....	1259	180809	1770	199443
Corrientes y Villa Occidental.....	486	77519	745	85168
Sumas.....	4321	700959	5994	868841

NAVEGACION Á VELA

	BUQUES			BUQUES		
	Cargados	En lastre	TOTAL	Cargados	En lastre	TOTAL
<b>BUQUES ENTRADOS A:</b>						
Buenos Aires.....	9115	1360	10475	5417	10438	15855
Santa-Fé.....	1245	1028	2273	1712	604	2316
Entre Rios.....	1873	2383	4556	3264	1147	4411
Corrientes.....	975	495	1470	1080	308	1388
Villa Occidental.....	76	82	158	21	2	23
<b>Sumas.....</b>	<b>13284</b>	<b>5348</b>	<b>18632</b>	<b>11494</b>	<b>12496</b>	<b>23993</b>

En estas sumas se incluyen :

PROCEDENCIAS Y DESTINOS:	BUQUES ENTRADOS			BUQUES SALIDOS		
	Cargalos	En lastre	TOTAL	Cargalos	En lastre	TOTAL
	Estado Oriental.....	1364	398	1762	299	1103
Paraguay.....	161	71	362	122	58	180
Sumas.....	1525	469	2094	421	1171	1582

Estos totales de 18,634 entradas y 23,993 salidas, se distribuy n en las siguientes nacionalidades :

NACIONALIDADES	Entradas	Salidas
Argentinos . . . . .	16690	20589
Alemanes . . . . .	1	2
Brasileros . . . . .	108	93
Españoles . . . . .	13	1
Franceses . . . . .	5	3
Ingleses . . . . .	7	3
Italianos . . . . .	684	888
Norte-Americanos . . . . .	2	2
Orientales . . . . .	1090	1393
Paraguayos . . . . .	24	17
Portugueses . . . . .	3	—
Otras naciones . . . . .	5	2
Sumas . . . . .	18632	23993

Deduciendo las entradas y salidas para el Estado Oriental y Paraguay, la navegacion interior á vela está representada por 38,949 embarcaciones entradas y salidas, con un tonelaje total de 754,239 toneladas. Agregadas estas cifras á las de navegacion interior á vapor, dan un total de 47,842 embarcaciones de cabotaje entradas y salidas en todos los puertos de la República, con un tonelaje de 1.887,007.

Ahora, comparando el resultado de la navegacion á vela del año anterior con el presente, tenemos:

ENTRADAS DE BUQUES Á:	1876			1875		
	Cargados	En lastre	TOTAL	Cargados	En lastre	TOTAL
Buenos Aires.....	8729	1766	10495	9115	1360	10475
Santa-Fé.....	1473	1080	2553	1245	1028	2273
Entre-Rios.....	1621	1490	3111	1873	2383	4256
Corrientes y Villa Occidental.....	984	345	1329	1051	577	1628
Sumas....	12807	4681	17488	13284	5348	18632

SALIDAS DE BUQUES DE:	1975			1976		
	Cargados	En lastre	TOTAL	Cargados	En lastre	TOTAL
Buenos Aires.....	5026	8198	13224	5417	10438	15855
Santa-Fé.....	1813	777	2590	1712	604	2316
Entre-Ríos.....	1895	1216	3111	3264	1147	4411
Corrientes y Villa Occidental.....	1055	302	1357	1101	310	1411
Sumas.....	9789	10493	20282	11494	12499	23993

**F**  
**U L T R A M A R**  
**N A V E G A C I O N  Á  V A P O R**

P U E R T O S	E N T R A D A S		S A L I D A S	
	Vapores	Toneladas	Vapores	Toneladas
Buenos Aires.....	256	349169	248	376756
Santa-Fé.....	14	13815	16	14879
Entre-Ríos.....	1	448	1	448
Sumas.....	271	363432	265	392083

NAVEGACION Á VELA

PUERTOS	BUQUES ENTRADOS			BUQUES SALIDOS		
	Cargados	En lastre	TOTAL	Cargados	En lastre	TOTAL
	Buenos Aires. ....	487	92	579	482	272
Santa-Fé. ....	67	25	92	67	32	99
Entre-Ríos. ....	20	78	98	106	16	122
Suman. ....	574	195	769	655	320	975

Este movimiento por nacionalidades es el siguiente :

NACIONALIDADES	Entradas	Salidas
Argentinos . . . . .	24	34
Alemanes . . . . .	87	101
Belgas . . . . .	—	1
Brasileros . . . . .	26	33
Españoles . . . . .	168	227
Franceses . . . . .	35	38
Ingleses . . . . .	144	189
Italianos . . . . .	110	131
Norte-Americanos . . . . .	65	88
Orientales . . . . .	4	5
Portugueses . . . . .	12	14
Otras naciones . . . . .	94	114
Sumas . . . . .	769	975

Estas sumas agregadas á las de vapores y deduciendo las de navegacion interior, dan un resultado de 1796 embarcaciones entradas de ultramar y salidas para igual destino, con un tonelaje de registro, entre todo, de 1.223,855 toneladas.

Comparada la navegacion de Ultramar á vapor y á vela habida en los puertos de la República en 1875 y 1876, resultan:

VAPORES

ENTRADAS	1875		1876	
	Vapores	Toneladas	Vapores	Toneladas
Buenos Aires.....	236	337602	256	349169
Santa-Fé.....	15	13618	14	13815
Entre-Rios.....	—	—	1	448
Sumas.....	251	351220	271	363432

S A L I D A S	1 9 2 5		1 9 2 6	
	Vapores	Toneladas	Vapores	Toneladas
Buenos Aires.....	216	330117	248	376756
Santa-Fé.....	14	12520	16	14879
Entre-Ríos.....	—	—	1	448
Sumas.....	230	342637	265	392083

BUQUES Á VELA

ENTRADAS	1875			1876		
	Cargalos	En lastre	Total	Cargalos	En lastre	Total
Buenos Aires.....	813	154	967	487	92	579
Santa-Fé.....	155	9	164	67	25	92
Entre-Ríos.....	83	67	150	20	78	98
Sumas.....	1051	230	1281	574	195	769

S A L I D A S	1875			1876		
	Cargados	En lastre	Total	Cargados	En lastre	Total
	Buenos Aires.....	658	426	1084	482	272
Santa-Fé.....	80	93	173	67	32	99
Entre-Ríos.....	134	15	149	106	16	122
Sumas.....	872	534	1406	655	320	975

## G

## MOVIMIENTO DE PASAJEROS DE CABOTAJE

PUERTOS	Entrados	Salidos
Buenos Aires . . . . .	41830	32829
Santa-Fé . . . . .	11853	13871
Entre-Rios . . . . .	17012	15450
Corrientes . . . . .	11066	9622
Villa Occidental . . . . .	12	7
Sumas . . . . .	86773	71842

Cuyas sumas se reparten por nacionalidades, del siguiente modo:

NACIONALIDADES	Entradas	Salidas
Argentinos.....	29328	24073
Alemanes.....	1962	1773
Austriacos.....	349	337
Belgas.....	236	304
Brasileros.....	1429	737
Españoles.....	12920	10759
Franceses.....	6461	5951
Ingleses.....	4070	3154
Italianos.....	18978	15033
Norte-Americanos.....	562	399
Orientales.....	5401	4531
Portugueses.....	470	475
Suizos.....	728	669
Otras naciones.....	3879	3604
Sumas.....	86773	71824

Escluyendo de este resultado 32,023 pasajeros entrados del Estado Oriental y del Paragnay y 26,512 salidos para igual destino, tenemos un movimiento interior de pasajeros igual á 100,900.

MOVIMIENTO DE PASAJEROS DE ULTRAMAR

PUERTOS	Entrados	Salidos
Buenos Aires.....	13178	8710
Santa-Fé.....	61	30
Sumas.....	13239	8740

Sus nacionalidades son :

NACIONALIDADES	Entradas	Salidas
Argentinos.....	160	137
Alemanes.....	255	162
Austriacos.....	96	17
Sumas.....	511	316

NACIONALIDADES	Entradas	Salidas
Belgas . . . . .	109	33
Brasileros . . . . .	43	22
Españoles . . . . .	2247	1602
Franceses . . . . .	2186	1242
Ingleses . . . . .	734	375
Italianos . . . . .	6821	5034
Norte-Americanos . . . . .	61	13
Orientales . . . . .	7	3
Portugueses . . . . .	66	25
Suizos . . . . .	402	39
Otras naciones . . . . .	70	23
Sumas . . . . .	12736	8412

Agregados los pasajeros del Estado Oriental y del Paraguay, tenemos este resultado general:

NACIONALIDADES	Entradas	Salidas	QUEDAN	
			En mas	En menos
Argentinos .....	5612	5209	403	—
Alemanes .....	866	877	—	11
Austriacos.....	258	184	74	—
Belgas.....	233	206	27	—
Brasileros.....	1093	595	498	—
Espanoles.....	8757	6611	2146	—
Franceses.....	4897	3905	992	—
Ingleses.....	2666	1820	846	—

NACIONALIDADES	Entradas	Salidas	QUEDAN	
			En mas	En menos
Italianos . . . . .	13811	10392	3419	—
Norte-Americanos . . . . .	321	214	107	—
Orientales . . . . .	4165	3425	740	—
Portugueses . . . . .	351	331	20	—
Suizos . . . . .	580	224	356	—
Otras naciones . . . . .	1566	1167	399	—
Sumas . . . . .	45176	35160	10027	11

Segun la estadística anterior, puédesse hacer la siguiente comparacion entre 1875 y 1876:

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	ENTRADAS		SALIDAS	
	1875	1876	1875	1876
Ultramar . . . . .	15213	13239	11003	8740
Estado Oriental. . . . .	27926	29230	18476	24595
Paraguay . . . . .	2546	2793	1217	1917
Sumas . . . . .	45685	45262	30696	35252

La cifra de pasajeros con que el exterior aumentó la poblacion de la República en 1875, fué de 14,989, y en 1876 alcanzó á 10,016, de cuya suma resulta que quedaron en territorio argentino, procedentes del exterior, 25,005 almas.

H

Reasumiendo, tenemos el siguiente movimiento marítimo para 1876:

NAVEGACION INTERIOR

DE PUERTOS ARGENTINOS entraron á:	Embarcacio- nes	Toneladas	Pasajeros
Buenos Aires. . . . .	11134	515506	21625
Santa-Fé . . . . .	3278	178904	16520
Entre-Rios . . . . .	4960	196616	11628
Corrientes . . . . .	1823	83160	5148
Villa Occidental . . . .	163	5087	14
Sumas . . . . .	21358	979273	54935
PARA PUERTOS ARGENTINOS salieron de:	Embarcacio- nes	Toneladas	Pasajeros
Buenos Aires. . . . .	16638	578201	17396
Santa-Fé . . . . .	3315	171321	13453
Entre-Rios . . . . .	5161	179317	10038
Corrientes . . . . .	1710	70251	4442
Villa Occidental . . . .	27	1681	7
Sumas . . . . .	26851	1000771	45336

## NAVEGACION EXTERIOR

DE PUERTOS ESTRANJEROS entraron á:	Embarcacio- nes	Toneladas	Pasajeros
Buenos Aires. . . . .	1651	724981	33464
Santa-Fé . . . . .	239	52644	394
Entre-Rios . . . . .	1816	249944	5384
Corrientes . . . . .	471	50953	5918
Sumas . . . . .	5177	1078522	45160
PARA PUERTOS ESTRANJERO salieron de:	Embarcacio- nes	Toneladas	Pasajeros
Buenos Aires. . . . .	2527	779690	24153
Santa-Fé . . . . .	210	55607	448
Entre-Rios . . . . .	1143	150216	5412
Corrientes . . . . .	419	43411	5180
Sumas . . . . .	4299	1028924	35193

Y comparando este resultado general con el de 1875, tenemos:

### NAVEGACION INTERIOR

	1875			1876		
	Embarcaciones	Toneladas	Pasajeros	Embarcaciones	Toneladas	Pasajeros
DE PUERTOS ARGENTINOS entraron á:						
Buenos Aires . . . . .	10812	286139	22634	11134	515106	21625
Santa-Fé. . . . .	3407	163950	20072	3278	178904	16520
Entre-Ríos. . . . .	3559	149106	11252	4960	196616	11628
Corrientes y Villa Occidental.	1069	74447	3490	1986	88247	5162
Sumas . . . . .	19347	673642	57455	21358	979273	54935

	1875			1876		
	Embarcaciones	Toneladas	Pasajeros	Embarcaciones	Toneladas	Pasajeros
<b>PARA PUERTOS ARGENTINOS</b> salieron de:						
Buenos Aires . . . . .	13312	448580	19825	16638	578201	17396
Santa-Fé. . . . .	3407	153945	14571	3315	171321	13453
Entre-Ríos. . . . .	3041	153203	9236	5161	179317	10038
Corrientes y Villa Occi- dental. . . . .	1581	70578	2746	1737	71932	4449
<b>Sumas . . . . .</b>	<b>21701</b>	<b>826306</b>	<b>46378</b>	<b>26881</b>	<b>1000771</b>	<b>45335</b>

## NAVEGACION EXTERIOR

	1975			1976		
	Embarcaciones	Toneladas	Pasajeros	Embarcaciones	Toneladas	Pasajeros
DE PUERTOS ESTRAN- GERS ENTRARON A:						
Buenos Aires . . . .	2577	908802	39282	2651	724981	33464
Santa-Fé . . . . .	339	119823	561	239	56644	394
Entre-Rios . . . . .	1360	112418	4488	1816	249944	5384
Corrientes y Villa Oc- cidental . . . . .	250	36251	1354	471	50953	5918
Sumas . . . . .	4466	1177294	45685	5177	1078522	45160

	1875			1876		
	Embarcaciones	Toneladas	Pasajeros	Embarcaciones	Toneladas	Pasajeros
PARA PUERTOS ESTRANJEROS SALIERON DE:						
Buenos Aires . . . . .	2860	930994	26163	2527	779690	24153
Santa-Fé. . . . .	298	80146	256	210	55607	448
Entre-Ríos. . . . .	1118	118747	3693	1143	150216	5412
Corrientes y Villa Occi- dental. . . . .	262	40190	584	419	43411	5180
Sumas . . . . .	4538	1170077	30696	4299	1028924	35193

## SINIESTROS, PERDIDAS, SALVATAGES

No ha sido posible aun obtener, con la debida exactitud, los datos necesarios para reunirlos en un solo grupo, y presentar á V. E. un estado general y detallado de los siniestros, pérdidas de buques, etc., porque las dependencias marítimas de la Nacion nunca han llevado al efecto libros especiales con los datos que deben acompañar esta clase de publicaciones.

La próxima memoria los contendrá.

## RECAUDACION DE MARINA

La Capitanía Central estiende y toma parte en la recepcion de dineros públicos, provenientes de multas, patente de sanidad, etc.

De todo el dinero en cuya recaudacion ha intèrvenido esta Capitanía y sus dependencias, así como del que por sellos empleados en solicitudes, etc., la Nacion recibe procedentes de operaciones marítimas, la próxima Memoria contendrá un

estado general, por el que se verá la parte con que concurren las reparticiones y oficinas de marina á la percepcion de la renta pública.

## K

La oficina de estadística lleva actualmente sus registros en treinta libros ó carpetas diferentes. Ha recibido y dirigido 916 notas y circulares, espedido 26 informes, y levantado 3 sumarios.

---

TABLA N° 1.

### RELACION NOMINAL DE LAS EMBARCACIONES DE LA NACION

Encorazado	« Los Andes »
«	« El Plata »
Cañonera	« Uruguay »
«	« Paraná »
«	« República »
«	« Constitucion »
«	« Bermejo »
«	« Pilcomayo »

Vapor	« Fulminante »	
«	« Coronel Paz »	
«	« Pavon »	
«	« Brown »	
«	« Rosetti »	
«	« Santa-Fé »	(arrendado)
« (Aviso)	« Resguardo »	
« (Idem)	« Vigilante »	
«	« Espora »	
«	« Gualeguay »	
«	« Coelechoel »	
«	« Rio Negro »	
«	« Luisita »	
«	« Resguardo »	del Rosario
Lancha á vapor	« Talita »	
«	« Torpedo »	} del vapor • Fulminante •
«	« Torpedo »	
«	« Limay »	
Estacionario	« Vanguardia »	
Bergantin goleta	« Rosales »	
Ponton	« Juanita »	
«	« Nine »	(Faro)
«	« Emma »	(Idem)
Suma de vapores y embarcaciones mayores.....		31
« de embarcaciones menores.....		138
	Total.....	<u>169</u>

TABLA NÚM. 2.

Inventario de las existencias navales de la Nación, á cargo de las Capitanías, Aduanas, etc., en 31 de Diciembre de 1876.

EMBARCACIONES	PROVINCIAS					Total
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Ríos	Corrientes	Villa Occidental	
Vapores.. . . . .	10	1	—	—	—	11
Pontones. . . . .	3	1	—	—	—	4
Balleneras. . . . .	1	—	1	—	—	2
Lanchones. . . . .	2	—	1	—	—	3
Lanchas. . . . .	5	1	—	—	1	7

*Inventario de las existencias navales de la Nacion. (Continuacion)*

EMBARCACIONES	PROVINCIAS						Total
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Rios	Corrientes	Villa Occidental		
Falúas . . . . .	14	2	13	5	—		34
Guigues . . . . .	3	—	—	—	—		3
Chalanas. . . . .	2	—	—	—	—		2
Botes. . . . .	22	4	4	2	—		32
Bucetas. . . . .	1	2	—	—	—		3
Canoas. . . . .	5	5	3	—	—		13
Salva-vidas. . . . .	1	—	—	—	—		1
Sumas .	69	16	22	7	1		115

*Inventario de las existencias navales de la Nacion. (Continuacion)*

ARTICULOS NAVALES, etc.	PROVINCIAS						Total
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Rios	Corrientes	Villa Occidental		
Ancias, anclotes, cadenas, etc.	157	9	19	—	1	186	
Anteojos. . . . .	5	3	1	1	—	10	
Banderas, gallardetes, etc. . .	49	16	21	1	—	87	
Bocinas y campanas. . . . .	13	—	—	—	—	13	
Bolsas y baldes para carbon. .	15	—	—	—	—	15	
Cartas, mapas, libros, etc. . .	52	2	3	—	—	57	

*Inventario de las existencias navales de la Nación (Continuacion)*

ARTICULOS NAVALES, etc.	PROVINCIAS						Total
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Ríos	Corrientes	Villa Occidental		
Cojines, fundas, etc. . . . .	46	12	6	—	—	—	64
Capas, motones, etc. . . . .	372	—	—	—	—	—	372
Candeleros, toldos, etc. . . . .	228	17	23	1	1	—	270
Chapas de bronce y zinc . . . . .	—	20	—	—	—	—	20
Defensas, horquillas, etc. . . . .	203	39	68	6	6	—	322
Espías, tiras, jarcias, etc. . . . .	59	4	—	—	—	—	63

*Inventario de las existencias navales de la Nación (Continuación)*

ARTÍCULOS NAVALES, ETC.	PROVINCIAS						Total
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Ríos	Corrientes	Villa Occidental		
Faroles, lámparas, etc. . . . .	203	2	4	3	—	—	212
Hélices. . . . .	1	1	—	—	—	—	2
Palos, velas, timones, etc. . . . .	121	21	28	5	—	—	175
Pescantes, molinetes, etc. . . . .	71	4	—	—	—	—	75
Pinceles . . . . .	40	4	4	2	—	—	50
Rasquetas, brochas, etc. . . . .	135	15	4	—	—	—	154

*Inventario de las existencias navales de la Nacion. (Continuacion)*

ARTÍCULOS NAVALES, etc.	PROVINCIAS					Total
	Buenos Aires	Santa-F	Entre-Rios	Corrientes	Villa Occidental	
Remos, bicheros, etc. . . . .	243	70	84	14	6	417
Rollos de cabo y de alambre. .	26	1	—	—	—	27
Relojes, agujas, termómetros .	31	2	—	—	—	33
Sondalezas y barquillas . . .	2	—	—	—	—	2
Salva-vidas. . . . .	38	4	—	—	—	42

*Inventario de las existencias navales de la Nacion. (Continuacion)*

	PROVINCIAS					Total
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Rios	Corrientes	Villa Occidental	
ARTICULOS NAVALES, etc.						
Tarros de pintura y de barniz.	71	12	—	—	—	83
Tinas, baldes, bombas, etc. .	101	14	4	1	—	120
ARMAS, etc.						
Balas, cartuchos, etc. . . . .	1136	40	236	160	—	1572
Bombas, cohetes, etc. . . . .	21	—	—	—	—	21
Cañones . . . . .	5	1	1	—	—	7

*Inventario de las existencias navales de la Nacion. (Continuacion)*

	PROVINCIAS					Total
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Rios	Corrientes	Villa Occidental	
<b>A R M A S, etc.</b>						
Fusiles, rifles, etc. . . . .	155	18	51	8	—	232
Machetes, sables, etc. . . . .	79	26	40	8	—	153
<b>VESTUARIO</b>						
Chaquetillas, camisas, etc. . .	150	14	—	—	—	164
Corbatas fajas, etc. . . . .	57	4	—	—	—	61
Górras y sombreros . . . . .	115	—	—	—	—	115

*Inventario de las existencias navales de la Nación. (Continuacion)*

VESTUARIO	PROVINCIAS					Total
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Ríos	Corrientes	Villa Occidental	
Pantalones y calzoncillos . . .	42	11	—	—	—	53
Capotes . . . . .	10	—	—	—	—	10
Zapatos y botines. . . . .	12	10	—	—	—	22
ÚTILES DE COMEDOR						
Aceiteras, saleros, etc. . . .	26	—	—	—	—	26
Cuchillos y tenedores. . . . .	685	5	—	—	—	690

*Inventario de las existencias navales de la Nación. (Continuacion)*

ÚTILES DE COMEDOR	PROVINCIAS						Total
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Ríos	Corrientes	Villa Occidental		
Cucharas y cucharones . . . .	503	—	—	—	—	—	503
Platos, fuentes, bandejas, etc.	1050	6	—	—	—	—	1056
Tazas, soperas, posillos, etc. .	101	—	—	—	—	—	101
Teteras, cafeteras, azucareras.	33	—	—	—	—	—	33
Vasos, copas, botellones . . . .	65	1	—	—	—	—	66
Manteles y servilletas . . . . .	47	—	—	—	—	—	47
Sillas, mesas, bancos, etc. . . .	220	5	6	12	—	—	243

*Inventario de las existencias navales de la Nación. (Continuacion)*

DESPENSA Y COCINA	PROVINCIAS						Total
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Rios	Corrientes	Villa Occidental		
Armarios, estantes, etc. . . . .	10	—	2	2	—	—	14
Calderas, ollas, cacerolas, etc.	111	8	—	—	—	—	119
Balanzas y romanas . . . . .	10	—	—	4	—	—	14
Jarros de lata. . . . .	326	1	—	—	—	—	327
Molinillos . . . . .	4	—	—	—	—	—	4
Colchones, frazadas, sábanas, &c.	1238	—	—	—	—	—	1238

*Inventario de las existencias navales de la Nacion. (Continuacion)*

	PROVINCIAS						Total
	Buenos Aires	Santa Fé	Entre-Rios	Corrientes	Villa Occidental		
DESPENSA Y COCINA							
Almohadas, fundas, etc. . . . .	220	—	—	—	—	—	220
Máquinas de lavar y de planchar	2	—	—	—	—	—	2
Morteros, budineras, etc. . . . .	20	—	—	—	—	—	20
Jarras, lavatorios y palanganas	121	—	—	—	—	—	121
Espejos . . . . .	20	—	—	—	—	—	20
Camas, camillas y tarimas. . . . .	84	—	—	—	—	—	84

*Inventario de las existencias navales de la Nacion. (Continuacion)*

	PROVINCIAS						Total
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Rios	Corrientes	Villa Occidental		
HERRAMIENTAS, etc.							
Atornilladores, formones, etc.	67	3	—	2	—	—	72
Barrenas, guvias, bedanos. . .	20	—	—	—	—	—	20
Cepillos, garlopas, etc. . . . .	11	—	—	—	—	—	11
Serruchos y sierras. . . . .	11	—	—	—	—	—	11
Compases y escuadras . . . . .	6	—	—	—	—	—	6
Fierros de calafate . . . . .	5	—	—	—	—	—	5

*Inventario de las existencias navales de la Nación. (Continuacion).*

HERRAMIENTAS, etc.	PROVINCIAS						Total
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Rios	Corrientes	Villa Occidental		
Limas y escofinas. . . . .	40	—	—	—	—	—	40
Martillos y macetas. . . . .	54	1	—	2	—	—	57
Picos, hachas, palas, etc. . . . .	80	—	—	6	—	—	86
Tenazas, punzones. . . . .	20	—	—	—	—	—	20
Tablas y tirantillos (piés) . . . . .	3728	—	—	—	—	—	3728

*Inventario de las existencias navales de la Nacion. (Continuacion)*

OTRAS EXISTENCIAS	PROVINCIAS						Total
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Rios	Corrientes	Villa Occidental		
Botiquines . . . . .	6	—	—	2	—	—	8
Carros y carretillas . . . . .	6	—	—	2	—	—	8
Pizarras, lápices, etc. . . . .	230	—	—	—	—	—	230
Pasadores . . . . .	8	—	—	—	—	—	8
Reempujos . . . . .	6	—	—	—	—	—	6
Guarda-cabos. . . . .	4	—	—	—	—	—	4

*Inventario de las existencias navales de la Nacion. (Continuacion)*

OTRAS EXISTENCIAS	PROVINCIAS					Total
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Rios	Corrientes	Villa Occidental	
Piezas lona. . . . .	1	—	—	—	—	1
Latas kerosene . . . . .	3	—	—	—	—	3
Arrobas tiza y potaza . . . . .	2	—	—	—	—	2

NOTA—Las Administraciones de rentas de Santa-Fé y Gualeguaychú y las Receptorías de Empedrado, Santo Tomé y San Gerónimo, avisaron no tener á su cargo existencias navales de la Nacion.

**Embarcaciones de la Nación segun sus clases en 31 de  
Diciembre de 1876.**

CLASES	Número de embarcaciones
Encorazados. . . . .	2
Cañoneras. . . . .	6
Vapores de hélice . . . . .	8
Idem de ruedas. . . . .	7
Pontones . . . . .	3
Bergantines . . . . .	1
Lanchas á vapor. . . . .	4
Embarcaciones menores . . . . .	138
Sumas . . . . .	169

TABLA NÚM. 4.

**Enumeración, según provincias, de los astilleros de construcción naval, maestros constructores, obreros, etc., existentes en la República, en 31 de Diciembre de 1876.**

PROVINCIAS	Astilleros de construcción	Maestros constructores	Carpinteros y oficiales	Herreros con taller abierto	Veleros	Calafates	Caballeros
Buenos Aires	35	38	158	32	24	84	11
Santa-Fé. . .	10	17	70	10	3	30	—
Entre-Ríos. .	2	23	24	8	6	31	3
Corrientes. .	2	20	11	29	1	16	—
Sumas.	49	98	263	79	34	161	14

MARINA MERCANTE NACIONAL

Embarcaciones que la forman hasta el 30 de Abril de 1877, según el arqueo practicado con arreglo al decreto de 22 de Abril de 1877.

ARBOLADURAS Ó CLASES	Número de em- barcaciones	Tonelaje
Vapores . . . . .	27	4643 69
Bergantines. . . . .	1	187 99
Patachos . . . . .	29	2616 88
Zumacas . . . . . , . .	7	346 79
Goletas. . . . .	220	8610 35
Pailebots . . . . .	620	20012 60
Chatas . . . . .	51	418 77
Queches. . . . .	98	1772 23

*Marina mercante Nacional. (Continuacion)*

ARBOLADURAS Ó CLASES	Número de em- barcaciones	Tonelaje
Cuters . . . . .	14	158 95
Balandras. . . . .	211	2382 79
Lanchones . . . . .	55	373 94
Balleneras. . . . .	109	1214 15
Lanchas . . . . .	3	10 58
Chalanas . . . . .	23	96 11
Botes. . . . .	57	99 85
Canoas. . . . .	37	62 37
Sumas. . . . .	1562	43008 04

# CABOTAGE

Navegación á vapor en los puertos de la República, durante el año de 1876.

PUERTOS	ENTRADAS			Tripulación
	Vapores	Toneladas		
Buenos Aires. . . . .	2456	476668		53676
Santa-Fé . . . . .	1138	147298		21966
Entre-Ríos . . . . .	2421	332059		40370
Corrientes. . . . .	824	103092		14205
Villa Occidental. . . . .	5	441		91
Sumas . . . . .	6844	1059558		130308

*Cabotage (Continuacion)*

PUERTOS	S A L I D A S		
	Vapores	Toncladas	Tripulacion
Buenos Aires. . . . .	2385	444398	68346
Santa-Fé . . . . .	1094	139832	20650
Entre-Rios . . . . .	1770	199443	28801
Corrientes. . . . .	741	84669	10940
Villa Occidental. . . . .	4	499	74
Sumas. . . . .	5994	868841	128811

**TABLA N° 7.**  
**Navegación á vela en los puertos de la República, con expresion de cargados y en lastre, durante el año de 1876.**

PUERTOS	ENTRADAS									
	CARGADOS			EN LASTRE			TOTAL			
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	
Buenos Aires. .	9155	185253	31066	1360	25723	4169	10475	210976	35235	
Santa-Fé. . . .	1245	22004	3469	1028	19716	3283	2273	41720	6751	
Entre-Rios. . .	1873	34197	5947	2383	55280	8319	4256	89477	14266	
Corrientes. . .	975	19542	3511	495	11479	1872	1470	31021	5383	
Villa Occidental.	76	1983	298	82	2663	364	158	4646	662	
Sumas. .	13284	262979	44291	5348	114861	18006	18632	377840	62297	

*Navegación á vela en los puertos de la República. (Continuación)*

PUERTOS	SALIDAS									
	CARGADOS			EN LASTRE			TOTAL			
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	
Buenos Aires .	5417	108464	15415	10438	203980	37830	15850	312444	53245	
Santa-Fé . . .	1712	33298	5337	604	8682	1523	2316	41980	6860	
Entre-Rios . .	3264	77397	11520	1147	14640	2956	4411	92037	14476	
Corrientes . . .	1080	23691	3947	308	5242	948	1388	28933	4895	
Villa Occidental.	21	1049	125	2	133	11	23	1182	136	
Sumas. . .	11494	243899	36344	12499	232677	43268	23993	476576	79612	

TABLA N° 8.  
Navegación á vela en los puertos de la República, según nacionalidades, durante el año 1876.

NACIONALIDADES	ENTRADAS		
	Buques	Toneladas	Tripulacion
Argentinos. . . . .	16690	315630	53829
Alemanes . . . . .	1	190	10
Brasileros . . . . .	108	1727	235
Españoles . . . . .	13	2645	139
Franceses . . . . .	5	851	44
Ingleses . . . . .	7	1570	109
Italianos. . . . .	684	27790	3438

*Navegación á vela en los puertos de la República. (Continuacion)*

NACIONALIDADES	ENTRADAS		
	Buques	Toneladas	Tripulacion
Norte-americanos . . . . .	2	108	12
Orientales . . . . .	1090	25345	4322
Paraguayos . . . . .	24	425	83
Portugueses . . . . .	3	510	30
Otras naciones. . . . .	5	1049	46
Sumas . . . . .	18632	377840	62297

*Navegación á vela en los puertos de la República. (Continuacion)*

NACIONALIDADES	S A L I D A S		
	Buques	Toneladas	Tripulacion
Argentinos. . . . .	21699	406053	68318
Alemanes. . . . .	2	310	12
Brasileros. . . . .	93	1157	219
Espanoles. . . . .	1	333	8
Franceses. . . . .	3	92	16
Ingleses. . . . .	3	610	45
Italianos. . . . .	878	34479	4374

*Navegación á vela en los puertos de la República. (Continuacion)*

NACIONALIDADES	SALIDAS		
	Buques	Toneladas	Tripulacion
Norte-americanos . . . . .	2	118	13
Orientales . . . . .	1393	32599	5526
Paraguayos . . . . .	17	439	65
Portugueses . . . . .	—	—	—
Otras naciones . . . . .	2	386	16
Sumas . . . . .	23993	476576	79612

U L T R A M A R

Navigation á vela en los puertos de la República, durante el año de 1876

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	ENTRADAS			Tripulacion
	Vapores	Toneladas		
Puertos Argentinos. . . . .	15	13202		486
» Alemanes. . . . .	53	57203		2007
» Belgas . . . . .	8	8457		314
» Brasileros. . . . .	1	550		36
» Españoles. . . . .	1	661		32
» Franceses. . . . .	71	117929		5196

*Ultramar (Continuacion)*

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	ENTRADAS		
	Vapores	Toneladas	Tripulacion
Puertos Ingleses. . . . .	91	130368	4530
» Italianos. . . . .	24	23811	1203
» Norte-americanos. . . . .	—	—	—
» Orientales . . . . .	4	6375	206
» del Pacífico. . . . .	2	2327	66
Otros puertos extranjeros. . . . .	1	2549	109
Sumas . . . . .	271	363432	14185

*Ultramar (Continuacion)*

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	S A L I D A S		
	Vapores	Toneladas	Tripulacion
Puertos Argentinos. . . . .	4	3192	92
» Alemanes . . . . .	31	64363	1948
» Belgas. . . . .	47	55262	1906
» Brasileros . . . . .	13	15967	633
» Españoles . . . . .	—	—	—
» Franceses . . . . .	69	108613	4940

*Ultramar (Continuacion)*

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	SALIDAS		
	Vapores	Toneladas	Tripulacion
Puertos Ingleses . . . . .	72	114073	3996
» Italianos . . . . .	25	24963	1253
» Norte-americanos. . . . .	2	3069	87
» Orientales . . . . .	2	2577	80
» del Pacifico. . . . .	—	—	—
Otros puertos extranjeros . . . . .	—	—	—
Sumas . . . . .	265	392079	14935

TABLA NÚM. 10.

Navegación á vela en los puertos de la República, durante el año de 1876.

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	ENTRADAS									
	CARGADOS				EN LASTRE				TOTAL	
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	
Puertos Argentinos . . . . .	21	6433	236	129	38421	1295	150	44854	1531	
» Alemanes . . . . .	26	7152	224	—	—	—	26	7152	224	
» Belgas . . . . .	7	1895	64	—	—	—	7	1895	64	
» Brasileros . . . . .	67	13796	657	7	1278	79	74	15074	736	
» Españoles . . . . .	135	42827	1681	2	1229	30	137	44056	1711	
» Franceses . . . . .	51	20688	607	1	494	13	52	21182	620	
» Ingleses . . . . .	179	73316	2134	1	504	10	180	76820	2144	

*Navegación á vela en los puertos de la República. (Continuacion)*

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	ENTRADAS							
	CARGADOS			EN LASTRE			TOTAL	
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas
Puertos Italianos . . . . .	16	6229	192	—	—	—	16	6229
» Norte-americanos	26	40592	254	—	—	—	26	40592
» del E. Oriental . .	24	4153	200	53	41007	501	77	45160
» del Pacífico . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Otros puertos extranjeros.	22	6672	215	2	323	20	24	6995
Sumas . . . . .	574	196753	6464	195	53256	1948	769	250006

Sumas . . . . .

*Navegación á vela en los puertos de la República (Continuación).*

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	S A L I D A S									
	CARGADOS			EN LASTRE			TOTAL			
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Tripulacion
Puertos Argentinos . . . . .	44	14105	462	112	35352	1156	156	49457	1618	
» Alemanes . . . . .	3	958	31	—	—	—	3	958	31	
» Belgas . . . . .	49	21330	582	—	—	—	49	21330	582	
» Brasileños . . . . .	138	30365	1385	24	5610	277	162	35975	1662	
» Españoles . . . . .	119	25234	1416	8	2946	80	127	28180	1496	
» Franceses . . . . .	31	13468	375	5	2443	65	36	15914	440	
» Ingleses . . . . .	189	61666	1912	25	9264	283	214	70930	2195	

*Navegación á vela en los puertos de la Republica. (Continuacion)*

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	S A L I D A S									
	CARGADOS				EN LASTRE				TOTAL	
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Tripulacion
Puertos Italianos . . . . .	12	5319	136	—	—	—	12	5319	136	
» Norte-americanos	6	2651	55	9	3723	108	15	6374	163	
» del E. Oriental . .	42	8592	373	47	14539	511	89	23131	884	
» del Pacifico . . . .	12	5206	150	66	34638	964	78	39844	1114	
Otros puertos extranjeros	10	3154	103	24	12079	272	34	15233	375	
Sumas . . . . .	655	192048	6980	320	120594	3716	975	312642	10696	

TABLA N° 11.

Navegación á vela en los Puertos de la República, según nacionalidades, durante el año de 1876.

NACIONALIDADES	ENTRADAS		
	Buques	Toneladas	Tripulacion
Argentinos.....	24	1837	433
Alemanes.....	27	25831	878
Belgas.....	—	—	—
Brasileros.....	26	5995	550
Espanoles.....	168	34452	1919
Franceses.....	35	14965	478
Ingleses.....	144	56588	1662

*Navegación á vela en los Puertos de la República. (Continuación)*

NACIONALIDADES	ENTRADAS		
	Buques	Toneladas	Tripulación
Italianos .....	110	49586	1413
Norte-americanos .....	65	30714	636
Orientales .....	4	675	37
Portugueses .....	12	2344	115
Otras naciones .....	94	27019	891
Sumas .....	769	250006	8412

*Navegación á vela en los Puertos de la Republica. (Continuacion)*

NACIONALIDADES	SALIDAS		
	Buques	Toneladas	Tripulacion
Argentinos.....	34	3725	223
Alemanes.....	101	30855	960
Belgas.....	1	459	14
Brasileros.....	33	7518	313
Espanoles.....	227	44510	2675
Franceses.....	38	15365	502
Ingleses.....	189	71381	2160

*Navegación á vela en los Puertos de la República. (Continuacion)*

NACIONALIDADES	SALIDAS		
	Buques	Toneladas	Tripulacion
Italianos.....	131	59801	1699
Norte-americanos.....	88	41813	847
Orientales.....	5	898	47
Portugueses.....	14	3026	145
Otras naciones.....	114	33291	1111
Sumas.....	975	312642	10696

**RESUMEN DE ULTRAMAR Y CABOTAGE**

**Navegacion á vapor, de Ultramar y Cabotage, en los Puertos de la República, durante el año 1896**

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	ENTRADAS		
	Vapores	Toneladas	Tripulacion
Los rios.....	6844	1059558	130308
Ultramar.....	271	963432	14185
Sumas.....	7115	1422990	144493

*Navegación á vapor de Ultramar y Cabotaje, en los Puertos de la República.*

(Continuación)

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	S A L I D A S		
	Vapores	Toneladas	Tripulacion
Los rios.....	5994	868844	128814
Ultramar.....	265	392079	14935
Sumas.....	6259	1260920	143746

TABLA N° 13

**Navegación á vela, de Ultramar y Cabotaje, en los Puertos de la República, durante el año 1876**

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	ENTRADAS								
	CARGADOS			EN LASTRE			TOTAL		
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion
Los ríos.....	13284	262979	44291	5348	114861	18006	18632	377840	62297
Ultramar.....	574	196753	6464	195	53253	1948	769	250006	8412
Sumas.....	13858	459732	50755	5543	168114	19954	19401	627846	70709

*Navegación á vela, de Ultramar y Cabotaje, en los Puertos de la República*  
 (Continuación)

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	SALIDAS								
	CARGADOS			EN LASTRE			TOTAL		
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion
Los rios.....	11494	243899	36344	12499	232677	43268	23993	476576	79612
Ultramar.....	655	192048	6980	320	120594	3716	975	312642	10696
Sumas.....	12149	435947	43324	12819	353271	46984	24968	789218	90308

PLANILLA N° 14

Navegacion á vela, de Ultramar y Cabotaje, en los Puertos de la República, segun nacionalidades, durante el año 1876.

NACIONALIDADES	ENTRADAS		
	Buques	Toneladas	Tripulacion
Argentinos.....	16714	317467	53962
Alemanes.....	88	26021	888
Belgas.....	—	—	—
Brasileros.....	134	7722	485
Espanoles.....	181	37097	2058
Franceses..	40	15816	522
Ingleses.....	151	58158	1771

*Navegacion á vela, de Ultramar y Caboage, en los Puertos de la República segun nacionalidades. — (Continuacion)*

NACIONALIDADES	ENTRADAS		
	Buques	Toneladas	Tripulacion
Italianos.....	794	77376	4851
Norte-americanos.....	67	30822	648
Orientales.....	1094	26020	4359
Paraguayos.....	24	425	83
Portugueses.....	15	2854	145
Otras naciones.....	99	28068	937
Sumas.....	19401	627846	70709

*Navegación á vela, de Ultramar y Cabotage, en los Puertos de la República, según nacionalidades. — (Continuación)*

NACIONALIDADES	SALIDAS		
	Buques	Toneladas	Tripulacion
Argentinos.....	21733	409778	69541
Alemanes.....	103	31165	972
Belgas.....	1	459	14
Brasileros.....	126	8675	532
Espanoles.....	228	44843	2683
Franceses.....	41	15457	518
Ingleses.....	192	71991	2205

*Navegación á vela, de Ultramar y Cabotaje, en los Puertos de la República, segun nacionalidades. — (Continuación)*

NACIONALIDADES	SALIDAS		
	Buques	Toneladas	Tripulacion
Italianos.....	1009	94280	6073
Norte-americanos.....	90	41931	860
Orientales.....	1398	33497	5573
Paraguayos.....	17	439	65
Portugueses.....	14	3026	145
Otras naciones.....	116	33677	1127
Sumas.....	24968	789218	90308

PASAJEROS DE CABOTAJE

Entrados á los puertos de la República, según sexos, nacionalidades y procedencias, durante el año 1876.

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES											
	Argentinos			Alemanes			Austriacos			Belgas		
	V	M	N	V	M	N	V	M	N	V	M	N
Puertos de B. Aires . .	7777	1494	538	462	74	30	71	7	1	29	3	»
» de Santa-Fé . .	4969	1268	303	327	58	11	15	»	»	4	»	»
» de Entre-Rios	4164	878	321	170	14	1	14	1	»	14	1	1
» de Corrient'es.	1667	344	151	59	84	61	55	16	7	43	12	5
» de V. Occi'tal.	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
» del E. Oriental	3302	897	286	494	65	29	121	26	14	69	21	34
» del Paraguay.	759	147	61	16	1	6	1	»	»	»	»	»
Total . . . . .	22640	5028	1660	1528	296	138	277	50	22	159	37	40

*Entradas á los puertos de la República. (Continuacion)*

PROCEDECIAS	NACIONALIDADES											
	Brasileros			Españoles			Franceses			Ingleses		
	V	M	N	V	M	N	V	M	N	V	M	N
Puertos de B. Aires ..	49	3	3	2212	277	84	1441	219	45	948	116	30
» de Santa-Fé..	29	1	»	1223	125	22	702	95	17	422	48	6
» de Entre Rios.	22	7	2	1804	152	35	867	127	21	358	44	3
» de Corrientes.	143	78	42	361	88	27	154	47	14	113	20	10
» de V. Occi'tal.	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»
» del E. Oriental	601	179	76	5480	650	146	2146	422	43	1686	183	9
» del Paraguay.	160	26	8	199	27	8	85	14	1	38	3	3
Total.....	1004	294	131	11279	1329	322	5396	924	141	3565	414	91

*Entradas á los puertos de la República. (Continuacion)*

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES											
	Italianos			Norte-Americanos			Orientales			Portugueses		
	V	M	N	V	M	N	V	M	N	V	M	N
Puertos de Buenos Aires . . . . .	4424	525	162	112	12	8	334	70	22	45	»	»
» de Santa-Fé . . . . .	2912	235	60	48	2	»	90	11	3	35	1	1
» de Entre-Rios . . . . .	2797	227	57	10	1	»	392	64	16	22	4	»
» de Corrientes . . . . .	327	68	24	68	26	15	131	74	45	44	22	10
» de la Villa Occidental	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
» del Estado Oriental . . . . .	5872	746	117	242	30	15	3031	889	208	212	43	16
» del Paraguay . . . . .	234	22	9	3	»	»	24	3	3	14	»	»
Total . . . . .	16726	1823	429	453	71	38	3995	1110	296	373	70	27

*Entrados á los puertos de la República. (Continuacion)*

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES										
	Suizos			Otras naciones			TOTAL				
	V	M	N	V	M	N	V	M	N	Total	
Puertos de Buenos Aires . . .	263	53	26	1252	116	46	19419	2969	996	23383	
» de Santa-Fé . . . . .	72	13	»	602	41	12	11448	1899	437	13784	
» de Entre-Ríos . . . . .	46	9	4	406	39	7	10785	1568	468	12821	
» de Corrientes . . . . .	38	12	8	158	69	35	3521	961	455	4937	
» de la V. Occidental.	2	1	»	»	»	»	6	1	»	7	
» del Estado Oriental.	130	32	15	396	108	65	23653	4291	1104	29058	
» del Paraguay . . . .	1	»	»	450	425	52	1975	667	151	2793	
Total . . . . .	552	121	55	2864	798	217	70809	12356	3608	86773	

PASAJEROS DE CABOTAJE

Salidos de los puertos de la República, según sexos, nacionalidades y destinos, durante el año 1876

DESTINOS	NACIONALIDADES											
	Argentinos			Alemanes			Austriacos			Belgas		
	V	M	N	V	M	N	V	M	N	V	M	N
Puertos de B. Aires...	5883	1230	389	414	64	23	58	3	39	1	»	»
» de Santa-Fé...	3932	1019	442	215	23	8	16	»	6	»	»	»
» de Entre-Ríos	3222	751	199	147	20	»	17	2	9	6	»	»
» de Corrientes.	1459	325	137	102	31	11	46	16	53	14	3	3
» de V. Occi'tal.	4	8	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
» del E. Oriental	3393	892	245	600	86	10	129	23	117	35	17	»
» del Paraguay.	398	99	45	19	»	»	3	»	4	»	»	»
Total.....	18291	4324	1458	1497	224	52	269	44	228	56	20	24

*Salidos de los puertos de la República. (Continuación)*

DESTINOS	NACIONALIDADES											
	Brasileros			Españoles			Franceses			Ingleses		
	V	M	N	V	M	N	V	M	N	V	M	N
Puertos de B. Aires..	54	2	»	2125	203	62	1404	188	38	763	105	13
» de Santa-Fé..	17	»	»	1167	106	21	67	87	3	332	39	7
» de Entre-Rios	22	3	»	1340	135	22	610	101	13	223	29	1
» de Corrientes.	48	15	3	441	93	36	189	29	19	149	23	24
» de V. Occi'tal.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
» del E. Oriental	281	146	48	4108	604	92	2088	419	51	1215	167	28
» del Paraguay.	98	»	»	180	22	2	77	13	15	33	2	»
Total.....	520	166	51	9361	1163	235	4975	837	139	2716	365	73

*Salidos de los puertos de la República. (Continuacion)*

DESTINOS	NACIONALIDADES											
	Italianos			N. Americanos			Orientales			Portugueses		
	V	M	N	V	M	N	V	M	N	V	M	N
Puertos de B. Aires.....	3913	399	84	105	4	»	403	59	27	56	2	»
» de San'a-Fé.....	2145	145	40	12	»	»	69	8	1	27	1	»
» de Entre-Rios.....	2080	185	61	15	»	»	237	34	5	22	2	»
» de Corrientes.....	559	45	18	51	10	1	156	75	35	29	16	14
» de V. Occi'tal.....	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
» del E. Oriental.....	4469	550	107	161	28	12	2555	664	170	204	68	27
» del Paraguay.....	201	24	7	»	»	»	22	8	3	6	1	»
Total.....	13368	1348	317	344	42	13	3442	848	241	344	90	41

*Salidos de los puertos de la República. (Continuacion)*

D E S T I N O S	N A C I O N A L I D A D E S										
	Suizos			Otras naciones			T O T A L				
	V	M	N	V	M	N	V	M	N	Total	
Puertos de Buenos Aires.....	223	30	12	494	54	16	15984	2344	668	18990	
» de Santa-Fé.....	44	8	5	1400	61	10	9977	1496	537	12010	
» de Entre-Rios.....	80	13	6	115	45	9	8142	1327	321	2790	
» de Corrientes.....	52	9	2	162	56	38	3478	757	349	4584	
» de Villa Occidental..	»	»	»	»	»	»	6	8	»	14	
» del Estado Oriental..	150	22	9	374	109	46	19850	3813	874	24537	
» del Paraguay.....	4	»	»	310	280	28	1355	465	97	1917	
Total.....	553	82	34	2852	605	147	58792	10210	2846	71842	

TABLA N.º 22.

## PASAJEROS DE ULTRAMAR

**Entrados á los puertos de la República, según sexos, nacionalidades y procedencias, durante el año de 1876.**

PROCEDECENCIAS	NACIONALIDADES											
	Argentinos			Alemanes			Austriacos			Belgas		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Puertos de Alemania..	24	7	2	97	38	15	5	5	5	7	«	1
Id. de Bélgica...	1	«	«	4	«	«	«	«	«	3	1	2
Id. del Brasil....	7	«	«	3	«	«	«	«	«	3	2	2
Id. de España...	«	«	«	«	«	«	«	«	«	«	«	«
Id. de Francia...	57	13	13	30	9	3	9	38	9	24	14	7
Id. de Inglaterra.	10	4	1	40	5	2	1	1	«	29	7	7

*Pasajeros de ultramar, entrados á los puertos de la República. (Continuacion)*

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES											
	Argentinos			Alemanes			Austriacos			Belgas		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Id. de Italia.....	5	4	2	“	“	“	12	11	12	“	“	“
Id. de N. América	“	“	“	1	“	“	“	“	“	“	“	“
Id. del Estado O..	7	3	“	5	2	1	2	“	“	“	“	“
Id. del Pacífico...	“	“	“	“	“	“	“	“	“	“	“	“
Otros puertos estran- geros.....	“	“	“	“	“	“	“	“	“	“	“	“
Total.....	111	31	18	180	5½	21	58	25	13	66	24	19

*Pasajeros de ultramar, entrados á los puertos de la República. (Continuacion)*

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES											
	Brasileros			Españoles			Franceses			Ingleses		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Puertos de Alemania.	5	1	4	50	6	4	19	4	4	4	1	4
Id. de Bélgica...	2	"	"	1	"	"	6	2	"	4	"	"
Id. del Brasil....	8	3	"	19	1	3	10	2	1	2	"	"
Id. de España...	"	"	"	61	13	13	14	"	"	"	"	"
Id. de Francia ..	7	"	"	942	358	130	1274	488	227	23	8	1
Id. de Inglaterra	10	2	"	350	39	11	68	19	14	409	165	79

*Pasajeros de ultramar, entrados á los puertos de la República. (Continuacion)*

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES											
	Brasileros			Españoles			Franceses			Ingleses		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Id. de Italia.....	"	"	"	69	27	14	17	2	"	1	"	"
Id. de N. América	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"
Id. del Estado O..	1	"	"	59	10	"	11	2	"	19	4	"
Id. del Pacifico...	"	"	"	45	6	9	1	"	"	1	"	"
Otros puertos estran- geros.....	"	"	"	3	1	3	1	"	"	1	2	5
<b>Total....</b>	<b>33</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>1599</b>	<b>461</b>	<b>187</b>	<b>1420</b>	<b>520</b>	<b>246</b>	<b>465</b>	<b>180</b>	<b>89</b>

*Pasajeros de ultramar, entrados en los puertos de la República. (Continuacion)*

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES											
	Italianos			N. Americanos			Orientales			Portugueses		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Puertos de Alemanias....	42	3	11	2	“	“	3	“	“	1	2	1
Id. de Bélgica.....	2	“	“	4	4	2	“	“	“	“	“	“
Id. del Brasil.....	16	1	“	3	“	“	“	“	“	3	“	“
Id. de España.....	25	5	7	“	“	“	“	“	“	16	1	“
Id. de Francia.....	2113	421	368	8	“	“	2	“	“	11	5	»
Id. de Inglaterra....	61	11	7	14	6	8	2	“	“	20	4	1

*Pasajeros de ultramar, entrados en los puertos de la Republica. (Continuacion)*

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES											
	Italianos			N. Americanos			Orientales			Portugueses		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Id. de Italia.....	2250	735	689	“	“	“	“	“	“	“	“	“
Id. de N' te-América.	“	“	“	4	4	2	“	“	“	“	“	“
Id. del E'do. Oriental	43	1	“	“	“	“	“	“	1	“	“	“
Id. del Pacífico.....	“	“	“	“	“	“	“	“	“	“	“	“
Otros puertos extranjeros.	“	“	“	“	“	“	“	“	“	“	“	“
Sumas.....	4552	1177	1082	35	14	12	7	“	52	11	“	2

*Pasajeros de ultramar, entrados á los puertos de la República. (Continuacion)*

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES						T O T A L E S			
	Suizos			Otras naciones			V.	M.	N.	TOTAL GENERAL
	V.	M.	N.	V.	M.	N.				
Puertos de Alemania.....	5	5	"	14	2	"	276	74	46	396
Id. de Bélgica.....	"	"	"	5	"	"	22	7	4	43
Id. del Brasil.....	"	"	"	2	"	"	76	9	6	91
Id. de España.....	"	"	"	"	"	"	116	18	21	155
Id. de Francia.....	233	86	65	13	3	2	4775	1414	816	7005
Id. de Inglaterra.....	4	"	"	16	1	1	1034	263	125	1422

*Pasajeros de ultramar, entrados á los puertos de la República. (Continuacion)*

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES						T O T A L E S			
	Suizos			Otras naciones			V.	M.	N.	TOTAL GENERAL
	V.	M.	N.	V.	M.	N.				
Puerto de Italia.....	2	2	"	3	4	1	2359	785	719	3863
Id. de Norte-América....	"	"	"	"	"	"	6	4	2	12
Id. del Estado Oriental..	"	"	"	"	"	"	149	22	1	172
Id. del Pacífico.....	"	"	"	"	"	"	47	6	9	62
Otros puertos extranjeros....	"	"	"	2	"	"	7	3	8	18
Sumas.....	244	93	65	56	10	4	8877	2605	1757	13239

PASAJEROS DE ULTRAMAR

Salidos de los Puertos de la República, según sexos, nacionalidades y destinos, durante el año 1976

DESTINOS	NACIONALIDADES											
	ARGENTINOS			ALEMANES			AUSTRIACOS			BÉLGAS		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Puertos Argentinos .....	4	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» de Alemania .....	3	3	3	56	14	8	1	—	—	—	—	—
» de Bélgica .....	2	—	11	8	—	—	—	—	—	13	4	3
» del Brasil .....	25	1	1	12	6	3	9	2	—	2	—	—
» de España .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» de Francia .....	37	20	16	27	2	—	4	1	—	8	—	2

*Pasajeros de Ultramar salidos de los puertos de la República, según sexos, nacionalidades y destinos. (Continuación)*

DESTINOS	NACIONALIDADES											
	ARGENTINOS			ALEMANES			AUSTRIACOS			BELGAS		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Puertos de Inglaterra.....	3	—	—	11	3	—	—	—	—	—	—	—
» de Italia.....	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» de Norte-América.....	—	—	—	4	1	—	—	—	—	—	—	—
» del Estado Oriental.....	1	—	—	5	1	1	—	—	—	—	—	—
» de Portugal.....	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sumas.....	78	26	33	123	27	12	14	3	—	24	6	3

*Pasajeros de ultramar salidos de los puertos de la República, según sexos, nacionalidades y destinos. (Continuación)*

DESTINOS	NACIONALIDADES																
	BRASILEROS			ESPAÑOLES			FRANCESES			INGLESES							
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.					
Puertos Argentinos . .	—	—	—	3	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» de Alemania.	1	—	—	7	—	—	2	—	—	—	—	7	1	—	—	—	—
» de Bélgica...	—	—	—	13	4	2	7	—	—	—	—	17	5	—	—	—	—
» del Brasil....	8	1	2	98	14	7	86	53	20	16	3	—	—	—	—	—	—
» de España...	—	—	—	532	97	47	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» de Francia..	2	—	—	366	72	49	641	260	106	8	1	—	—	—	—	—	—

*Pasajeros de ultramar salidos de los puertos de la República, según sexos, nacionalidades y destinos. (Continuación)*

DESTINOS	NACIONALIDADES											
	BRASILEROS			ESPAÑOLES			FRANCESES			INGLESES		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Puertos de Inglaterra.	4	4	—	25	4	—	4	2	—	181	64	55
» de Italia . . . .	—	—	—	152	24	18	1	—	—	—	—	—
» de Norte-América.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	3	3
» del Estado Oriental..	—	—	—	9	1	1	19	3	—	7	—	—
» de Portugal..	—	—	—	51	3	4	4	4	1	—	—	—
Sumas.	15	5	2	1256	219	128	790	322	130	240	77	58

*Pasajeros de Ultramar salidos de los puertos de la República, según sexos, nacionalidades y destinos. (Continuación)*

D E S T I N O S	NACIONALIDADES											
	ITALIANOS			N. AMERICANOS			ORIENTALES			PORTUGUESES		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Puertos Argentinos...	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» de Alemania.	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» de Bélgica...	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
» del Brasil....	280	34	7	3	—	—	1	—	—	18	—	—
» de España ..	12	3	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
» de Francia..	60	12	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*Pasajeros de Ultramar salidos de los puertos de la República, según sexos, nacionalidades y destinos. (Continuación)*

DESTINOS	NACIONALIDADES															
	ITALIANOS				N. AMERICANOS				ORIENTALES				PORTUGUESES			
	V.	M.	N.		V.	M.	N.		V.	M.	N.		V.	M.	N.	
Puertos de Inglaterra.	59	10	8		4	1	2		—	—	—		5	—	—	
» de Italia . . . .	3486	506	510		—	—	—		—	—	—		—	—	—	
» de Norte-América..	1	—	—		1	—	—		—	—	—		—	—	—	
» del Estado Oriental..	7	—	—		—	—	—		2	—	—		—	—	—	
» de Portugal..	1	1	3		—	—	—		—	—	—		2	—	—	
Sumas. . . .	3920	567	547		10	1	2		3	—	—		25	—	—	

*Pasajeros de ultramar salidos de los puertos de la República, según sexos, nacionalidades y destinos. (Continuación)*

DESTINOS	NACIONALIDADES						TOTAL			
	SUIZOS			OTRAS NACIONES			V.	M.	N.	TOTAL
	V.	M.	N.	V.	M.	N.				
Puertos Argentinos . . . . .	2	—	—	—	—	—	26	—	5	31
» de Alemania . . . . .	1	—	—	4	—	—	83	19	12	114
» de Bélgica . . . . .	—	—	—	—	—	—	63	13	16	92
» del Brasil . . . . .	5	1	—	1	—	—	570	115	40	725
» de España . . . . .	2	—	—	—	—	—	565	100	48	713
» de Francia . . . . .	21	3	2	4	—	—	1178	373	180	1731

*Pasajeros de ultramar salidos de los puertos de la República, segun sexos, nacionalidades y destinos. (Continuacion)*

D E S T I N O S	NACIONALIDADES						T O T A L			
	SUIZOS			OTRAS NACIONES			V.	M.	N.	TOTAL
	V.	M.	N.	V.	M.	N.				
Puertos de Inglaterra....	1	—	—	6	4	3	309	95	78	482
» de Italia.....	—	—	—	—	—	—	3639	532	528	4699
» de Norte-Amé- rica.....	—	—	—	—	—	—	10	4	3	17
» del Estado Orien- tal.....	1	—	—	—	—	—	51	5	5	58
» de Portugal.....	—	—	—	1	—	—	62	8	8	78
Sumas.....	33	4	2	16	4	3	6556	1264	920	8740

TABLA NÚM 19.  
RESUMEN DE ULTRAMAR Y CABOTAGE

**Pasajeros de ultramar y cabotaje, entrados en los puertos de la República, según sexo, nacionalidades y procedencias, durante el año de 1876.**

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES											
	Argentinos			Alemanes			Austriacos			Belgas		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Puertos Argentinos . . . . .	18570	3984	1313	1018	230	103	155	24	8	90	16	6
» del Estado Oriental	3309	900	286	499	67	30	123	26	14	69	21	34
» del Paraguay . . . . .	759	147	61	16	1	6	1	—	—	—	—	—
» de Ultramar . . . . .	104	28	18	175	52	20	56	25	13	66	24	19
Total . . . . .	22751	5059	1678	1708	350	159	335	75	35	225	61	59

*Pasajeros de ultramar y cabotaje, entrados en los puertos de la República. (Continuacion)*

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES											
	Brasileros			Españoles			Franceses			Ingleses		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Puertos Argentinos . . . . .	243	89	47	5600	642	168	3165	488	97	1841	228	59
» del Estado Oriental	602	179	76	5539	660	146	2157	424	43	1705	187	19
» del Paraguay . . . . .	160	26	8	199	27	8	85	14	1	38	3	3
» de Ultramar . . . . .	32	6	4	1540	451	187	1409	518	246	446	176	89
Total . . . . .	1037	300	135	12878	1780	509	6816	1444	387	4030	594	170

*Pasajeros de ultramar y cabotaje, entrados en los puertos de la República. (Continuación)*

PROCEDENCIAS	NACIONALIDADES											
	Italianos			N. Americanos			Orientales			Portugueses		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Puertos Argentinos . . . . .	10460	1055	303	238	41	23	947	219	86	147	27	11
» del Estado Oriental	5915	747	117	212	30	15	3031	889	208	213	43	16
» del Paraguay . . . . .	234	22	9	3	—	—	24	3	3	14	—	—
» de Ultramar . . . . .	4509	1176	1082	35	14	12	7	—	—	51	11	3
Total . . . . .	21118	3000	1511	488	85	50	4009	1111	297	425	81	30

*Pasajeros de ultramar y cabotaje, entrados en los puertos de la República. (Continuacion)*

PROCEDECIAS	NACIONALIDADES												
	Suizos			Otras naciones			TOTAL						
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	Total
Puertos Argentinos . . . . .	421	88	38	2118	265	100	45179	7398	2356	54933			
» del E. Oriental . . .	130	32	15	396	108	65	23802	4313	1105	29220			
» del Paraguay . . . . .	1	—	—	450	425	52	1975	667	151	2793			
» de Ultramar . . . . .	244	93	65	54	10	4	8728	2583	1756	13067			
Total . . . . .	796	213	118	3018	808	221	79684	14961	5368	100013			

TABLA NÚM. 20.

## RESUMEN DE ULTRANAR Y CABOTAGE

**Pasajeros de ultramar y cabotaje, salidos de los puertos de la República, según sexos, nacionalidades y destinos, durante el año de 1876.**

DESTINOS	NACIONALIDADES											
	Argentinos			Alemanes			Austriacos			Belgas		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Puertos Argentinos . . . . .	14504	3333	1169	878	138	42	137	21	12	107	21	3
» del Estado Oriental	3394	892	245	605	87	11	129	23	12	117	35	17
» del Paraguay . . . . .	398	99	45	19	—	—	3	—	—	4	—	—
» de Ultramar . . . . .	73	26	31	118	26	11	14	3	—	24	6	3
<b>Total . . . . .</b>	<b>18369</b>	<b>4350</b>	<b>1490</b>	<b>1620</b>	<b>251</b>	<b>64</b>	<b>283</b>	<b>47</b>	<b>24</b>	<b>252</b>	<b>62</b>	<b>23</b>

*Pasajeros de Ultramar y cabotaje, salidos de los puertos de la República. (Continuación)*

D E S T I N O S	NACIONALIDADES											
	Brasileros			Españoles			Franceses			Ingleses		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Puertos Argentinos . . . . .	141	20	3	5076	537	141	2818	405	76	1468	196	45
» del Estado Oriental	281	146	48	4117	605	93	2017	422	51	1222	167	28
» del Paraguay . . . . .	98	—	—	180	22	2	77	13	15	33	2	—
» de Ultramar . . . . .	15	5	2	1224	218	127	763	219	127	233	77	58
Total . . . . .	535	171	53	10617	1382	363	5765	1159	269	2956	442	131

*Pasajeros de ultramar y cabotaje salidos de los puertos de la República. (Continuacion)*

D E S T I N O S	NACIONALIDADES											
	Italianos			N. Americanos			Orientales			Portugueses		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Puertos Argentinos.....	8709	774	203	183	14	1	865	176	68	134	21	14
» del Estado Oriental	4476	550	107	161	28	12	2557	664	170	204	68	27
» del Paraguay.....	201	24	7	—	—	—	22	8	3	6	1	—
» de Ultramar.....	2902	567	547	10	1	2	1	—	—	25	—	—
Total.....	17288	1915	864	554	43	15	3445	848	241	369	90	41

*Pasajeros de ultramar y cabotaje salidos de los puertos de la República. (Continuacion)*

DESTINOS	NACIONALIDADES											
	Suizos			Otras naciones			TOTAL					
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	Total		
Puertos Argentinos . . . . .	399	60	25	2171	216	73	37613	5932	1875	45428		
» del E. Oriental . . . . .	151	22	9	371	109	46	19901	3818	876	24595		
» del Paraguay . . . . .	4	—	—	310	280	28	1355	465	97	1917		
» de Ultramar . . . . .	30	4	2	16	4	3	6479	1259	913	8651		
Total . . . . .	584	86	36	2868	609	150	65348	11474	3761	80583		

## Escribania de Marina

---

Escrituras por venta de buques.....	234
Matriculas.....	18
Chancelaciones.....	1
Obligaciones.....	6
Declaratorias.....	2
Poderes.....	1
Protocolizaciones.....	2
Contratos.....	3
Fianzas.....	30
Protestas.....	249

---

## Inspeccion de máquinas

---

Vapores inspeccionados.....	106
Patentes concedidas.....	84
Salvo-conductos concedidos.....	20
Composturas graves ordenadas.....	8
«    menores.....	14
Informes.....	147
Notas despachadas.....	70

Calderas condenadas como inservibles..	7
« inspeccionadas exterior é interiormente.....	63
« probadas por presion hidros-tática.....	16

---

### Inspeccion de Bahia

---

Informes.....	15
Notas diversas..	30
Patentes de seguridad.....	84
Vapores inspeccionados.....	106
Cuestiones resueltas.....	28
Salvo-conductos.....	20
Cuentas rendidas.....	48

---

### Inspeccion de Marina

---

Esta oficina ha intervenido en el racionamiento de la Capitanía Central y sus dependencias, lo mismo que en todas las provisiones de artículos navales y de máquina que se han hecho para las mismas.

Toda entrega que se hace por cuenta de la Nacion para estas reparticiones, es debidamente controlada por el Inspector de Marina, lo que representa verdadera economia.

Esta oficina ha intervenido en varios sumarios, ha pasado 148 notas, se han racionado con su intervencion 1,648 individuos, que representan 48,349 raciones, 79,588 libras de carne, 272 pesos fuertes de verdura.

---

## Oficina de Prácticos y Baqueanos

---

### PATENTES DE PRÁCTICOS

Lemanes.....	4
De los rios.....	13

### VIAGES DE BAQUEANOS

Al Paraguay.....	5
A las Palmas.....	49
« Zárate.....	11
« Martin Garcia.....	14
Al Rosario.....	5
A Reconquista.....	3
« Villa Occidental.....	2
« las Tres Bocas.....	32
Al Paraná.....	3

Al Tigre.....	21
« Riachuelo.....	13
« Rio Uruguay.....	9

DEMANDAS DE CAPITANES PARA CAMBIAR DE  
FONDEADERO Á SUS BUQUES

Buques.....	28
-------------	----

BOYAS COLOCADAS

En las Palmas.....	4
Sobre cascos.....	6
En las Tres Bocas.....	4
Exámen de Prácticos.....	1

---

Archivo de Marina

---

Las tareas de esta oficina han sido análogas á la del año anterior, aunque con mas recargo de trabajo, debido á sus varias traslaciones.

Cuando se cedió al Departamento de Agricultura el local que ocupaba este archivo, fué necesario sacar los lejjagos depositados por órden de fechas, sin poder prescindir de mezclar los de un año con otro ; permaneciendo estos así hasta tanto concluyeran de confeccionarse en otro local los nuevos

estantes donde se procedió á acomodarlos nuevamente segun el sistema establecido, despues de revisados en su mayor parte y renovadas las carpetas y rótulos destrozados durante el transporte.

Se llevan en esta oficina dos libros: uno de entradas y otro de salidas. En el primero se anotan, siguiendo el órden de fechas y estractando uno por uno, las notas, espedientes, etc., que se reciben. En el segundo los que salen.

Los documentos entrados durante el año se distribuyen del modo siguiente:

Notas de los Ministerios.....	292
«    « las dependencias inmediatas la Capitanía Central.....	970
«    « Capitanías y Subdelegaciones.....	1823
«    « Buques de la Escuadra....	759
«    « otras reparticiones.....	965
Roles de entradas de cabotage.....	2673
Salidas.....	7711
Espeditos de buques de ultramar....	458
Licencias de navegacion de id.....	573
Libros manuscritos.....	12
Partes del Tigre.....	303
Idem del Riachuelo.....	309
Borradores de notas.....	4830
	<hr/>
Suma.....	23478
	<hr/> <hr/>

Los salidos son:

Notas de los Ministerios.....	72
« « las Capitanias y Subdelegaciones.....	212
« « otras reparticiones.....	116
Espedientes, etc.....	18
	<hr/>
Suma.....	448
	<hr/>
Movimiento total.....	23896
	<hr/> <hr/>

Se han espedido *veinte y dos* informes y *doce* certificados. Han sido arreglados, despues de revisar uno á uno sus papeles, *diez y siete* legajos que comprenden cinco años, desde 1825 hasta 1829.

---

### Biblioteca y Registro Hidrográfico

---

Despues del estado que se presentó en la memoria del año anterior, se han aumentado las existencias de la Biblioteca y del Registro hidrográfico, lentamente, por los reducidos medios de que dispone la Capitanía Central.

Se ha conservado el material del mejor modo posible.

Los cronómetros están en observacion constante, á cargo de persona competente.

Algunos de ellos han sido proporcionados á buques de la Armada cuando ha sido necesario, como tambien cuando V. E. lo ha ordenado.

Esta oficina está llamada á prestar importantes servicios, una vez terminada su organizacion definitiva.

## Depósito correccional de menores

---

### MARCHA DEL DEPÓSITO

Después de estar definitivamente planteado el Depósito, se envió una circular á Capitánias y Subdelegaciones, dando cuenta de su fundacion, á objeto de darle á conocer á las autoridades locales y al público en general, y á fin de que los jóvenes que por su mala conducta no pudieran permanecer al lado de sus padres ó tutores, ó que quisieran seguir la marinería, pudieran ser entregados á este Depósito Correccional.

Se dirigió tambien una cópia del acta que debia servir de guia para el recibo de menores, recordando que la Capitania seria la única tutora del menor, y asegurando el cumplimiento de las obligaciones que le corresponden, segun lo dispone el reglamento del Depósito.

Teniendo presente que muchos padres ó tutores no quieren entregar los menores por toda la menor edad de los mismos y atendiendo á diversas observaciones, se ha decidido recibir algunos (temporariamente) advirtiendo al depositante que será de su deber atender al vestuario del menor, pues los que dá el Gobierno son para los entregados definitivamente, y que tampoco se les consideraria en la categoria de los demás, ni con accion á lo que pudieren ganar mientras permaneciesen en el Depósito.

La existencia actual de menores es de 61 de los que 40 son permanentes, y 21 temporarios —El movimiento habido se detalla como sigue:

PERMANENTES

Existencia en Mayo 1° de 1876.....	11
En Mayo ingresaron.....	6
« Junio « .....	2
« Julio « .....	1
« Agosto « .....	2
« Octubre « .....	4
« Diciembre « .....	4
« Enero de 1877 .....	4
« Febrero « .....	3
« Marzo « .....	1
« Abril « .....	2

Lo que dá una existencia total de..... 40

Estos cuarenta menores se hallan distribuidos del modo siguiente:

En la Escuela práctica establecida en el vapor	
« Coronel Paz ».....	20
En el vapor « Rosetti ».....	2
« « « « Resguardo ».....	1
« « « « Vigilante ».....	2
« « « « Talita ».....	1
« « lanchon « Don Gonzalo ».....	1
Abordo de buques mercantes.....	2
En la Capitanía Central.....	5
« « Subdelegacion del Tigre.....	2
« « Banda de música.....	4
Total.....	40

TEMPORARIOS

Existencia en Mayo 1° de 1876.....	8
En Mayo ingresaron.....	3
« Julio « .....	2
« Diciembre « .....	2
« Enero de 1877 .....	1
« Marzo « .....	2
« Abril « .....	3
	<hr/>
Lo que dá una existencia total de.....	21

Estos veinte y un menores se hallan distribuidos del modo siguiente:

En la escuela práctica establecida en el vapor « Coronel Paz ».....	15
En el vapor « Vigilante ».....	2
Abordo de buques de cabotage.....	1
En el lanchon « Don Gonzalo ».....	1
En la subdelegacion del Tigre.....	1
Idem banda de música.....	1
	<hr/>
Total.....	21
	<hr/> <hr/>

TRABAJOS EFECTUADOS EN EL DEPÓSITO

En el poco tiempo de existencia del Depósito, los menores han efectuado trabajos que importan una fuerte economía al Gobierno y que irá siendo mayor atendiendo á la marcha que lleva y adelantos de los menores.

Los trabajos principales efectuados por los menores, son los siguientes:

1º Carga, descarga y depósito de varias partidas de carbon del Estado.

Estos trabajos ocasionaban antes una série de gastos, y verificados por los menores dan lugar tambien á que la marineria pueda ocuparse en sus obligaciones ordinarias.

2º Han calafateado y arreglado por completo dos embarcaciones menores.

3º Han verificado varios trabajos en el taller de carpinteria, mesas, bancos, etc., sin mas gasto que el costo de madera empleada.

4º Han compuesto porcion de banderas, ropas, velas, etc., de la reparticion.

5º En el movimiento de embarcaciones, desembarco y transporte de inmigrantes, tienen prestados muchos servicios como tripulantes y sirvientes de la cámara.

6º Algunos menores tripularon tambien el lanchon «Don Gonzalo» que ha hecho varios viages trasportando carbon, presos, municiones, carga, etc., en beneficio de la Nacion.

7º Mientras permanecieron los presos políticos en el vapor «Coronel Paz», los menores han ahorrado iufinidad de gastos, pues quedaron para el servicio de ese buque ocho, de entre ellos, siendo los demás trasbordados al vapor «Espora». Lo mismo han estado á su cuidado y servicio todos los vapores que han servido de lazaretos flotantes.

La carpinteria del depósito estaba bastante desprovista de todas las herramientas indispensables; pero estas acaban de suplirse, y ahora podrán mejor regularizarse los trabajos.

Hay ya (12) doce menores distribuidos en los talleres. Aunque los trabajos para el mismo buque depósito no sean muchos, tienen, en su defecto, los menores, infinidad que se envían de esta Capitania.

Porción de útiles de carpintería que están en servicio de la Escuela del depósito, como los camarotes de los menores, han sido construidos por ellos, bajo la inmediata dirección del maestro carpintero que está abordo.

#### ESCUELA DEL DEPÓSITO

Los útiles para la Escuela, libros, papeles, etc., etc., han sido comprados con dinero de la caja del depósito, producido del trabajo de los mismos menores.

Para que puedan atender al mismo tiempo de darse clase á sus otras obligaciones, se les ha dividido en ranchos que asisten por turno á la clase.

El método empleado y la disciplina que observa el maestro están controlados por el Comandante del buque.

Hay algunos menores que por sus buenas disposiciones ó por haber ingresado con sus estudios hechos, sirven como de monitores ó segundos maestros.

#### SERVICIO È INSTRUCCION MILITAR DE MARINA

Distribuidos en ranchos los menores, hacen la guardia del buque, observándose para con ellos la misma disciplina que en un buque de guerra.

Se han formado varias brigadas con sus respectivos sargentos y cabos para la instrucción militar. Diariamente

hacen ejercicio, habiéndose para esto dividido en dos cuerpos, uno de reclutas y otro que hace ejercicio con armas; fuera de las horas de trabajo se les hace leer la táctica y las ordenanzas de marina.

Los menores reciben también instrucción de marinería. Ella comprende el ejercicio de bote á remo y á vela, que lo hacen diariamente, pues los menores son los que vienen á tierra en busca de los víveres, ejercicio de natación, etc, etc.

#### COMPORTACION DE MENORES

La conducta que observan los menores en general no puede ser tan buena como fuera de desear, por cuanto se entregan como perdidos, viciosos, llenos de malas inclinaciones, etc, y solo la continuidad de hacerles observar una disciplina rigurosa puede irles mejorando ó haciéndoles perder sus malas costumbres.

Pero como algunos no son entregados precisamente por ser viciosos sino para hacerles marineros, son éstos los que se elijen para comisiones delicadas y para venir con el bote á tierra, etc; estos mismos contribuyen á la buena disciplina de los demás menores.

#### LIBROS Y LIBRETAS

1º Un juego de libros especiales dan razon de la entrada y salida de dinero, haber y gastos de cada menor y capital efectivo de cada depósito.

2º El registro colectivo demuestra la conducta observada por los menores, fecha de entrada al depósito y salida á buques de guerra ó mercantes de la Nacion, con el sueldo

que ganan, etc., y otros datos especiales para la regularidad de la marcha del depósito.

3° Actas de entregas al depósito, firmadas por las personas que las efectúan y testigos.

4° Actas de entrega del depósito á buques de guerra ó mercantes de la Nación, donde se estipula con los Comandantes y patrones el sueldo que han de ganar los menores, tiempo que han de permanecer abordo y condiciones que impone el reglamento del depósito en caso de fuga del menor.

5° Actas de menores entregados á cortos plazos, en las que se hace constar las condiciones necesarias para hacer esta entrega.

6° Entrada y salida de vestuario y diversos artículos del depósito.

7° Copiador de notas, donde se asientan todas las que se relacionan con asuntos del Depósito.

8° Libretas individuales donde se anota la fecha de entrada del menor, la persona que efectua la entrega, filiación, su haber, gastos ocasionados y conducta observada por el menor, fecha de ingreso á buques mercantes de la nacion y sueldo que gozan.

#### CAJA DEL DEPÓSITO

##### *Entradas y salidas*

Depósito en los Bancos Nacional y  
de Carabassa. . . . . \$fts. 322 31

Se ha gastado desde la fundacion del Depósito hasta el 1° de Ma- yo de 1877.....	\$fts.	533 22
Entregado á madres de menores..	«	59 62
Disponible en la caja del depósito.	«	47 76

Como se vé, la entrada de caja es ya bastante crecida, atendiendo á que los menores que van á buques mercantes, como representantes de bandera, son pocos, pues tienen que ser elegidos entre los que observan mejor conducta.

De ahora en adelante podrán ser mayores las entradas.

La cantidad que figura en este capítulo entregado á madres de menores, ha sido la mas de las veces para atender á gastos ó necesidades especiales de los mismos.

---

### Oficina del Telégrafo

---

Se ha dado cuenta á la oficina del oficial 1° de los dias hábiles é inhábiles durante un año, cuyo dato se encuentra en el capítulo respectivo, habiéndose proporcionado el mismo antecedente á las personas que lo han solicitado.

Se ha hecho con regularidad el servicio de señales á los buques de la Armada Nacional y á los de la Capitanía Central, siempre que lo han requerido las atenciones del servicio.

Se ha dado cuenta de las siguientes entradas y salidas de buques :

**BUQUES DE GUERRA**

NACIONALIDADES	Entrada	Salida
Nacionales . . . . .	35	23
Italianos . . . . .	11	9
Ingleses . . . . .	10	7
Norte-Americanos . . . . .	5	4
Españoles . . . . .	2	1
Franceses . . . . .	3	2
Orientales . . . . .	—	1
Total . . . .	66	47

## VAPORES MERCANTES

NACIONALIDADES	Entrada	Salida
Nacionales.....	210	176
Orientales.....	200	188
Ingleses.....	200	171
Franceses.....	159	154
Brasileros.....	27	25
Italianos.....	25	25
Alemanes.....	23	10
Belgas.....	1	—
Danés.....	1	—
Noruegos.....	2	—
Total....	848	749

Servicio del estacionario «Vanguardia»

---

Se han visitado 518 buques de ultramar, de las nacionalidades siguientes:

Argentinos .....	7
Austriacos.....	1
Alemanes.....	57
Belgas.....	1
Brasileros.....	19
Dinamarqueses.....	1
Españoles .....	122
Franceses.....	29
Holandeses.....	18
Ingleses .....	99
Italianos .....	74
Norte-Americanos.....	42
Noruegos.....	23
Orientales.....	1
Portugueses.....	8
Rusos.....	1
Suecos.....	15
	<hr/>
	518
	<hr/>

De estos buques han sido sometidos á cuarentena 42 procedentes de puertos infestados.

ARRESTOS

Prácticos lemanes.....	32
Cadetes del Colegio Militar.....	4
Menores.....	5
Oficiales.....	9
Patrones de ballenera.....	5
Presos políticos.....	5
Prácticos del puerto.....	2
Marineros de buques mercantes.....	11
Lanchas sometidas á cuarentena, por cargar de los paquetes procedentes de puertos infestados.....	451

ENTRADA DE VAPORES DE ULTRAMAR

Ingleses.....	113
Franceses.....	52
Italianos.....	21
Alemanes.....	35
Belgas.....	4
Holandeses.....	3
Noruegos.....	2
Españoles.....	1
	<hr/>
	231
	<hr/> <hr/>

De estos vapores 42 han sido sometidos á cuarentena por proceder de puertos infestados.

NOTIFICACIONES Y DETENCIONES DE BUQUES DE ULTRAMAR

Buques notificados por pago de cuentas.	15
« embargados por pilotage.....	5

Se han atendido varias demandas de lancheros por diferencia en las cargas.

BUQUES PERDIDOS EN EL PUERTO

- 1 Bergantin holandés con cargamento de frutos del país.
- 2 Goletas argentinas, una con cargamento de madera y la otra vacía.
- 1 Balandra cargada de carbon.
- 6 Paylebots, cuatro vacíos y dos con carga general.
- 3 Balleneras del tráfico.
- 1 Vapor vacío.

---

Estado de los viages hechos por las embarcaciones á cargo de la Capitania Central, desde el 1° de Mayo de 1876 hasta el 1° de Mayo de 1877.

---

	Nombres	Núm. de viages
Vapor	« Vigilante ».....	80
«	« Resguardo »... ..	163
«	« Talita ».... ..	556
Lanchon	« Don Gonzalo ».....	21
	Suma.....	<u>820</u>

El número menor de viajes que ha verificado el «Vigilante» se compensa por haber sido éstos mucho mas largos que los del «Resguardo», que casi siempre ha estado funcionando en solo el Rio de la Plata, en tanto que el otro ha marchado hasta las Misiones ó Goya algunas veces.

---

### Junta de Sanidad

---

La Junta de Sanidad ha funcionado como de ordinario, aunque un tanto recargada con motivo de la fiebre amarilla desarrollada últimamente en el Brasil.

Notas dirigidas.....	77
Circulares.....	10
Informes.....	12

Ademas se han puesto en cuarentena, con su intervencion, 42 vapores procedentes de puertos infestados, con un número de pasajeros igual á 977. El término medio de estas cuarentenas ha sido de 15 dias.

De estos vapores, son :

- 1 belga.
- 6 italianos.
- 17 ingleses.
- 10 alemanes.
- 8 franceses.

Además se han puesto tambien en cuarentena 451 lanchas con carga de los mencionados vapores, y se ha pasado visita sanitaria á 518 buques de ultramar.

## Lazaretos flótables

---

El servicio de los lazaretos se ha hecho con regularidad, habiendo estado á cargo del médico D. Valentin Delgadillo, antiguo empleado de esta Capitanía.

Este año han hecho el servicio de lazaretos los vapores « Coronel Paz » y « Rosetti. »

La policía cuarentenaria estuvo á cargo del vapor « Pavon » y los vapores de la Capitanía Central hacían el servicio de comunicación diaria.

La cuarentena empezó el 1° de Febrero y terminó el 1° de Junio.

Durante este tiempo entraron en cuarentena 27 vapores con 504 pasajeros en todo.

Fueron puestas en cuarentena 160 lanchas.

Permítome hacer notar la enorme disminución relativamente al año anterior, en que entraron 45 vapores con 879 pasajeros y se pusieron en cuarentena 412 lanchas.

El término medio de las cuarentenas ha sido el de 15 días, desde la salida del puerto infestado.

En el Tuyú se estableció también servicio cuarentenario á cargo del cirujano D. José Ruiz, que había servido antes en la Armada Nacional.

Como se ha pretendido alarmar á la población, asegurando

que en aquel punto se puso en libre plática un buque sin haber hecho la cuarentena ordenada, aprovecho esta oportunidad para esplicar á V. E. lo ocurrido.

El bergantin español « Maria Rosa » salió en lastre de Rio Janeiro el dia 23 de Marzo del presente año, dando su entrada en el puerto del Tuyú el dia 9 de Abril ppdo., habiendo empleado en su viage, incluso la estadia en aquel puerto hasta que presentó sus papeles, 18 dias ; es decir, 3 mas de los designados para la cuarentena.

No traia pasageros y la tripulacion se encontraba en el mejor estado de salud, sin haber tenido la mas mínima novedad en el viage, durante el cual habia hecho la cuarentena.

Estos hechos pueden probarse con documentos que existen en esta Capitania Central y en la Subdelegacion del Tuyú.

La vigilancia sanitaria ha sido estricta, lo que no ha impedido se tengan con el comercio todas aquellas deferencias que en nada pueden perjudicar las prescripciones de los reglamentos.

---

### Multas

---

Las multas impuestas por la Capitania y sus dependencias en el lapso de tiempo que abraza esta Memoria ascienden á la cantidad de (304 \$fts. 19 centavos), *trescientos cuatro pesos fuertes y diez y nueve centavos*, la misma que se ha entregado en Tesoreria.

El ramo de multas estaba descuidado cuando se se me encomendó la Capitania, no habiendo sido jamás de práctica ni publicar las multas, ni verter su producido en las arcas nacionales.

Ordené y sistemé, sin embargo, la publicacion, y así se hizo por algun tiempo.

Pero viéndose que dichas multas no tenían importancia, y que su monto era insignificante á punto de no merecer muchas veces el gasto de su publicacion, ésta dejó de hacerse.

La esperiencia ha revelado en el servicio que las multas ínfimas, como establece el antiguo reglamento, lejos de reprimir las infracciones al mismo, las sostienen y fomentan, pues ellas suelen producir al particular diez, veinte ó cien veces el valor de una multa. De ahí que le convenga infringir el reglamento y luego pagar.

Delante de estos resultados, los capitanes y subdelegados en general, prescinden de multar, y mas bien, dentro de sus atribuciones, aplican otras penas; detenciones, por ejemplo, de unos treinta dias, lo que es mucho mas eficaz.

Esto aminora en mucho el monto de dichas multas, á extremo de hacerlo ínfimo algunos meses.

La oficina de estadística lleva con regularidad los cuadros de las multas, que se controlan debidamente integrándose á Tesoreria su importe y á Contaduria las cuentas respectivas.

La publicacion ha vuelto á hacerse de poco tiempo á esta parte, en vista de los ataques de algunos diarios respecto de este punto, al cual se ha dado una importancia que en realidad no tiene, ni la debe haber tenido anteriormente, cuando ningun Capitan de puerto las ha publicado anteriormente, ni ha rendido cuenta de ellas.

## Movimiento de carbon

El cuadro siguiente espresa detalladamente el movimiento de carbon del Estado, ocurrido en sus depósitos, embarcaciones, etc.

De él resulta que se consumieron :

	<u>Libras carbon</u>
En los buques de la Armada. . . . .	3104137
« la Escuela Naval, vapor «Brown».	260306
« los buques dependientes de la Capitanía Central. . . . .	3557800
En los depósitos. . . . .	66942
« Varias reparticiones nacionales..	76201
« varios vapores particulares al servicio de la Nacion. . . . .	203323
Suma. . . . .	<u>7268709</u>

ó sea 3287 toneladas y mil ciento cincuenta y dos libras.

Comparado este consumo con el de 1875, que llegó á 10.092,392 libras ó sean 4,564 toneladas 1,383 libras, se vé que en 1876 se han consumido MIL DOSCIENTAS SETENTA Y SIETE TONELADAS Y 236 LIBRAS de carbon ménos que en 1875.

El total de carbon que la Nacion tenia en sus depósitos y embarcaciones, en 31 de Diciembre de 1876, era, segun lo espresa el cuadro siguiente de 1686839 libras ó sean 762 toneladas 2,057 libras.

Movimiento de carbon del Estado en los depósitos

DEPÓSITOS	Sobrante	Recibido	Suma de lo
	de 1875	en 1876	existente y recibido
	LIBRAS	LIBRAS	LIBRAS
Capitania Central.....	3700	373161	376861
Tigre .....	42634	732768	775402
Martin Garcia.....	487206	43417	530622
Rosario.....	44619	767217	811836
Uruguay (1) .....	831716	201964	1033690
Villa Occidental.....	180896	—	180896
Patagones.....	331650	—	331650
Concordia.....	4422	—	4422
Reconquista.....	21005	—	21005
EMBARCACIONES			
Encorazado « Los Andes » ...	210044	—	210044
Id. « El Plata » .....	177974	88584	266558
Cañonera « Paraná » .....	94743	473812	568555
Id. « Uruguay » .....	33237	343595	376832
Id. « República » .....	8843	360083	368926
Id. « Constitucion » .....	19899	22849	42748
Id. « Bermejo » (2) .....	73539	2230	75769
Id. « Pilcomayo » .....	6633	54645	61278
Vapor « Fulminante » .....	77385	112222	189607
Id. « Pavon » .....	41000	1219906	1260906
Id. « Brown » .....	78097	248812	326909
Id. « Coronel Paz » .....	5819	635645	641464
Id. « Rosetti » .....	—	4422	4422
Id. « Espora » .....	—	676175	676175

(1) En el depósito del Uruguay apareció un déficit de 366001 libras carbon ó sean 165 toneladas 1186 libras; el encargado de este depósito fugó.

(2) Al hacer el cálculo de la existencia de carbon en este buque, cuando llegó de Inglaterra, se cometió un error en más, segun el comandante, de 15236 libras ó sean 6 toneladas 1970 libras.

embarcaciones, etc., durante el año 1876.

Consumido en 1876	Sobrante para 1877	OBSERVACIONES
LIBRAS	LIBRAS	
360576	16285	Incluyense en el consumo 316,161 libras entregadas á varios buques y Oficinas Nacionales.
768166	7236	El consumo es por entregas á embarcaciones de la Nacion.
515486	15136	Incluyense en el consumo 472,999 libras entregadas á embarcaciones de la Nacion.
708829	103007	El consumo es por entregas á embarcaciones de la Nacion
655372	12307	Idem idem.
142397	38499	Idem idem.
—	331650	
—	4422	
18794	2211	Idem idem.
147925	62119	Incluyense en el consumo 2,461 libras entregadas á embarcaciones de la Nacion.
136112	130446	Incluyense en el consumo 4,802 libras entregadas á embarcaciones de la Nacion.
482020	86535	
351167	25665	
314015	54911	Incluyense en el consumo 2,911 libras entregadas á embarcaciones de la Nacion.
42748	—	
60533	—	Incluyense en el consumo 17,349 libras entregadas á embarcaciones de la Nacion.
53138	8140	Incluyense en el consumo 9,577 libras entregadas á embarcaciones de la Nacion.
167497	22110	
1222906	38000	
228976	97933	Incluyense en el consumo 6,211 libras entregadas á embarcaciones de la Nacion.
537800	103664	Incluyense en el consumo 474,700 libras entregadas á embarcaciones de la Nacion.
4422	—	
327785	348390	El consumo abordo ha sido solo de 2,211 libras ; el resto se entregó á otros vapores.

Movimiento de carbon

DEPÓSITOS	Sobrante de 1875		Recibido en 1876		Suma de lo existente y recibido	
	LIBRAS		LIBRAS		LIBRAS	
Id. « Santa-Fé » (3).....	191815		230518		422333	
Id. « D. Gonzalo » (4) ...	11230		175178		186408	
Id. « P. Buenos Aires » (5)	121428		572911		694339	
Id. Aviso « Resguardo ».	15547		731315		746862	
Id. Id. « Vigilante »...	31988		405957		437945	
Id. « Talita » .....	—		170060		170060	
Id. « Torpedo » .....	—		37541		37541	
Id. « Luisita » .....	—		55249		55249	
Id. « Choelechoel » .....	48642		55865		104507	
Id. « Martin Garcia » (6) ..	—		10040		10040	
Id. « Resg'do » del Rosario	—		101098		101098	
Bergantin goleta « Rosales » ...	3600		17624		21224	
Estacionario « Vanguardia »...	37593		22110		59703	
VARIAS REPARTICIONES						
Ministerio de la Guerra.....	—		2040		2040	
Secretaría del Sr. Presidente..	—		5620		5620	
Parque de Artillería.....	—		61908		61908	
Colegio Militar.....	—		4422		4422	
Subdelegacion del Riachuelo ..	—		2211		2211	
Vapores de particulares (7)....	—		203323		203323	
Sumas.....	3236903		9236497		12473400	
	Tonel.	Libras	Tonel.	Libras	Tonel.	Libras
O sean.....	1463	2210	4177	1170	5641	1149

(3) Este vapor se arrendó á un particular con la existencia que figura para 1877.

(4) El vapor «D. Gonzalo» se entregó al gobierno paraguayo con el carbon que tenia abordo á su llegada á la Asuncion.

(5) Este vapor fué entregado al gobierno de Buenos Aires, á quien pertenecia.

(6) Este vapor, antes «Telégrafo», comprado en Montevideo, se perdió en Martin Garcia.

(7) El carbon consumido por vapores de particulares, lo ha sido por haber prestado sus servicios á la Nacion, ya por haberse arrendado ó por haberse remunerado sus servicios con solo el combustible necesario para su movimiento.

Continuacion)

Consumido en 1876		Sobrante para 1877		OBSERVACIONES
LIBRAS		LIBRAS		
411278		11055		Inclúyense en el consumo 100,603 libras entregadas á otros vapores.
186408		—		
694339		—		Inclúyense en el consumo 20,690 libras entregadas á otros vapores.
658617		88245		
387374		50571		Inclúyense en el consumo 110,807 libras entregadas á otros vapores.
170060		—		
37541		—		
55249		—		
104507		—		
10040		—		
101098		—		
12790		8434		
39835		19868		
2040		—		
5620		—		
61908		—		
4422		—		
2211		—		
203323		—		
10405324		1686839		
Tonel.	Libras	Tonel.	Libras	
4706	358	762	7057	

dole los de la subdelegacion del Tigre, evaluados en (6,000 pesos fuertes) *seis mil pesos fuertes*.

Las demás Capitanías y subdelegaciones han ocupado sus marineros en las composturas de sus embarcaciones y muebles, y en la conservacion en el mejor estado de limpieza de sus puertos y riberas, trabajos que si se hubieran pagado, serian una erogacion considerable al Gobiernos en las circunstancias actuales.

Algunos trabajos de la Capitanía Central fueron premiados en la última Expositon Industrial que tuvo lugar en esta ciudad.

DETALLE DE TRABAJOS VERIFICADOS

*Trabajos de carpinteria*

	<u>Valor aproximativo</u>
1 Tabique en la Ayudantía, piso de madera, armario, estantes y armero.....	\$fts. 112
24 Camarotes para dormir los marineros..	« 114 88
1 Compostura á una falúa de esta Capitanía.....	« 32
3 Armazones de cedro para el depósito del contra-maestre.....	« 138 72
1 Mesa de cedro para el comedor de los oficiales.....	« 40
1 Rinconera de cedro en forma de armario.....	« 24
1 Aparador de cedro con piedra mármol.	« 179 16
2 Armazones para el depósito de artículos navales.....	« 104

	\$fts.	
1 Armazon y dos altillos en la despensa..	12	
1 Altillo en el segundo piso para dormitorio de los ordenanzas .....	« 50	08
1 Vidriera en la letrina del mismo piso..	« 5	40
1 Puerta de cedro con marco en la letrina del mismo piso.....	« 32	
Tabiques de las mismas letrinas en el mismo piso.....	« 28	
Compostura de dos falúas.....	« 64	
1 Altillo en las letrinas del primer piso..	« 48	24
1 Altillo en la carpinteria para depósitos de madera.....	« 37	84
Tabiques de las letrinas del primer piso.	« 28	
4 Medios puntos de persianas de cedro para el tercer piso.....	« 43	20
1 Escritorio de diez cajones, de cedro...	« 71	92
1 « de catorce cajones.....	« 87	92
1 Puerta con tabique para la cocina.....	« 16	80
16 Postigos para las puertas de las habitaciones de los oficiales.....	« 49	60
Compostura de una falúa.....	« 56	
6 Puertas persianas, cuatro para la cocina y dos para la despensa del tercer piso.	« 42	56
1 Tabique en la oficina de estadística....	« 67	52
1 Techo del resumidero de las letrinas en la azotea .....	« 27	84
1 Techo de galeria del tercer piso.....	« 393	28
1 Altillo en el tercer piso.....	« 32	

	<u>Valor aproximativo</u>	
3 Casillas en la azotea, con pisos, puertas, persianas, etc . . . . .	\$fts.	414 96
3 Vidrieras de cedro para modelos de embarcaciones . . . . .	«	104
1 Escalera que va á la azotea . . . . .	«	349 80
2 Armazones para el archivo con un tabique en el tercer piso . . . . .	«	468 84
1 Compostura de dos falúas . . . . .	«	136
1 Puerta de cedro con sus marcos y contra-marcos en el tercer piso . . . . .	«	49 56
	<hr/>	
Suma . . . . .	\$fts.	3198 12
	<hr/> <hr/>	

*Trabajos de albañilería*

1 Pozo para una letrina en el primer patio . . . . .	\$fts.	28
1 Id para resumidero de la cocina . . . . .	«	24
1 Caño de la cocina al resumidero . . . . .	«	10
1 Puerta en la letrina del segundo piso . . . . .	«	12
Reconstrucción de las letrinas del patio bajo, colocándoles escupideras nuevas, levantando un tabique; colocando un piso y formar un sótano . . . . .	«	72
Se ha levantado un tabique y hecho un altillo en la letrina del segundo piso y los asientos . . . . .	«	48

Se ha levantado un piso de baldosa en un cuarto del primer patio para colocarlo de madera, y hecho un caño para el resumidero de la cocina.....	\$fts.	18
Se han reformado los inodoros de las letrinas y se ha hecho un tabique en el veredon del patio grande.....	«	40
Se ha abierto una puerta bajo la escalera principal.....	«	6
Se ha abierto una puerta grande para la oficina de estadística.....	«	10
1 Ventana de media línea para un altillo en el último piso.....	«	8
En el piso de la azotea, del lado de la calle 25 de Mayo, se hizo un cuadrado para dar paso á una escalera, en seguimiento de la principal.....	«	16
Se ha construido una pieza para depósito de banderas y de varios otros artículos.....	«	68
1 Pileta en la cocina.....	«	10
Compustura en los reboques del edificio.	«	60
Blanqueo del patio principal.....	«	16
Blanqueo de las letrinas tres veces....	«	6
Id de la cocina.....	«	6
Compostura del piso de la cocina.....	«	8
Id de la chimenea de la cocina.....	«	6
Suma.....	\$fts.	472

## RESÚMEN

Valor aproximativo de los trabajos de albañilería.....	\$fts. 472
Id id id de carpintería.....	« 3198 12
	<hr/>
Suma total.....	\$fts. 3670 12
	<hr/> <hr/>

---

### Guardia Nacional

---

Se han enrolado en esta Capitanía Central, hasta la fecha, desde que se abrió el enrolamiento 953 ciudadanos.

Los Gobiernos de Provincia (litorales) no han dado aun á la guardia nacional de marina la organizacion que corresponde, con arreglo á lo dispuesto en el artículo 3º del decreto fecha 6 de Abril de 1875.

---

# PARTE IV

---

## CAPITANIAS Y SUBDELEGACIONES

---

id. de cabotage 12,939; vapores de ultramar 30; id. de cabotage 3,612.

*Matriculas, ventas, cambios de bandera, etc.*—244 matriculas—106 ventas.

*Siniestros maritimos dentro de la jurisdiccion*, 73.

*Auxilios requeridos y prestados á pedido de Consules, Capitanes*, 26.

*Producido de multas*—Multados 64.

*Movimiento de existencias navales de la Nacion, carbon, etc.*—Carbon recibido 2.952,574 libras. Consumido. 2.132,371 libras. Quedan para 1877, 458,622 libras.

*Demandas atendidas*, 660.

*Permisos y órdenes*, 1,171.

*Delitos cometidos y sumarios levantados*, 19.

*Detenciones y embargos*, 703.

*Arrestos impuestos*, 183.

*Guardia Nacional de Marina*—Enrolados 811.

*Pasages espedidos*, 2,666.

*Patentes diversas*, 83.

*Viages hechos por las embarcaciones de las Capitanias*, 460.

---

## SUBDELEGACION DEL RIACHUELO

### PRESUPUESTO MENSUAL DE LA REPARTICION

	1876	1877
Un Jefe.....	\$fts. 150	127 50
Un Ayudante de 1ª clase.....	» 57	48 45
Dos id. de 2ª clase.....	» 114	45
Un Escribiente.....	» 40	34
Un Contramaestre.....	» 28	23 80
Un Guardian.....	» 20	17
Diez y ocho marineros.....	» 288	176 80
Alquiler de casa.....	« 80	68
Escritorio y alumbrado.....	« 10	10
Al mes.....	\$fts. 787	550 55

Resulta una economía mensual en el año 77, sobre el 76, de \$fts. 236 45, que equivale á \$fts. 2,837 40 al año.

*Despacho inmediato*—Circulares, notas, telégramas, etc. 73; informes 8.

*Trabajos y mejoras verificados*—Se ha practicado un canal que pone en comunicacion las aguas del Riacho con las del rio; mide una estension de trescientos cincuenta metros de longitud por setenta de ancho, con una profundidad de ocho piés. Con los trabajos de draga se ha abierto un canal de mil metros de largo por cincuenta de ancho.

*Trabajos y mejoras propuestos*—Se hace necesario verificar una compostura en el muelle, que se encuentra en un estado deplorable, y que, si se abandona, pasado un tiempo vendrá á costar grandes sumas su compostura, que hoy se puede verificar por poco costo. Es conveniente se hagan reparaciones en la casilla-farola de ese Riacho; aumento de personal se hace necesario para el buen servicio y policia.

*Movimiento de buques*—Embarcaciones entradas y salidas 6,284.

*Matrículas, ventas, cambios de bandera, e'c.*—Ventas 16. Buques carenados 39.

*Sinistros marítimas dentro de la jurisdiccion*—6.

*Auxilios requeridos y prestados á pedido de Consules, Capitanes, etc.*—1.

*Producido de multas*—Se han impuesto 4.

*Demandas atendidas*—196.

*Permisos y órdenes*—541.

*Detenciones y embargos*—71.

*Viages hechos por embarcaciones de la jurisdiccion*—28.

---

## SUBDELEGACION DEL TIGRE

### PRESUPUESTO MENSUAL DE LA REPARTICION

	1876	1877
Un Jefe.....	\$fts. 100	85
Un Ayudante de 1ª clase.....	» . 74	62 90
Un id. de 2ª clase.....	» 57	—
Un Escribiente.....	» 40	34
Un Contramaestre. ....	» 28	23 80
Un Guardian.....	» 20	17
Diez y ocho marineros.....	» 288	176 80
Alquiler de casa... ..	» 20	17
Escritorio y alumbrado.....	» 10	10
Al mes.....	\$fts. 637	426 50

Resulta una economía mensual en el año 77, sobre el 76, de 210 50 pesos fuertes, que equivale á \$fts. 2526 al año.

*Despacho inmediato*—Notas y telégramas recibidos 464  
—Idem idem mandados 280.

*Trabajos y mejoras verificados*—Se ha terminado la canalización del Riacho de San Fernando—Se ha hecho con los marineros de la repartición un terraplen de 56 metros 30 centímetros de largo, 27 metros 20 centímetros de ancho y 3 metros de altura, y sobre dicho terraplen un jardín á la inglesa con plantas indígenas y exóticas, que está calculado por personas peritas en 6,000 pesos fuertes. A más se ha verificado un canal para puerto de entrada y salida de las falúas de la repartición y para depósito de embarcaciones—Se ha pintado el interior y exterior del edificio de madera—Se han repuesto 9 boyas en el canal de San Fernando.

*Trabajos y mejoras propuestos*—Seria conveniente la apertura del arroyo de las Carabelas, como así tambien aceptar la propuesta de Juan Lafon, que se obliga á abrir el arroyo Carapachay hácia el Paraná de las Palmas, sin remuneracion de ninguna especie.

*Construccion de embarcaciones*—Se han construido 55.

*Movimiento de buques*—Entrados: buques de vela cargados 1,530 y 273 en lastre con 19,988 toneladas y 5,032 tripulantes.

Vapores 308 con 4,940 toneladas y 5,724 tripulantes.

Salidos: buques de vela cargados 422; en lastre 1,415 con 20,628 toneladas y 5,315 tripulantes.

Vapores 292 con 40,141 toneladas y 5,418 tripulantes.

*Movimiento de pasajeros*—Entrados 9789. Salidos 6,697.

*Matriculas, ventas, cambios de bandera, etc.*—Se han

matriculado 133 embarcaciones, vendido treinta, compuesto 104.

*Siniestros marítimos dentro de la jurisdicción, 2.*

*Producido de multas*—Se han impuesto 27.

*Movimiento de existencias navales de la Nación, carbon, etc.*—Carbon recibido libras 775,402. Consumido 768,166 libras. Quedan para 1877 libras 7,236.

*Demandas atendidas, 20.*

*Permisos y órdenes, 55.*

*Detenciones y embargos, 101.*

*Pasajes espedidos, 998.*

*Viages hechos por las embarcaciones de la Capitanía, 200.*

---

## CAPITANIA DEL ROSARIO

### PRESUPUESTO MENSUAL DE LA REPARTICION

	1876	1877
Un Jefe.....	\$fts. 200	170
Un Ayudante de 1 <sup>a</sup> clase.....	» 80	68
Un id. de 2 <sup>a</sup> clase.....	» 60	51
Un médico de puerto.....	» 100	85
Un Escribiente.....	» 50	42
Dos Guardianes.....	» 40	34
Veinte y cuatro marineros.....	» 384	272
Alquiler de casa.....	» 40	—
Alumbrado y escritorio.....	» 10	10
Al mes.....	\$fts. 964	732

Resulta una economía mensual de 232 \$fts. en el año 77, sobre el 76, lo que equivale á \$fts. 2784 al año.

*Despacho inmediato*—Recibidos: notas 1,191; telégramas 470. Dirijidos: notas 801; telégramas 778. Recibido de la Comisaria de Guerra y Marina 767 bultos para darles curso.

*Trabajos y mejoras verificados*—Fué refaccionado el edificio que ocupa la Capitanía que es de propiedad Nacional. Se colocaron muertos en el puerto para garantir la amarrazon de los buques. Se ha aumentado considerablemente la poblacion de las islas.

*Trabajos y mejoras propuestos*—Es muy necesario aumentar una pieza ó galpon en el edificio de la Capitanía. Se necesita saber hasta dónde alcanza la jurisdiccion de la Capitanía, que no se ha deslindado aun, y que es requerido para el mejor servicio. Es urgentemente reclamada una lancha á vapor, pues no pueden desempeñarse ciertas comisiones por la falta de medios de locomocion. Convendria despachar los proyectos pendientes para el establecimiento de muelles y mercados flotantes. Es muy requerido establecer un lazareto que responda al importante movimiento mercantil de ese puerto.

Se necesitan muebles para la Capitanía.

*Construccion de embarcaciones*, 26.

*Movimiento de buques*—Entrados: vapores de ultramar 15 con 13,681 toneladas y 539 tripulantes. Buques á vela, de ultramar cargados 66 con 17,532 toneladas y 607 tripulantes; en lastre 25 con 10,577 toneladas y 242 tripulantes. Buques de cabotaje cargados 681; en lastre 236. Salidos: vapores de ultramar 16 con 14,888 toneladas y 567 tripulantes. Buques de vela, de ultramar, cargados 65 con 20,668 toneladas y 606 tripulantes; en lastre 33 con 9,305 tonela-

das y 316 tripulantes. Buques á vela, de cabotage, cargados 587; en lastre 328.

*Movimiento de pasajeros*—Entrados: 10,828. Salidos 8,822.

*Matriculas, ventas, cambio de bandera, etc.*—Se han matriculado 52 buques, construido 26, vendido 31, botados al agua 26, carenado 34.

*Siniestros maritimos dentro de la jurisdiccion*, 3.

*Auxilios requeridos y prestados á pedido de Cónsules, Capitanes, etc.*—Se han prestado 5 veces.

*Producido de multas*—Se han impuesto 4.

*Movimiento de existencias navales de la Nacion, carbon, e'c.*—Carbon recibido en el depósito, libras 811,836. Consumido 708,829 libras. Queda para 1877 libras 103,007.

*Permisos y órdenes*, 52.

*Detenciones y embargos*, 183.

*Arrestos impuestos*, 183.

*Guardia Nacional de Marina*—Se han enrolado en el Rosario 176 ciudadanos; en San Lorenzo 74, y en Villa Concepcion 47; lo que hace un total de 297.

*Pasages espeditos*, 1,391.

---

## CAPITANIA DE SANTA - FE

### PRESUPUESTO MENSUAL DE LA REPARTICION

	1876	1877
Un Jefe.....	\$fts. 100	116
Un Ayudante de 2ª clase.....	» 51	43 35
Un Escribiente.....	» 34	28 90
Un Médico.....	» 80	—
Un Guardian.....	» 20	17
Siete Marineros.....	» 112	95 20
Al mes....	\$fts. 397	300 45

Resulta una economía mensual de pesos fuertes 96 55 en el año 77, sobre el 76, lo que equivale á pesos fuertes 1,158 60 al año.

*Trabajos y mejoras verificados*—Se ha concluido la primera seccion de las obras del Puerto en una estension de 200 metros.

*Trabajos y mejoras propuestos*—Es muy necesario componer el local que ocupan en la Aduana las oficinas de la Capitanía, que se hallan en el mas lamentable estado. Conveniencia de colocar 4 ó 6 muertos á una distancia regular en todo el largo de la muralla, para seguridad de buques. Se hace necesario dragar dos bancos de fango que hay en el Puerto, que interrumpen la navegacion. Necesidad de asignar en el presupuesto una partida para escritorio y alumbrado que esta Capitanía no tiene. Necesita armamento y diversos artículos navales.

*Movimiento de buques*—Embarcaciones entradas y salidas 2,716.

*Movimiento de pasajeros*—Entrados 5,668. Salidos 4,818.

*Matrículas, ventas, cambios de bandera, etc.*—Compra-ventas 6. Se han carenado 31 embarcaciones.

*Siniestros marítimos dentro de la jurisdicción, 4.*

*Producido de multas*—Se han impuesto 10.

*Demandas atendidas, 90.*

*Permisos y órdenes, 239.*

*Detenciones y embargos, 212.*

*Pasajes espeditos, 85.*

CAPITANIA DEL PARANA

PRESUPUESTO MENSUAL DE LA REPARTICION

	1876	1877
Un Jefe.....	\$fts. 100	85
Dos Ayudantes de 2ª clase.....	« 100	75
Un Médico.....	» 100	83
Un Escribiente.....	» 34	28
Un Guardian.....	» 20	17
Diez marineros.....	» 160	108
Alquiler de casa.....	» 30	25
Al mes.....	\$fts. 544	421

Resulta una economía mensual en el 77, sobre el 76, de pesos fuertes 123, lo que equivale á pesos fuertes 1,476 al año.

*Despacho inmediato*—65 notas, 153 telégramas.

*Trabajos y mejoras verificados*—Diversas expediciones á las islas para apresar malhechores. Fué dotado de sillas la oficina.

*Trabajos y mejoras propuestas*—Necesidad imperiosa de una lancha á vapor para el servicio del Puerto y sus dependencias. Colocacion de boyas mas abajo de la Paz en el punto denominado Juan Gomez. Construccion de edificio presupuestado en 3,000 pesos fuertes. Es muy necesario hacer estudios sobre la situacion del Puerto. El Señor Giovanelli piensa restablecer el astillero que tenia alli. Se necesitan otros muebles para la oficina.

*Movimiento de buques*—Entrados: vapores 730 con 57,323 toneladas y 11,004 tripulantes. Buques á vela 734 con 10,342 toneladas y 2,220 tripulantes. Salidos: vapores 731 con 58,053 toneladas y 10,978 tripulantes. Buques de vela 762 con 18,769 toneladas y 2,317 tripulantes.

*Movimiento de pasajeros*—Entrados 4,947. Salidos 4,455.

*Matriculas, ventas, cambios de bandera, e'c.*—Se han matriculado 2 embarcaciones y carenado 13.

*Siniestros maritimos dentro de la jurisdiccion*, 1.

*Demandas atendidas*, 14.

*Permisos y órdenes*, 40.

*Detenciones y embargos*, 14.

*Guardia Nacional de Marina*—Enrolados 80.

*Pasajes expedidos*, 20.

*Viages hechos por las embarcaciones de la jurisdiccion*, 60.

## CAPITANIA DE GORRIENTES

### PRESUPUESTO DE LA REPARTICION

	1876	1877
Un Jefe.....	\$fts. 140	119
Dos Ayudantes de 2ª clase....	» 100	42 50
Un Médico.....	» 100	85
Un Escribiente.....	» 34	28
Dos Guardianes.....	» 40	34
Diez Marineros.....	» 160	136
Alquiler de casa.....	» 32	27 20
Escritorio y alumbrado.....	» 10	10
Al mes....	\$fts. 616	481 70

Resulta una economia mensual de pesos fuertes 134 30 en el año 77, sobre el 76, lo que equivale á ps. ftes. 1,611 60 al año.

*Despacho inmediato*—Notas recibidas 302. Idem dirigidas 299. Telégramas recibidos 260.

*Trabajos y mejoras propues'as*—Seria muy conveniente la construccion de un edificio para la Capitanía, y para ese objeto existe un terreno sobre el rio. Que las subdelegaciones del Uruguay que dependen de esa Capitanía pasáran á depender de algunas de las del rio del mismo nombre, por ser mas fácil la comunicacion con ellas. Se hace necesario que la autoridad marítima conozca con exactitud hasta dónde alcanzan sus atribuciones sobre las costas. Conveniencia de construir un lazareto en la isla denominada «de Mesa», cuya posicion es aparente al objeto. Necesidad de un depósito de carbon para los buques de la armada Nacional. Se necesitaria una lancha á vapor, ó por lo menos una embarcacion de regular tamaño, con la cual se pueda navegar á vela. Pide un ayudante más y aumento de sueldos.

*Construccion de embarcaciones*—Una de 9 toneladas.

*Movimiento de buques*—Entrados: Puerto de Corrientes, vapores cargados 135 con 17,342 toneladas y 2,611 tripulantes. En lastre 94 con 14,775 toneladas y 2,099 tripulantes. Buques de vela cargados 222 con 7,028 toneladas; en lastre 65 con 2,446 toneladas, siendo la tripulacion de unos y otros 1,296. Salidos: vapores cargados 128 con 17,294 toneladas y 2,484 tripulantes; en lastre 99 con 15,404 toneladas y 2,271 tripulantes. Buques de vela cargados 215 con 6,691 toneladas; en lastre 92 con 3,213 toneladas, siendo la tripulacion de unos y otros 1,360 individuos.

Puerto de Goya—Entrados: vapores cargados y en lastre 146 con 27,634 toneladas y 3,355 tripulantes. Buques de vela cargados 171 con 3,341 toneladas y 604 tripulantes; en lastre 205 con 3,505 toneladas y 690 tripulantes. Salidos:

vapores cargados y en lastre 138 con 26,713 toneladas y 3,319 tripulantes.

Puerto de Bella-Vista—Entrados: vapores 63 cargados con 11,418 toneladas y 1,480 tripulantes; en lastre 71 con 12,089 toneladas y 1,688 tripulantes. Buques de vela cargados 77 y 262 tripulantes; en lastre 51 con 136 tripulantes. Salidos: vapores cargados 10 con 1,888 toneladas y 242 tripulantes; en lastre 124 con 12,619 toneladas y 2,926 tripulantes. Buques de vela: cargados 115 con 356 tripulantes; en lastre 15 con 39 tripulantes.

*Movimiento de pasajeros*—Puerto de Corrientes. Entrados 1955. Salidos 1,642.

Puerto de Bella-Vista—Entrados 560. Salidos 315.

*Matrículos, ventas, cambios de bandera, etc.*—Buques matriculados 14; idem vendidos 3.

*Siniestros marítimos dentro de la jurisdicción, 1.*

*Demandas atendidas, 73.*

*Permisos y órdenes, 81.*

*Detenciones y embargos, 32.*

*Guardia Nacional de Marina.* Se han enrolado 99 ciudadanos.

*Pasajes expedidos, 102.*

*Viages hechos por las embarcaciones de la jurisdicción, 50.*

---

## CAPITANIA DE GUALEGUAY

### PRESUPUESTO MENSUAL DE LA REPARTICION

	1876	1877
Un Jefe.....	\$fts. 100	62 90
Dos Ayudantes de 3ª clase.....	» 68	48 45
Un Escribiente.....	» 34	—
Un Guardian.....	» 20	17
Diez marineros (1877 siete)...	« 160	95 20
Alquiler de casa.....	» 20	17
Escritorio y alumbrado.....	» 10	6
Al mes.....	\$fts. 412	246 55

Resulta una economía mensual en el año 77, sobre el 76, de 165 pesos fuertes 45 centavos, lo que equivale á pesos fuertes 1985 40 al año.

*Despacho inmediato*—Notas y telegramas dirigidos 51, idem recibidos 101.

*Trabajos y mejoras propuestos*—Una lancha á vapor para la vigilancia de la jurisdiccion. Un pedido de armamento y municiones.

*Embarcaciones de la jurisdiccion*, 3.

*Movimiento de buques*—Entrados: buques de vela, de ultramar 26 con 7071 toneladas y 284 tripulantes. Idem de cabotaje 339 con 6113 toneladas y 1146 tripulantes. Vapores 87 con 6906 toneladas y 1168 tripulantes. Salidos: buques de vela, de Ultramar 30 con 7980 toneladas y 320 tripulantes. Buques á vela, de cabotaje 329 con 5995 toneladas y 1111 tripulantes. Vapores 84 con 6791 toneladas y 1085 tripulantes.

*Movimiento de pasajeros*—Entrados 903. Salidos 1026.

*Matriculas, ventas, cambios de bandera, etc.*—Se han carenado 4 embarcaciones.

*Producido de multas*—Se han impuesto 10.

*Demandas atendidas*, 46.

*Permisos y ordenes*, 54.

*Detenciones y embargos*, 25.

*Guardia Nacional de Marina*—30 enrolados.

*Pasajes espedidos*, 3.

*Viages hechos por embarcaciones de la Capitanía*, 17.

---

## CAPITANIA DE GUALEGUAYCHU

### PRESUPUESTO MENSUAL DE LA REPARTICION

	1876	1877
Un Jefe.....	\$fts. 100	85
Dos Ayudantes de 2ª clase.....	» 68	28 90
Un Escribiente.....	» 34	28 90
Dos Guardianes.....	» 40	17
Diez Marineros.....	» 160	136
Alquiler de casa.....	» 32	25
Alumbrado y escritorio.....	» 10	10
Al mes....	\$fts. 440	330 80

Resulta una economía mensual en el año 77, sobre el 76, de pesos fuertes 113 20, lo que equivale á pesos fuertes 1,358 40 al año.

*Despacho inmediato*—Notas y telegramas recibidos, 186. Idem espeditos, 181.

*Trabajos y mejoras verificadas*—Los marineros de la reparticion han extraido las piedras que obstruian la ribera, calzado el muelle de pasajeros y mantenido sismpre limpio el Puerto.

*Trabajos y mejoras propuestas*—Es muy necesario emprender una limpieza séria en el Puerto. Pedidos de lanchas á vapor para recorrer la costa en una estension que no baja de 160 á 180 leguas. Aumentar el personal de la Reparticion. Compostura del muelle de pasajeros, para lo cual hay una propuesta pendiente. Construccion de edificio para la Capitanía, siendo muy difícil conseguir en alquiler un local aparente sobre el Puerto, con la cantidad asignada.

*Construccion de embarcaciones*—Se han construido 3 botes y 4 canoas.

*Movimiento de buques*—Entrados: buques de vela de Ultramar 7, cargados con 2823 toneladas y 95 de tripulacion; en lastre 23 con 4537 toneladas y 254 de tripulacion. Buques de vela, de cabotaje, cargados 327 con 4817 toneladas y 1005 de tripulacion; en lastre 589 con 7546 toneladas y 1698 de tripulacion. Vapores, 502, Lanchas de los saladeros 156, cargadas. Salidos: buques de vela, de Ultramar, cargados 33 con 8042 toneladas y 344 de tripulacion; en lastre 5 con 2127 toneladas y 59 de tripulacion. Buques de cabotaje cargados, 460 con 8734 toneladas y 1635 de tripulacion; en lastre 436 con 3267 toneladas y 1021 de tripulacion. Vapores, 502. Lanchas de los saladeros 379, cargadas.

*Movimiento de pasajeros*—Salidos, 3983—Entrados, 3467.

*Matriculas, ventas, cambios de bandera, etc.*—Se han carenado 2 goletas, 4 balandras, 4 pailebots, 1 lanchon, 7 botes y 2 canoas; total 20.—Se han vendido 1 pailebot, 2 balandras, 2 lanchones, 2 botes, una ballenera, 2 canoas; total 10.—Se han matriculado, 1 lanchon, 3 botes, 1 ballenera y una balsa; total 6.

*Demandas atendidas*, 20.

*Pernisos y órdenes*, 36.

*Detenciones y embargos*, 28.

*Guardia nacional de marina*—Se han enrolado 31 ciudadanos.

*Pasages espedidos*, 15.

*Patentes diversas*, 83.

*Viages hechos por las embarcaciones de la Capitanía*, ocho.

---

## CAPITANIA DEL URUGUAY

### PRESUPUESTO MENSUAL DE LA REPARTICION

	1876	1877
Un Jefe.....	\$fts. 100	85
Dos Ayudantes de 3 <sup>a</sup> clase.....	» 68	28 90
Un Escribiente.....	» 34	28 90
Un Médico de puerto.....	» 80	—
Un Guardian.....	» 20	17
Diez Marineros.....	» 160	108 80
Alquiler de casa.....	» 25	25
Escritorio y alumbrado.....	» 10	10
Al mes.....	\$fts. 497	303 60

Resulta en el año 77, sobre el 76, una economía mensual de 193 40 pesos fuertes, lo que equivale á pesos fuertes 2320 80 al año.

*Despacho inmediato*—Notas recibidas 259. Telégramas idem 113. Dirijidas 302 notas, 94 telégramas. Informes 39.

*Trabajos y mejoras verificadas*—Se han colocado boyas en el puerto fondeadas con cadenas, con la marca de la Capitanía, poniendo también balizas numeradas que designan los malos pasos, de modo que pueda saberse diariamente desde ese puerto la profundidad que cada uno de ellos tiene. Los tripulantes de la Capitanía han hecho la limpieza del fondeadero. Se han colocado también balizas en la entrada de la boca de los Canarios. Se ha puesto en la Capitanía una asta bandera aparejada. Se han pintado las falúas, limpiado las armas, compuesto los remos y velas, con los marineros de la Repartición.

*Trabajos y mejoras propuestas*—Se necesita una lancha á vapor para la policía fluvial. Es urgentemente reclamado el establecimiento de una subdelegación en el Puerto de Colon. Compostura del muelle y refacción de las falúas. Hace falta una casilla de madera, próxima á la ribera para establecer la Ayudantía del Puerto. Un ponton para depósito de carbon, que actualmente está en tierra, con peligro de anegarse con las crecientes. La Capitanía necesita armamento y municiones.

*Movimiento de buques*—Entrados: vapores 332 con 83000 toneladas, Buques-á vela de Ultramar 22, con 4597 toneladas. Buques á vela de cabotaje 260 con 706 tripulantes y 4507 toneladas. En lastre 176 con 617 tripulantes y 4649 toneladas.

Salidas: vapores 331 con 82750 toneladas. Buques á vela de Ultramar 23 con 5046 toneladas. Buques á vela de cabotaje, cargados 351 con 958 tripulantes y 7411 toneladas; buques en lastre 130 con 303 tripulantes y 2011 toneladas.

Buques de guerra entrados y salidos: 8 argentinos, 1 inglés y 1 Oriental.

Puerto de Colon. Entrados: buques á vela de Ultramar, cargados 8: en lastre 15 con 5907 toneladas. Vapores de cabotaje, cargados 72; en lastre 327 con 134373 toneladas. Buques á vela de cabotaje, cargados 174; en lastre 156 con 4300 toneladas. Salidos: buques á vela, de Ultramar, cargados 22; en lastre 1 con 5708 toneladas. Vapores, cargados 27; en lastre 372 con 135429 toneladas. Buques á vela, de cabotaje, cargados 213; en lastre 106 con 3588 toneladas.

*Movimiento de pasajeros* — Entrados 3,114. Salidos 3547.

*Siniestros marítimos dentro de la jurisdiccion, 41.*

*Movimiento de existencias navales de la Nacion, carbon, etc.*—Carbon sobrante del año 75, lb. 831,716; recibido en el 76, lb. 201,964. Suma de lo existente y recibido lb. 1.033,680. Consumidó en el 76, lb. 655,372. Queda para el 77, lb. 12,307. El consumo es por entregas á embarcaciones de la Nacion. En este depósito apareció un déficit de 366,001 libras de carbon ó sean 165 toneladas, 1186 libras. El encargado fugó.

*Permisos y órdenes, 21.*

*Demandas atendidas, 80.*

*Delitos cometidos y sumarios levantados, 2.*

*Detenciones y embargos, 25.*

*Guardia Nacional de Marina*—Se han enrolado 26 individuos y algunos se han embarcado como representantes de bandera en buques de cabotaje.

*Pasages espeditos, 30.*

*Viages hechos por embarcaciones de la Capitania, 21.*

## CAPITANIA DE CONCORDIA

### PRESUPUESTO MENSUAL DE LA REPARTICION

	1876	1877
Un Gefe.....	\$fts. 127	107
Dos ayudantes de 3ª clase....	» 68	28
Un escribiente.....	» 34	28
Un guardian.....	» 20	17
Diez marineros.....	» 160	136
Alquiler de casa.....	» 22	18
Escritorio y alumbrado.....	» 10	10
Al mes.....	» 441	344

Resulta una economía mensual en el año 77, sobre el 76, de 97 \$fts. lo que equivale á \$fts. 1164 al año.

*Trabajos y mejoras verificados*—Habilitacion de los puertos «Yuquerí» y «Paso del Salto.» Construcción de un muelle volante con tablones, á causa del deterioro del Gobierno. Varias composturas de las falúas por los marineros de la reparticion.

*Trabajos y mejoras propuestas*—Construcción de muelle permanente para la gran cantidad de pasajeros y carga que se embarca y desembarca. Canalizacion del «Corralito», «Hervidero» y «Yuquerí» para evitar los peligros que ofrecen á la navegacion. Lancha á vapor para el buen servicio del Puerto. Médico de Sanidad, para evitar que el Gefe de la Capitanía haga la visita á los buques de ultramar, con perjuicio del servicio. Muebles para el mejor servicio. Estraccion de las arenas que se aglomeran en el arroyo «Monzones», para que quede libre la embocadura.

*Movimiento de buques*—Entrados: buques de ultramar, cargados 5 con 729 toneladas, en lastre 3 con 751 toneladas. Buques de cabotage, cargados 495 con 16,812 toneladas; en lastre 272 con 5,351 toneladas. Vapores 208. Salidos: buques de ultramar, cargados 5 con 986 toneladas; en lastre 3 con 643 toneladas. Buques de cabotage cargados, 550 con 18,113 toneladas; en lastre 242 con 3,391 toneladas. Vapores 123.

*Movimiento de pasajeros*—Entrados 2,029. Salidos 433.

*Matriculas, ventas, cambio de bandera, etc.*—Ventas 7. Se ha carenado una embarcacion.

*Siniestros marítimos dentro de la jurisdiccion*—17, 4 buques se fueron á pique y 13 sufrieron averias.

*Auxilios requeridos y prestados á pedido de Consules, Capitanes, etc.*—Se prestó auxilio á 17 buques, de los cuales 14 se salvaron.

*Producido de multas*—Se han impuesto 9.

*Movimiento de existencias navales de la Nación, carbon etc.*—Carbon: sobraron del año 75, libras 4,422. Consumido en el año 76, nada. Queda para el 77, libras 4,422.

*Permisos y órdenes*, 28.

*Demandas atendidas*, 15.

*Detenciones de personas, por orden de diversos magistrados*, 6.

*Embargo de embarcaciones, por orden de diversos magistrados*, 6.

*Guardia Nacional de Marina*—Enrolados, 68.

*Pasajes espeditos*, 15.

*Viages hechos por las embarcaciones de la Capitanía*, 16.

---

## CAPITANIA DE SAN NICOLAS

### PRESUPUESTO NACIONAL DE LA REPARTICION

	1876	1877
Un Gefe.....	\$fts. 150	127 50
Un ayudante de 1ª clase.....	» 64	54 40
Un ayudantē de 2ª clase.....	» 53	45 05
Un ayudante de 3ª clase.....	» 40	40
Un médico de puerto.....	» 100	85
Dos guardianes.....	» 40	34
Diez marineros.....	» 160	136
Alquiler de casa.....	» 32	27 20
Escritorio y alumbrado.....	» 16	10
Al mes.....	\$fts. 655	559 15

Resulta una economía mensual de \$f. 95-85 en el año 77, sobre el 76, lo que equivale á \$f. 1150-20 al año.

*Despacho inmediato*—Solicitudes tramitadas 88. Plannillas estadísticas remitidas 60. Libros llevados en la Oficina 12. Notas pasadas 146. Telégramas 126. Expedientes tramitados 11. Actas 35. Notas recibidas 213. Telégramas 74.

*Trabajos y mejoras verificados*—Se han remitido al Depósito correccional 2 menores. Se han embarcado como representantes de bandera en buques mercantes 12.

*Trabajos y mejoras propuestos*—Propone que se ayude á la Municipalidad á empedrar el muelle terraplen. Colocacion de muertos por el Tesoro Nacional ó por una empresa particular cobrando un impuesto en uno y otro caso. Falúa á vapor para la vijilancia de las islas. Deslinde de los límites de la Capitanía para evitar conflictos entre autoridades. Abertura de la Boca del «Yagaron» para la limpiezá del Puerto, y de la de «Vuelta del Sud» para comunicar el Rio Paraná con el Paraná Pavon, lo que ahorraria gran distancia en la navegacion. Reglamento para la reparticion y la policia en las islas, para el buen servicio de la reparticion y resguardo de los intereses de los pobladores de las islas.

*Construccion de embarcaciones*—35 embarcaciones han sido construidas por particulares.

*Embarcaciones de la jurisdiccion*—Arqueo de las mismas—Se han arqueado 76 buques con 1488 toneladas 71 centésimas.

*Movimiento de buques*—Entrados: buques de vela de ultramar 26 con 7669 toneladas y 253 tripulantes. Vapores de ultramar 14 con 13,445 toneladas y 500 tripulantes. Buques á vela de cabotage 1058 con 18,264 toneladas y 2839 tripulantes. Vapores de cabotage, 748 con 136,576 toneladas y 16,780 tripulantes. Salidos: buques de vela de ultramar

28 con 8565 toneladas y 364 tripulantes. Vapores de Ultramar 14 con 13,445 toneladas y 500 tripulantes. Buques á vela de cabotaje 1058 con 17,939 toneladas y 2665 tripulantes. Vapores de cabotaje 748 con 136,576 toneladas y 16,780 tripulantes.

*Movimiento marítimo de pasajeros*—Entrados 3152. Salidos 3534.

*Matrículas, ventas, cambios de bandera, etc.*—Matrículas 7. Ventas 3. Se han curenado 7.

*Siniestros marítimos dentro de la jurisdicción*, 1.

*Demandas atendidas*, 102.

*Permisos y órdenes*, 23.

*Delitos cometidos y sumarios levantados*—Sumarios levantados, 17.

*Guardia Nacional de Marina*—Enrolados 180.

*Pasajes espeditos*, 7.

## SUBDELEGACION DE PATAGONES

### PRESUPUESTO MENSUAL DE LA REPARTICION

	1876	1877
Un jefe.....	\$fts 74	62 90
Un ayudante de 2ª clase.....	» 54	48 45
Un guarda marina.....	» 40	40
Un práctico.....	» 30	25 50
Un guardian.....	» 20	17
Siete marineros.....	» 112	95 20
Alquiler de casa.....	» 20	17
Escritorio y alumbrado.....	» 6	6
Al mes.....	» 356	312 05

Resultan una economía mensual al mes de \$fts. 43-95 en el año 77, sobre el 76, lo que equivale á \$fts. 527-40 al año.

*Despacho inmediato*—Notas recibidas 38. Idem dirigidas 29. Total 67.

*Trabajos y mejoras verificados*—Varias composturas de las falúas, arreglos diversos de la oficina, todo con los marineros de la reparticion.

*Trabajos y mejoras propuestos*—Compostura del edificio, presupuestada en 800 pesos fuertes. Aumento de marineros y cambio de los actuales por otros mejores. Una estufa. Jubilacion del práctico, que tiene 35 años de servicio.

*Movimiento de buques*—Entrados: Ultramar 1 cargado con 155 toneladas y 8 tripulantes. En lastre 2 con 294 toneladas y 15 tripulantes. Salidos: 3 cargados con 453 toneladas y 23 tripulantes.

*Cabotage*—Entrados: 13 cargados con 1636 toneladas y 96 tripulantes. Salidos: 12 con 1580 toneladas y 91 tripulantes.

*Pasajeros*—Entrados 148. Salidos 68.

*Matriculas, ventas, cambios de bandera, etc.*—14 matriculas, 16 ventas.

*Siniestros marítimos dentro de la jurisdiccion*—Tres, uno de ellos se calcula representa un valor de 400000 pesos fuertes con su cargamento.

*Auxilios requeridos y prestados á pedido de Cónsules, Capitanes, etc.*—Se prestaron á varios de los buques náufragos.

*Demandas atendidas, 4.*

*Permisos y órdenes, 1.*

*Viages hechos por las embarcaciones de la reparticion, 60.*

*Movimiento de existencias navales de la Nacion, carbon, etc., 1876—*Recibido, 331,650 libras. Consumido nada. Queda para el 77, 331,650 libras en poder de la Comandancia militar.

---

**VIII.**

**COLEGIO MILITAR**



# COLEGIO MILITAR

---

Exámenes del último semestre de 1876

•

---

## Exámen del último semestre de 1876

---

*Colegio Militar Nacional.*

Palermo, Mayo 21 de 1876.

*Exmo. Señor Ministro Interino de Guerra y Marina.*

Entre las recompensas que se señalan como premio á los alumnos de este Colegio que se distinguan en los exámenes semestrales, se asignan para los de Setiembre próximo venidero, libros y testimonios de honor, tres medallas de oro y tres de plata, distribuyéndose las primeras del modo siguiente:

La primera al estudio.

La segunda al talento.

La tercera á la conducta moral de los alumnos.

Para salvar con tiempo algunas dudas respecto á la interpretacion y ejecucion de esa resolucion, me permito someterlas al juicio de V. E.

1º Si esos distintos premios han de ser costeados por el Colegio, de las cantidades asignadas para su entretenimiento.

Así ha sido la práctica en los primeros años con referencia á los libros y testimonios, habiendo cesado por causas que ignoro y de las cuales no hay antecedentes en el Colegio.

Esa práctica puede continuar, siendo suficiente á costear su erogacion los fondos de la caja del Colegio, pero no así las medallas cuyo costo de acuñacion puede ser muy elevado.

2º De las medallas de oro, una es adjudicada á la conducta moral del alumno y como esa conducta no puede ser juzgada con acierto sinó por el Director del Colegio, parece natural sea él quien lo adjudique ó al ménos quien lo designe á la Comision Inspectorá.

3º Esos premios, testimonios y medallas, deben ir acompañados de un pequeño diploma que acredite la personalidad agraciada.

Creo que esto convendría, sobre todo para las medallas, á fin de hacerlas intransferibles.

Respecto á los otros premios, creo que bastará, en los libros, un certificado firmado por la Comision y asentado en la hoja en blanco que generalmente tiene todo libro al principio, ó en la que se agregaria si faltare, si el premio consiste en instrumento, caja de matemáticas ú otro análogo, bastaria grabar en la cubierta el nombre del agraciado.

Creo oportuno, salvo mejor parecer de V. E. que se figure ya la forma, grabado, lema é inscripcion que deben llevar las medallas, y, como su precio de acuñacion puede y debe ser casi igual para una que para varias, me permito indicar tambien que podria mandarse acuñar, un número suficiente para seis exámenes, depositándose, bien en este Colegio, bien

en ese Ministerio, los sobrantes para ser entregados oportunamente á las Comisiones Examinadoras.

Los modelos pueden ser dibujados por los alumnos de este Colegio y sometidos á la aprobacion de V. E.

Dios guarde á V. E.

*Julio de Vedia.*

*Departamento  
de Guerra y Marina.*

Junio 17 de 1876.

Contéstese al Director del Colegio Militar, como sigue :

1<sup>er</sup>. punto: Que las medallas serán pagadas con eventuales de este Ministerio.

2<sup>o</sup> Que la adjudicacion de la medalla como estímulo á la conducta moral del alumno, debe hacerse por él, oida la opinion de los profesores.

3<sup>o</sup> Que se acepta el diploma para acompañar la medalla.

Que por lo que respecta á los otros premios, puede adoptar el temperamento que indica.

Que las medallas con  $\frac{3}{4}$  de onza cada una, tendrán en el anverso: «Colegio Nacional, Setiembre de 1876», y en el reverso lo que corresponde, segun la clasificacion obtenida.

Digase, por último, al Director del Colegio que proceda á

mandar acuñar las seis medallas sujetándose á las instrucciones que preceden y publíquese.

A. ALSINA.

---

*Colegio Militar.*

Palermo, Julio 7 de 1876.

*Exmo. Señor Ministro de Guerra y Marina, Doctor D.  
Adolfo Alsina.*

Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. la Orden del Colegio, del dia de ayer, con motivo de la muerte de mi digno predecesor el Señor Coronel Moreno.

El artículo 5º aunque no lo espresa, lleva como es natural el carácter de consultivo pues no se me oculta que necesito para hacerlo efectivo, de la superior aprobacion de V. E. con la que, debo decirlo, he contado anticipadamente. Si así no fuera, si V. E. creyera que los fondos del Colegio que tienen un determinado objeto no pueden distraerse de él, ese artículo quedaria sin efecto, pudiendo entonces costear el retrato por una suscripcion del Colegio, á cuyo acto se prestarán todos gustosos y deferentes, pues el Señor Coronel Moreno ha dejado en él recuerdos llenos de amor y de respeto.

Dios guarde á V. E. muchos años.

*Julio de Vedia.*

---

Julio 19 de de 1876.

Contéstese que el Gobierno se felicita de la actitud tomada por el Director del Colegio Militar y por sus alumnos, con motivo del sensible fallecimiento del Coronel D. Mariano Moreno, y en cuanto á los fondos para costear el retrato del mismo, dígasele que sin perjuicio de que cada alumno contribuya con una parte de la mensualidad que disfruta, para que la demostracion de cariño y respeto que se busca, responda mejor al propósito de los que quieran hacerlo, puede disponer de la Caja del Colegio, y en caso de déficit ocurrir á este Ministerio, y publíquese.

ALSINA.

---

*Orden del Colegio:*

La muerte del Señor Coronel Moreno, mi digno predecesor es un acontecimiento luctuoso para el Colegio que dirijo. La expresion de profundo dolor que tan hondamente veo grabado en todos los semblantes, es un testimonio vivo del amor y del respeto que todos le profesaban y á que tan digno y acreedor era. Ese sentimiento y ese dolor, honra tanto al que le inspiró, como á los que le sienten y muestran así que no olvidan al que tanto los amó, al que les consagró su tiempo y su constante y abnegada dedicacion, siendo á la par que el Director, el consejero amable y dulce, el mentor indulgente.

Para honrar la memoria del que fué, el Director dispone:

1º La Direccion en nombre del personal completo del Colegio dirigirá una carta de pésame á la hija del Sr. Coronel Moreno, Señora Doña Mercedes Moreno de Moreno.

2º Esa carta se dará en la Orden del Colejio.

3º Los Señores Gefes y Oficiales y la compañía de Aspirantes llevarán por tres dias consecutivos un crespon en el brazo izquierdo.

4º Se invita á los Señores Profesores á asociarse á esa demostracion de dolor.

5º De la caja del Colejio se costeará un retrato del Señor Coronel, de cuerpo entero, que se fijará en lugar preferente en la sala del Directorio.

6º Una Comision de tres aspirantes encabezados por el Ayudante del Colejio, se apersonará á la señora doña Mercedes Moreno de Moreno, y al entregarle la carta de pésame y una cópia legalizando esta orden, solicitará de esta señora el mejor retrato que haya del señor Coronel y la autorizacion para hacer sacar por el una cópia.

7º La misma comision contratará el retrato en la mejor fotografia de la Capital.

*Vedia.*

---

*Colegio Militar Nacional.*

Palermo, Setiembre 15 de 1876.

*A los Señores de la Comision Examinadora.*

Honrado por el Superior Gobierno con el cargo de Director de este Colegio por Decreto de 28 de Abril del presente año, tengo el honor de informar á la Honorable Comision, de las alteraciones habidas desde aquella fecha en el personal de este Colegio, de la marcha general en la instruccion de los alumnos que en él se educan, y de la administracion interna del mismo.

---

**A. PERSONAL.**

---

El anexo A, planilla primera, demuestra las alteraciones habidas en el personal de Gefes, Oficiales y Aspirantes adscritos á este Colegio, siendo la mas importante la renuncia hecha del puesto de Gefe del Detall de este Colegio, por el Sargento Mayor Graduado, Capitan de Artilleria D. Otto-Rose, quien continúa en el carácter de Profesor, desempeñando como ántes, las clases de Artilleria, teórica de Fortificacion y de Topografia.

En el personal docente han ocurrido igualmente varias alteraciones, originadas unas por el cambio de profesores, otras por la necesidad de dotar al Establecimiento de las clases que hallé suspendidas al tomar la direccion de él, y otras en fin, por la conveniencia de dividir entre dos Catedráticos el curso de Matemáticas puras.

Vacantes por las causas que indica el anexo A, planilla primera, las clases de Física, idioma Inglés, Dibujo y Gimnástica, el Superior Gobierno, á propuesta de esta Direccion, tuvo á bien proveerlas con los Señores Dr. D. Martin Spuch, D. Agustin Pressenger, D. Ernesto Buchmann y D. Carlos M. Laveggio.

Para llenar la vacante que resultaba de la division del curso de Matemáticas en dos Profesores, fué propuesto y aceptado por el Superior Gobierno, el ciudadano D. Nicolás de Vedia, como Catedrático del 1º y 2º año, con la condicion (que él solicitó) de someter al exámen de una Comision de Profesores de este Colegio, su idoneidad, método empleado en la enseñanza, y aprovechamiento de sus respectivas clases en proporcion al tiempo que las hubiese regentado, y conocimiento que los alumnos de ellos poseian en esta materia.

---

### **B. INSTRUCCION.**

---

La instruccion en todos los ramos correspondientes á los diferentes años de estudio, ha seguido por lo general su curso normal, y conforme al horario que se acompaña y programas adjuntos pertenecientes al semestre que terminó en 1º del actual. Pero, con el fin de hacer conocer á la Honorable Comision de una manera detallada el desarrollo general de la instruccion, me permitiré apuntar una por una de las materias tratadas, puntos que han abrazado, dificultades que se han tocado, y, en una palabra, cuanto merezca la atencion de esa Honorable Comision.

---

### **Ordenanza General.**

---

En el curso de Ordenanza correspondiente á cada uno de los años, los Señores Profesores de este ramo, sujetándose al texto han procurado en cuanto les es posible, armonizar el espíritu de él, á nuestras instituciones, organizacion y administracion especial, eliminando aquellos artículos y disposiciones que versan principalmente sobre administracion interna de los cuerpos y que ninguna aplicacion directa ni indirecta tienen entre nosotros; pero los puntos referentes á disciplina, formalidades en el servicio, procedimientos militares y demás, han sido tratados con sujecion al texto salvo algunos detalles, que como llevo dicho, no son de práctica, ni posible llevarlos, dada la organizacion de nuestro Ejército.

---

### **Táctica**

---

Los cursos de Táctica de Infanteria y de Caballeria han sido tratados con sujecion estricta á los textos mandados observar en el Ejército por el Superior Gobierno, limitándose principalmente el de Caballeria á la parte teórica por la carencia de caballos y terreno apropiado para sus diferentes movimientos; como es consiguiente, falta á los alumnos una parte importante de esta instruccion, que solo perfecciona la práctica, que entre otras cosas, les daría una idea exacta de la estension de terreno que ocupan las diversas fracciones de esta arma en sus movimientos, inconvenientes que se tocan

en la práctica de algunos, tiempo que emplea y estension que recorre en las diferentes marchas, y sobre todo, el conocimiento exacto de aquellos en que la Caballeria pueden ó no desempeñar con mejor éxito su mision

Pero, no obstante, la buena base de sus conocimientos en esta materia, les facilitará con una pequeña práctica en el Ejército, la perfeccion que no han podido adquirir en este Establecimiento por las diferencias apuntadas.

---

### Artilleria

---

El curso de este ramo en el presente semestre abraza una parte del material de Artilleria y la Pirotecnia. El estudio de esta materia se ha limitado á la parte teórica; la perfeccion de los diseños de las diversas clases de montages proyectiles, espoletas, cohetes de guerra, torpedos, etc, de que el profesor del ramo se ha servido, haciéndolos intercalar en el curso dictado á los alumnos, para que sobre el particular tengan, en cuanto es posible, las ideas mas exactas, no es bastante, y juzgo que su estudio será un tanto incompleto mientras carezca el Establecimiento de estos objetos que tan claramente hablan al propio tiempo á los sentidos y al entendimiento.

La Artilleria, como la Honorable Comision comprenderá tanto por la fuerza moral como por la material que ejerce en las batallas, ha sido, y cada dia lo es mas, la principal arma de los Ejércitos; la instruccion de sus Oficiales es por lo general tan superior á la de los Oficiales de las demás armas, que ellos no tan solo están llamados á hacer certeros dis-

paros sobre el enemigo en los campos de batalla, sinó tambien á ser unos poderosos auxiliares del cuerpo de Ingenieros, á quienes, no una, sinó muchas veces reemplazan con ventaja del servicio, por los conocimientos generales que, como ántes he dicho, se hacen adquirir y poseen sus Oficiales. Si esto sucede en Ejércitos que cuentan muchísimos años, quizá siglos, de una regular organizacion y que poseen un cuerpo especial de Ingenieros, ¿este grado de instruccion, aun cuando sea para bastar á nuestras pocas necesidades no precisarán nuestros alumnos que tienen que suplir la falta de este Cuerpo de Ingenieros?

Dejo al ilustrado criterio de la Honorable Comision juzgar sobre estas necesidades ligeramente apuntadas.

---

#### **Fortificacion.**

---

El curso de Fortificacion correspondiente al 3º y 4º año de estudios, se ha terminado igualmente con la estension que los programas adjuntos indican. Una vez mas se hace notar la falta de terreno apropiado para esta clase de estudios que lleve al alumno de la teoria del aula á la práctica del terreno; es allí solo donde encontrará las verdaderas dificultades sobre eleccion de posiciones, naturaleza de las tierras para regular la inclinacion del parapeto, figura mas adecuada á la posicion que debe defender, delineacion de la fortificacion, y en fin, en donde aprenderá á servirse de lo que halle, en la imposibilidad de obtener materiales mas adecuados, y en donde conocerá de los que puede ó no servirse, con mejores resultados. Pero, el Profesor del ramo, partiendo de esta necesidad, ha procurado en cuanto es posible, por medio de diferentes figuras y esplicaciones del texto, hacer concebir á los alumnos una idea bastante exacta de las difi-

cultades que tocarian si llegasen á lo práctico y el modo de salvarlas.

---

**Matemáticas.**

---

*Primer año*—Hallándose compuesto este año de alumnos que no tenían igual grado de preparacion al comenzarse el curso, en razon de haber sido reprobados algunos, en el exámen general anterior; y, además, por haber ingresado otros despues de terminado el primer semestre, la Direccion, oyendo á los Profesores y conociendo lo justo de sus razones, creyó conveniente dividir los alumnos de este año en dos secciones: la primera, compuesta de aquellos que, por su preparacion podian continuar el curso del primer año; y, la segunda, de los que, no hallándose en aquellas condiciones, debian adquirir en una clase preparatoria, los conocimientos necesarios para cursar con la debida base, las materias que por el Reglamento corresponden al primer año de estudios.

No obstante esta division, la preparacion de la primera seccion era aun insuficiente para continuar el curso del primer programa presentado por el Profesor, y fué necesario encerrarla en limites mas reducidos, con el fin de dedicar cierto tiempo á la resolucion de cuestiones, que, aun cuando habian sido tratadas anteriormente, no tenia la generalidad de los alumnos el verdadero conocimiento de ellos, ni de sus aplicaciones ulteriores al curso que debian seguir.

Era, pues, imprescindible que poseyeran aquellos conocimientos, que de lo contrario, hubieran dificultado la marcha regular del curso de esta materia que se ha terminado con la estension que indican los programas adjuntos.

*Segundo año*—El programa correspondiente al semestre de este año, impondrá á la Honorable Comision, de las cuestiones que encierran y estension del curso.

Como él abraza una parte del Algebra, ciencia que trata de las leyes generales de la cantidad, y que por la validez de sus conclusiones envuelve mucho del carácter intuitivo de la Aritmética y de la Geometria, ha sido necesario con frecuencia, volver á los principios fundamentales de ciertos teoremas de la Aritmética, sobre cuya aplicacion no tenian una idea fija y exacta la generalidad de los alumnos de este año; pero no obstante esto, el programa adjunto se ha terminado, poseyendo hoy los alumnos de este año aquellos principios fundados en el racionamiento, que mas tarde ha de llevar á concepciones superiores, con éxito seguro.

\* \* \*

*Tercer año*—El curso de este año en el semestre, abraza el repaso de una parte del Algebra, la terminacion de la Geometria Plana y la del Espacio. Segun el Profesor del ramo, el grado de preparacion con que una parte de los alumnos de este año empezó el curso que acaba de terminar, era bastante deficiente; si á esto se agrega la diversidad de despejo de las facultades intelectuales, y la mayor ó menor disposicion de estas facultades, al estudio de las matemáticas puras, se comprenderá que el aprovechamiento debe ser irregular, como efectivamente lo es, y que esta irregularidad está en razon de los conocimientos que poseian y disposiciones naturales para el estudio de esta ciencia.

\* \* \*

*Cuarto año*—Los programas adjuntos, impondrán á la Honorable Comision hasta donde se han estendido en el semestre los conocimientos sobre Matemáticas, correspondientes á este año. El curso ha seguido su marcha normal, y del resultado del exámen la Honorable Comision juzgará el grado de aprovechamiento.

### Topografía

---

El curso de este ramo abraza, según los programas, el estudio de los diversos instrumentos empleados en las operaciones prácticas de esta ciencia y una parte de la planimetría, lo que juntamente con la nivelación, continuará en el próximo semestre.

Poseyendo el Establecimiento (aunque no en muy buen estado de servicio) algunos instrumentos, tales como: *Teodolito*, *Sextante*, *Brújula prismática* y *Cadenas*, instrumentos de los más importantes para la aplicación práctica de algunos estudios de esta ciencia, se ha procurado poniéndolos á disposición de los alumnos, hacerles adquirir aquella práctica en el manejo de ellos, que las teorías más elevadas y las descripciones más exactas serían siempre insuficientes á facilitarles el perfecto conocimiento de estos objetos; modo y caso en que deben servir de ellos; dificultades que se tocan en su servicio aun con una regular práctica, y lo que es más interesante, la demostración palpable de las teorías de aula, llevadas á la práctica en el terreno cuyos croquis sintetizan los detalles de esta ciencia tan útil y necesario propagar en nuestro Ejército.

Según el profesor, el curso de esta ciencia en el semestre que acaba de terminar, hubiera sido más extenso, si el conjunto de los alumnos de este año poseyera igual grado de preparación en las matemáticas puras.

---

### Física

---

El curso de Física correspondiente al semestre, encierra la acústica y la óptica; la carencia de instrumentos para hacer las demostraciones prácticas, tan necesarias tratándose de una ciencia experimental, se ha procurado suplir, aplicando las leyes de la luz y de los sonidos á la aplicacion de los fenómenos naturales que, siendo conocidos por los alumnos, podian establecer con facilidad las relaciones que existen entre un hecho y la parte de la física que sirve para explicarlo. En la imposibilidad de hacer tangibles, por decir así, todas las demostraciones y con el interés de estimular el amor al estudio, el profesor del ramo ha creido conveniente despertar por tales medios su espíritu de investigacion, procurando en las esplicaciones de los fenómenos mas comunes, un medio de aplicacion constante y sostenido de los conocimientos que se adquirian. Este método que los llevaba de lo simple á lo complejo ofrecia ventajas sobre cualquier otro método, dadas las condiciones en que la clase se encontraba, puesto que segun el profesor, ella se compone de alumnos que no tienen igual grado de preparacion en esta ciencia, ni en las matemáticas puras para entrar en el estudio de la física fundamental. Atendido esto, y tratándose de jóvenes que se dedican á la carrera de las armas, el profesor ha creido debia insistir con ellos al enseñarles la física, en dotarlos de los conocimientos útiles y de frecuente aplicacion en la carrera, y en los cuales la generalidad de la clase (por lo que he podido observar) se halla regularmente preparada.

---

## Geografía

---

Los cursos de la Geografía en los años 1º, 2º y 3º se han terminado en el semestre con la estension que indican los adjuntos programas de la materia. La falta de recursos con qué proveer á esta clase de objetos indispensables y de primera necesidad para el estudio de esta ciencia, tales como mapas generales de las diversas partes del globo y algunas colecciones de objetos de Historia Natural, ha hecho que su estudio se encierre en las esplicaciones de las cuestiones del texto, siempre insuficiente cuando no hieren á los sentidos, los objetos de que habla, á hacer adquirir á los alumnos ideas exactas sobre la situacion geográfica de un determinado país, sobre la disposicion de sus montañas, cursos de sus rios, centros de poblaciones é industria, y en una palabra, sobre la verdadera naturaleza y producciones de su suelo. No obstante estas diferencias, el profesor del ramo, á fin de que sobre el particular tengan los alumnos en cuanto es posible los conocimientos mas completos á este respecto, ha procurado que los estudios fuesen auxiliados por la representacion gráfica de las diversas regiones que estudiaban, trabajando por sí mismos los diferentes mapas en una Escuela Superior á la de los que se servian y ampliándola en cuanto carecían en atencion á lo reducido de aquellos. La importancia que en nuestra carrera tiene el estudio de la Geografía, reclama en su favor cuantos objetos y antecedentes sean indispensables al perfecto conocimiento de ella, sobre todo la de nuestro país y estados limítrofes, que, como la Honorable Comision comprenderá, es de suma utilidad conocer de una manera bastante detallada.

---

## Historia

En el semestre que acaba de terminar, han sido tratadas en el 1º y 2º año las cuestiones que sobre Historia Nacional registran los programas adjuntos. La carencia de textos por haberse agotado la última edición de la obra del Señor Dominguez, ha limitado un tanto la estension del curso, el que ha sido dictado á las respectivas clases por el profesor del ramo, perdiéndose con esto un tiempo precioso á la ampliacion de varias cuestiones de nuestra historia política, que aunque de detalle, son sumamente importantes, unas por estar ligadas á la política que se desarrollaba en Europa, otras porque envuelven en sí algo de lo característico de estos países en sus respectivas épocas, y otras, en fin, por los detalles de los grandes sucesos que tuvieron lugar durante las guerras de nuestra emancipacion de la Metrópoli.

*Tercer Año*—El curso de este año en el presente semestre abraza una parte de la Historia Romana, con prescindencia (segun el profesor) sinó del todo, de una parte de aquellos hechos brillantes, que á mas de no resistir á la crítica mas pobre, son como meteoros luminosos que deslumbran un momento, sin dejar el rastro mas leve de su existencia, que su aparente importancia; se ha procurado que los alumnos investiguen, desenvuelvan y avalúen cómo Roma, pobre y potente en su cuna; rica, sabia y virtuosa en su juventud; viciosa y corrompida en su vejez, pudo pasar por esos tres estados buscando en el fondo de sus tradiciones fabulosas el origen de su cuna; en su historia interna y externa las causas de sus grandezas; y en fin, en sus hombres, hechos, costumbres é ideas, el secreto de su ruina.

*Cuarto Año*—El curso del semestre en este año abraza la parte de Historia General comprendida entre Teodósio el Grande y Gregorio VII. Durante este lapso de tiempo, Roma sucumbe; ningun oráculo hubiera podido evitar su ruina; y, si alguna misteriosa Sibyla hubiese anunciado que Roma podia salvarse, las tribus del Tanais y del Danubio la hubieran desmentido.

Question es esta, que para contestar á ella ha sido preciso á los alumnos volver á los dias del Imperio; es allí y al fondo de los sucesos que se desarrollaban, á donde el profesor del ramo los ha llevado muchas veces, buscando en los Emperadores que compraban el cetro con el crimen, y cuyos palacios eran lugares de prostitucion; en los magistrados que no administraban justicia, sinó la vendian; en la relajacion de las costumbres; en el rompimiento de todo vinculo de union y de sociabilidad entre las diferentes clases del estado, etc.; las causas que mas directamente han influido en la caida del Imperio Romano de Occidente y hecho tambalear muchas veces el de Oriente.

Siguiendo los alumnos la marcha de los pueblos del Norte que se habian estendido por toda la Europa, peleando y disputándose su posesion, razas distintas, sembrando el dolor y la desolacion por todas partes, han palpado la influencia que el cristianismo, encerrado un dia en las catacumbas y en las mazmorras, ejerció sobre aquellos pueblos bárbaros suavizando sus costumbres; inclinándoles á cambiar su vida errante por la de pueblo sedentario, á abjurar sus falsas creencias, convirtiéndolas en poderoso auxiliar para la propagacion del cristianismo entre los demás pueblos bárbaros que, todavia, profesaban el arrianismo, ó estaban sumidos en la idolatría.

Del fondo del Arabia surge otro nuevo pueblo; indagar cuales fueron los móviles que reunieron esa multitud de tribus, hasta entonces dispersas, bajo la palabra y voluntad de un solo

hombre; buscar el fin que se proponia con sus conquistas; verlo en la cumbre de su grandeza, asistir á la desmembracion de este Imperio; sondear las causas de su prematura ruina y la influencia que ejerció sobre los demás pueblos de Asia, Africa y Europa, son entre otras las cuestiones que encierra el programa y que por su estension seria largo enumerar.

---

**Idiomas.**

---

Los programas de Gramática Castellana, de idioma Francés y de Inglés que se adjuntan, impondrán á la Honorable Comision de la marcha y método empleado en la enseñanza de esta parte de las letras. La clase de idioma Inglés no se encuentra hoy á la altura que debiera hallarse, en razon á haber sido regentada anteriormente por un Profesor que no poseia nuestro idioma, y por cuya razon fué separado de este puesto; pero la idoneidad del Profesor actual y la nueva marcha en que esta clase ha entrado, me hace esperar que muy en breve dará resultados satisfactorios.

---

**Caligrafía y dibujo**

---

Las planas de Caligrafía y trabajos de Dibujo Lineal, Topográfico y de Ornamentacion que tengo el honor de presentar á la Honorable Comision, han sido hechas por los alumnos cuyos nombres llevan al pié. De su mérito y perfeccion, la

Honorable Comision juzgará y pronunciará su fallo con la clasicacion que cada uno de estos trabajos les merezca.

---

**Esgrima, Florete y Gimnástica.**

---

La esgrima al florete sigue lentamente su desarrollo, en razon del corto número de lecciones que reciben cada uno de los alumnos al mes, por no poderse dedicar mas horas á esta materia que las que en la actualidad tienen asignadas, que son cuatro por semana.

Al hacerme cargo de este Establecimiento, hallé suspendida la clase de gimnástica y natacion; y como no he encontrado disposicion alguna del Superior Gobierno al respecto, creí conveniente abrir de nuevo esta importante clase; 1º por ser unas las comprendidas en el plan general de enseñanza en este Colejio, y además por los benéficos resultados que proporciona su instruccion tan útil en la carrera de las armas. La importancia que tenia en las dos Naciones mas notables de la antigüedad el arte gimnástico acaso de su influencia en la salud del cuerpo y del alma, prueba ya su importancia en la educacion, pero la esperiencia diaria nos previene con mas imperio, alzar la voz en su favor. Si los ejercicios del cuerpo han sido en otro tiempo llevados al exceso, y fueron considerados demasiado esclusivamente como el único objeto de la educacion, esto solo prueba una cosa, y es que en este mundo está todo sujeto al abuso. En estos ejercicios puede suceder á veces algun accidente; pero cuando se consideran los peligros mucho mayores (principalmente en nuestra carrera) á que está espuesto el jóven no ejercitado: cuando se reflexiona que se halla privado de todas las inapreciables ventajas que

proporciona la fuerza y la destreza, se conoce claramente cuan importante es no descuidar esta parte de la educacion, que á mas de feliz influencia en la salud, da aquella fuerza y destreza que habilita al hombre á servirse como debe de sus diferentes miembros. Ninguno de los ejércitos europeos hace entrar á sus reclutas en la enseñanza, de lo que propiamente podríamos decir del soldado, sin haber pasado ántes por la ejecucion activa y desembarazada de los diversos movimientos gimnásticos.

Las consideraciones espuestas, indujeron á esta Direccion á abrir la clase de Gimnástica, la que funciona bajo la direccion de un Profesor competente, y para cuyo contrato, se solicitó y fué concedida la autorizacion del Superior Gobierno.

---

### Telegrafía

---

La enseñanza de esta materia sigue lentamente su curso, pero con poco aprovechamiento. Al hacerme cargo de la Direccion de este Colejio, esta clase se hallaba, por la carencia de elementos, casi en el principio de su instalacion formal; merced al mayor número de aparatos y local mas conveniente á su objeto, hoy se encuentra desarrollada en mayor escala y de ella puede exigirse con el tiempo, los resultados que el Superior Gobierno se propuso al crearla.

Como su instruccion para la mayor parte de los alumnos, es práctica solamente, en razon á no haber cursado todavia la Física, ciencia que puede y debe darles la teoría de la electricidad, es consiguiente que su instruccion por ahora se limite al conocimiento y arreglo de los aparatos y á la tras-

mision é instruccion, que, solo puede adquirirse con una práctica constante y sostenida; práctica á la que, como la Honorable Comision comprenderá, no pueden dedicarse exclusivamente, ni dedicarse muchas horas, por tener los alumnos que atender á las demás materias; pero como el tiempo que estos han de permanecer en el Colejio es por lo ménos de tres años, juzgo que durante ellos adquirirán la suficiente que los habilite para el desempeño del servicio de cualquier Estacion Telegráfica.

Antes de cerrar esta parte del informe, voy á permitirme algunas palabras encareciendo la necesidad de establecer en este Colegio, una clase de Química Elemental que complete, en cuanto sea posible, la instruccion de aquellos alumnos que siguen el curso superior exigido por el Reglamento, para los que deseen ingresar al cuerpo de Artilleria ó de Estado Mayor.

El estudio de la Química, no es, como la Honorable Comision comprenderá, un accesorio de lujo para el militar. Esta ciencia, cuyos pasmosos adelantos y valiosas conquistas constituyen hoy una de las glorias de nuestro siglo, no se encierra en los estrechos horizontes de determinadas profesiones, pues no hay una sola de ellas, que no le deba algun descubrimiento útil. En los países que nos han precedido en el camino de los adelantos, en esas naciones que tratamos de imitar, siempre que queremos realizar algun progreso, la Química entra hoy como elemento indispensable en la instruccion de todas las profesiones. El Militar como el Médico, éste como el Ingeniero y por último todo hombre instruido, necesita conocer esa ciencia, que para el que la conoce y la física que le esplican algunas leyes, completa el conocimiento de ellas, penetrando en el estudio de los fenómenos y combinaciones de los elementos constitutivos de los distintos cuerpos de la naturaleza.

El estudio de la pólvora, de los bronces y metales de fun-

dicion, la conservacion de las armas y tantas y tan variadas circunstancias en que se encuentra con frecuencia el militar y en las que necesita el conocimiento de las leyes de la química son otras tantas razones que podria aducir; y que no escaparán al ilustrado criterio de la Honorable Comision, para pedir, por su intermedio al Superior Gobierno que, haciendo un nuevo sacrificio en obsequio á la inteligente juventud, que se dedica á la honrosa carrera de las armas, doté al Colejio Militar de una Cátedra de Química, que complete el curso superior.

El estudio de este curso podria hacerse en cuarto año juntamente con la Física y como las erogaciones que originará, no serán de gran monto, segun considero, una vez dotado el Colegio del Gabinete de Física que ha solicitado, bastaria agregar á este algunas retortas y otros pequeños objetos, los suficientes para la demostracion de las diversas cuestiones de curso de química elemental.

Réstame manifestar á la Honorable Comision, que la condicion con que se le concedió al Señor D. Nicolás de Vedia el nombramiento de Profesor de Matemáticas de 1º y 2º año, ha sido llenada, como puede verse del informe que me es altamente satisfactorio adjuntar á la presente Memoria, y por el cual se impondrán del resultado de la inspeccion á que hace referencia.

---

### C. ADMINISTRACION.

---

El orden, moralidad y disciplina son al presente satisfactorias, siéndome sumamente grato, manifestar á la Honorable

Comision, que fuera de algunos pequeños arrestos y privaciones de recreo para corregir, bien faltas de cumplimiento en el servicio, ó reiterada desaplicacion al estudio por falta de algunos alumnos, no he tenido necesidad de imponer mas graves correctivos, cuya ausencia manifiesta el buen espíritu que anima á los Aspirantes de este Colegio, por lo que me es doblemente satisfactorio recomendarlos á la consideracion de la Honorable Comision.

---

Por el anexo C, planilla 7ª, se impondrá la Honorable Comision de la inversion de los fondos recibidos de Tesoreria para el pago de gastos de las diversas partidas del presupuesto de este Colegio y de cuya inversion detallada se ha rendido cuenta á la Contaduria General de la Nacion.

La crisis por que actualmente pasan las rentas nacionales no ha permitido al Superior Gobierno poder abonar hasta hoy al Colegio las mensualidades de Junio, Julio y Agosto del presente año, votados por el Soberano Congreso para el entretenimiento y administracion regular de este Establecimiento. Esta es la razon por la que esta Direccion no ha podido llenar muchas de las necesidades que se dejan sentir, y que en algo influyen en sentido negativo en el desarrollo mas rápido y mejor éxito de la idea que el Superior Gobierno tuvo en vista al crear este Colegio.

---

Voy á cerrar este informe recomendando á la consideracion de la Honorable Comision el celo, asiduidad y contraccion con que he sido ayudado para el cumplimiento de mi mision por todos los Señores Gefes, Oficiales y Profesores particulares adscriptos á este Colegio.

Toca ahora, pues, á la Honorable Comision con conocimiento de lo espuesto, pronunciar su fallo sobre los puntos generales que este informe abraza.

Tengo el honor de saludar á la Honorable Comision con la mas distinguida consideracion.

*Julio de Vedia.*

---

# **ANEXO A.**

—

**COLEGIO MILITAR NACIONAL**

—————

**COLEGIO MILITAR NACIONAL**—Estado que demuestra el número de Jefes, Oficiales y Aspirantes que tiene este Colegio, con expresión de los destinos de los que se hallan ausentes en 15 del presente.

DESTINOS	Generales	Sargentos mayores	Capitanes	Tenientes		Sub-tenientes	Total de oficiales	Sargentos		Cabos		Aspirantes	Total de aspirantes
				Primeros	Segundos			Primeros	Segundos				
Fuerza efectiva . . . . .	1	2	3	—	1	—	6	—	3	1	4	60	68
Enfermos en el Colegio.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Con licencia . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total de destinos . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Quedan para formar	1	2	3	—	1	—	6	—	—	1	4	57	65

Palermo, Setiembre 15 de 1876.

P. G.  
Lino O. de Roca.

Vº Bº  
VEDIA.

**PLANILLA de altas y bajas ocurridas en el personal de Geles, Oficiales y tropa en el semestre que empezó el 1° de Abril y terminó en 1° del actual.**

Clases	NOMBRES	Fechas		MOTIVO
		Día	Mes	
General	<i>Altas</i>			
	D. Julio de Vedia	28	Abril	Nombrado Director del Colegio por el Superior Gobierno.
Cadete	» Manuel Zabala	1°	»	Ingresó como pensionista.
»	» Proto Ordoñez	4	»	
»	» Juan F. Duclos	12	»	
»	» Ramon Llamas	»	»	
»	» César Lopez	»	»	
»	» José S. Chavarria	»	»	
»	» Ramon Olmos	13	»	Por haber solicitado beca para el Establecimiento.
»	» Mariano Fosbery	17	»	

»	Ramon Manzanarez	»	»			
»	» José M. Matoso	»	»			
»	» Juan J. Diaz	19	»			
»	» Pedro B. Rodriguez	2	Mayo			Por haber solicitado beca para el
»	» Gumesindo Gomez	22	»			Establecimiento.
»	» Agustin Alvarez	26	»			
»	» José M. Castro	29	»			
»	» Ernesto Jorge	5	Julio			
»	» Benjamin Calvete	11	»			
<i>Bajas</i>						
»	D. Martin Fernandez	7	Abril			Por desercion.
»	» Manuel Navarro	17	»			Por hallarse en comision fuera
»	» Adalberto Rivadavia	»	»			del Colegio.
»	» Francisco Rom	21	»			Por desercion.
»	» Segundo Lucero	»	»			
»	» José Moujan	»	»			
»	» Adolfo Abrines	28	»			Espulsado por mala conducta.
»	» Teófilo Loqui	9	Mayo			Por mala conducta fueron espul-
»	» Arturo Prado	»	»			sados de este Colegio.

Clases	NOMBRES	Fechas		MOTIVO
		Día	Mes	
Cadete	D. Diego Britain	9	Mayo	Por mala conducta fueron espul- sados de este Colegio.
»	» Martin Gonzalez	«	»	
»	» Sinibaldo Córdoba	16	»	
»	» Tobías Serpa	7	Julio	Por desercion.
Sargento 2°	» Rodolfo Oroño	»	»	Por su mal estado de salud
Cadete	» Alberto Lezama	»	»	Por desercion.

Palermo, Setiembre 1° de 1876.

P. C.  
LINO O. DE ROA.

V° B°  
VEDIA.

PLANILLA 2ª.

ALTAS Y BAJAS ocurridas en el personal de profesores en el semestre que empezó el 1.º de Abril y terminó el 1.º del actual.

A L T A S

CLASES Y NOMBRES	Fechas		MOTIVO
	Día	Mes	
Profesor de Física, Dr. D. Martin Spuch. . .	21	Abril	Por renuncia hecha por el profesor anterior.
Id. de Matemáticas de 1º y 2º año, D. Nicolás de Vedia. . . . .	8	Mayo	Por vacante.
Profesor de Inglés, ciudadano D. Agustín Pressinger. . . . .	19	Mayo	Por separacion del profesor anterior.
Profesor de Dibujo, ciudadano D. Ernesto Bachman. . . . .	23	Junio	Por vacante.
Profesor de Gimnasia, ciudadano D. Carlos María Laveggio. . . . .	22	Julio	Por vacante.

PLANTILLA 2ª.

**ALTAS Y BAJAS** ocurridas en el personal de profesores en el semestre que empezó en 1.º de Abril y terminó en 1.º del actual.

B A J A S

CLASES Y NOMBRES	Fechas		M O T I V O
	Día	Mes	
Profesor de Física, Dr. D. Domingo Bertolazi.....	—	—	Por renuncia que hizo del puesto de profesor.
Profesor de Inglés, ciudadano D. N. Haslan	—	—	Por habersele separado de la cátedra.

Palermo, Setiembre 1º de 1876.

Vº Bº  
VEDIA.

P. C.  
LINO O. DE ROA.

**ANEXO B.**

---

**HORARIO DE ESTUDIOS**

---

**HORARIO de estudios correspondiente al segundo semestre del presente año**

**P R I M E R A Ñ O**

Días	De 6 á 6½	De 6½ á 7	De 7 á 8	De 8 á 9	De 9 á 10	De 10 á 11	De 11 á 12	
Lunes	Diana, lista, limpieza y revista			Ordenanza Historia Caligrafía Dibujo Historia Geografía	Caligrafía	Táctica de infan- tería	Almuerzo y recreo	
Mártres	Desayuno y recreo				Dibujo	Historia		Geografía
Miércoles	Preparacion					Geografía		Caligrafía
Jués					Táctica de infan- tería	Resolucion de problemas		
Viérnes					Dibujo	Ordenanza		
Sábado					Estudios á voluntad			
Domingo								



S E G U N D O   A Ñ O

Días	De 6 á 6½	De 6½ á 7	De 7 á 8	De 8 á 9	De 9 á 10	De 10 á 11	De 11 á 12
Lunes	Diana, lista, limpieza revista			Dibujo	Ordenanza	Francés	Almuerzo y recreo
Mártcs	Preparación			Francés	Historia	Geografía	
Miércoles	Desayuno y recreo			Problemas	Dibujo	Estudios	
Jués				Ordenanza	Táctica de infantería	Caligrafía	
Viérnes				Resolucion de problemas	Resolucion de problemas	Historia	
Sábado				Dibujo	Caligrafía		
Domingo					Estudios á voluntad		

S E G U N D O   A Ñ O

Días	De 12 á 1	De 1 á 2	De 2 á 3	De 3 á 4	De 4 á 5	De 5 á 6	De 6 á 8½	De 8½ á 9
Lunes	Preparación	Gramática	Repetición de arit. álg.	Geografía	Telegrafía gimnasia	Comida y recreo	Preparación	Retreta y silencio
Mártes		Matemáticas	Matemáticas	Ejercicios	Preparación			
Miércoles		Geografía	Táctica de infantería	Francés	Gimnasia			
Juésves		Matemáticas	Matemáticas	Esgrima	Preparación			
Viérnes		Gramática	Repetición de arit. y álg.	Ejercicios	Gimnasia			
Sábado		Estudios	Recreo y limpieza	Preparación	Preparación			
Domingo			Recreo, Paseo Militar					

T E R C E R A Ñ O

Dias	De 6 á 6½	De 6½ á 7	De 7 á 8	De 8 á 9	De 9 á 10	De 10 á 11	De 11 á 12
Lunes	Preparacion			Geografía	Francés	Ordenanza	Almuerzo y recreo
Mártres	Desayuno y recreo			Estudios	Fortificacion	Fortificacion	
Miércoles				Táctica de infantería			
Jués	Preparacion			Geografía	Dibujo	Táctica de infantería	
Viérnes				Táctica de caballería	Matemáticas	Fortificacion	
Sábado	Desayuno y recreo			Dibujo	Estudios á voluntad		
Domingo				Preparacion			

T E R C E R A Ñ O

Dias	De 12 á 1	De 1 á 2	De 2 á 3	De 3 á 4	De 4 á 5	De 5, á 6	De 6 á 8½	De 8½ á 9	
Lunes	Preparacion	Matemáticas	Matemáticas	Inglés	Gimnasia				
Martes		Francés	Ordenanza	Ejercicios	Preparacion				
Miércoles		Matemáticas	Francés	Esgrima	Gimnasia				
Jués		Historia	Historia	Estudios	Telegrafia				
Viérnes		Inglés	Problemas	Ejercicios	Gimnasia				
Sábado		Historia	Revista y limpieza		Preparacion				
Domingo			Recreo, Paseo Militar						
							Comida y recreo	Preparacion	Retreta y silencio

CUARTO AÑO

Días	De 6 á 6½	De 6½ á 7	De 7 á 8	De 8 á 9	De 9 á 10	De 10 á 11	De 11 á 12
Lunes	Diana, lista, limpieza y revista			Física		Historia	Almuerzo y recreo
Mártres	Desayuno y recreo			Fortificación	Matemáticas		
Miércoles	Preparación			Idioma francés, Artillería		Dibujo	
Jués				Física		Topografía	
Viérnes				Artillería		Problemas	
Sábado				Fortificación		Dibujo	
Domingo				Estudios á voluntad			

CUARTO AÑO

Días	De 12 á 1	De 1 á 2	De 2 á 3	De 3 á 4	De 4 á 5	De 5 á 6	De 6 á 8½	De 8½ á 9
Lunes	Preparación	Artillería	Inglés	Estudios	Telegrafía gimnasia Preparacion	Comida y recreo	Preparacion	Retreta y silencio
Mártes		Táctica de caballería	Francés	Ejercicios	Preparacion			
Miércoles		Táctica de infantería	Problemas	Esgrima	Gimnasia			
Jués		Matemáticas	Ordenanza	Preparacion	Preparacion			
Viérncs		Historia	Inglés	Ejercicios	Preparacion			
Sábado		Topografía	Revista y limpieza	Preparacion	Preparacion			
Domingo		Recreo, Paseo Militar						

Palermo, Setiembre 1° de 1876.

P. A.—LINO O. DE ROA.

V° B°—VEDIA.

Palermo, Agosto de 1876.

*Al Señor Director del Colegio Militar Nacional, General D. Julio de Vedia.*

En cumplimiento de la orden del Colegio de fecha 16 de que corre, los infrascriptos habiendo procedido á examinar el el dia 23 del presente las clases de Matemáticas del segundo y primer año (primera seccion), tenemos el honor de informar lo siguiente:

El texto de la Aritmética y Algebra empleado es universalmente reconocido como bueno.

Los programas estraidos de él vienen á llenar el objeto propuesto, pues el del primer año consiste en aquellas materias de Aritmética que faltaban para completar el curso, y de los fundamentos del Algebra, de modo que esta clase llegará al segundo año mejor preparada que ántes.

El programa del segundo año comprende las ecuaciones del segundo grado con una incógnita y las progresiones, siendo de consiguiente bastante estenso.

En cuanto al método de enseñanza, en nuestra opinion este ha sido perfectamente adecuado. Hemos notado particularmente que el Señor Profesor en vez de limitarse como podía á la esplicacion y repeticion de los teoremas del texto, ha llamado en auxilio el método aplicativo por medio de la solucion de muchos problemas, cuyo proceder tanto contribuye para ilustrar al principiante.

Mostrándose además claramente en ambas clases mucha contraccion al estudio, el éxito del exámen no podia ser mas satisfactorio. Es claro, Señor General, que no pueden estar

todos al mismo nivel, mas hemos notado que no habia mas que uno que otro algo atrasado, siendo la gran mayoría buenos y muy buenos, y varios sobresalientes.

Dios guarde al Señor General muchos años.

*O. Rosse—M. Cadrez.*

---

# **ANEXO C.**

—

**COLEGIO MILITAR DE LA NACION**

—————

**ESTADO que demuestra los fondos recibidos é invertidos en diverso:**

**DEBE**

Fechas	P R O C E D E N C I A	Pesos fuertes
1º Mayo	Existencia en caja en documentos y en efectivo. . . . .	1156 8
5 »	Recibido por las pensiones de los aspirantes Zabala y Camperos, correspondientes á este mes. . .	80 —
9 Junio	Recibido por las pensiones de los aspirantes Zabala y Camperos, correspondientes á este mes. . .	80 —
21 »	Recibido de Tesoreria para pago de sueldos y demás gastos del presupuesto por el mes de Abril	1510 —
9 Julio	Recibido por las pensiones de los aspirantes Zabala y Camperos, correspondientes á este mes. . .	80 —
1º Agosto	Recibido de Tesoreria para pago de sueldos y demás gastos del presupuesto por el mes de Mayo	2331 24
5 »	Recibido por las pensiones de los aspirantes Zabala y Camperos, correspondientes á este mes. . .	80 —
Suma. . . . .		5317 32

Palermo, Setiembre 15 de 1876.

V. B.  
VEDIA.

Costos de este Colegio desde el 1° de Mayo último hasta el día de la fecha

HABER

Fechas	I N V E R S I O N	Pesos fuertes
26 Junio	Invertido en pago de profesores, servidumbre, objetos de enseñanza y varios otros gastos, segun cuenta detallada y documentada, rendida á la Contaduría General.....	1201 64
14 Setiembre	Invertido en pago de profesores, servidumbre objetos de enseñanza y varios otros gastos, segun cuenta detallada y documentada, rendida á la Contaduría General.....	3609 20
15 »	Existencia en caja en documentos y en efectivo en la fecha.....	506 48
Suma.....		5317 48

P. C.  
LINO O. DE ROA.

Buenos Aires, Octubre 7 de 1876.

Señor Ministro :

La Comisión nombrada por V. E. para efectuar los exámenes del Colegio Militar Nacional ha desempeñado su cometido en los días que median desde el 28 de Setiembre al 1° del corriente.

Ella ha quedado justamente satisfecha del estado de instrucción y disciplina en que ha encontrado este importantísimo establecimiento que cada día debiera merecer mayor atención y mayor fomento de parte del Gobierno, pues el plantel es pequeño todavía para lo que nuestro país tiene el derecho y el interés de hacer en este ramo, dada la naturaleza aventajada y las precoces disposiciones de la juventud argentina para levantarse pronto en esa noble carrera de las armas á un nivel capaz de sufrir cualquier clase de comparaciones con los otros pueblos civilizados.

Empezamos, Señor Ministro, por consignar esta esposición para interesar el celo del Gobierno á fin de que medite los medios de llenarla, dando mayor ensanche y prestigio al Cuerpo de Cadetes Argentinos ya que hoy cuenta ese plantel con una base seria y excelente de instrucción científica y profesional.

Los exámenes han sido satisfactorios; y nos parece evidente por sus resultados, que los profesores de cada ramo (algunos de ellos recientemente empleados) han sido asiduos y eficaces en el desempeño de sus tareas.

El Señor Director, General D. Julio de Vedia, nos ha pasado un informe general sobre el semestre vencido que elevamos á manos de V. E., pues contiene una esposición detallada de la marcha del Colegio, y al compararlo nosotros con el resultado de los exámenes, lo hemos encontrado perfectamente justificado en todos los puntos que toca y esplica.

En el primer año de estudio teórico-práctico, los cuales abrazan las materias siguientes: Ordenanza, Táctica, Aritmética, Geografía, Historia, Gramática, Dictado, Dibujo, Caligrafía, Telegrafía y Gimnasia:

Hemos encontrado, que [el jóven Pablo Ricchieri ha dado exámenes sobresalientes en las asignaturas del curso, que como V. E. puede notar, necesita un grado de intelectualidad, de aplicacion mayor que de los otros ramos, que son puros complementos ó de maestria artificial y en los cuales tiene además un adelanto muy distinguido. Los jóvenes: Cornelio Gutierrez, Orfilio Casariego, Ramon Jones, Rómulo Olivieri, José M. Campero, Enrique Garda y Proto Ordoñez han merecido tambien nuestro elogio como distinguidos en las materias de Ordenanza, Táctica, Aritmética, Historia y Geografía, aunque el resto de la clase no iguala á los ya mencionados, debemos decir en justicia que la hemos encontrado en buen estado de instruccion, como lo demuestra el Estado General de clasificaciones que acompañamos en nuestro informe.

En el segundo año los cursos abrazaron las siguientes materias:

Ordenanza, Táctica, Algebra, Geografía, Historia, Gramática, Dictado, Francés, Caligrafía, Dibujo, Telegrafía, Esgrima y Gimnasia.

Hemos clasificado como sobresalientes en este curso á los jóvenes Ricchieri, que como resulta del párrafo anterior ha cursado las asignaturas de dos años en uno, César Aguirre, Carlos Sarmiento y Francisco Chouciño.

Nos han parecido muy buenos y distinguidos en los ramos científicos los jóvenes Felipe Botet, Alejandro Baso, Eduardo Martinez y Manuel Guerrero; y en cuanto al comun de la clase debemos decir, en justicia, que muestra una instruccion bastante regular.

Los cursos del tercer año abrazan las materias que siguen :

Ordenanza	Algebra	Inglés	Esgrima
Táctica Infant.	Geometría	Caligrafía	Gimnasia
Idem Caballería	Geografía	Dibujo	—
Fortificaciones	Francés	Telegrafía	—

Los jóvenes se hallan naturalmente mas formados por la preparacion anterior que les ha dado la escuela, y presentan mayor posesion de sí mismo, con un nivel mas uniforme de instruccion teórica; en el exámen han sobresalido los jóvenes Máximo Arigos, Arturo Garcia, Sandalio Sosa y Federico Lopez.

Consideramos como muy buenos á los siguientes: Rogelio Cristimo, Cárlos Barbier y Agustin Alvarez, y el resto de los alumnos bastante bien informados en todas las materias que se les han hecho cursar.

El mismo juicio hemos formado del curso de 4º año que es por ahora el que complementa el órden de estudios que se hacen en esta escuela. Las materias que se enseñan son las siguientes:

Ordenanza	Trigonometría esférica	Historia	Dibujo
Táctica Cab'ria	Secciones cónicas	Francés	Telegrafía
Artillería	Topografía	Inglés	Esgrima
Fortificaciones	Física	Caligrafía	Gimnasia

Sobresalen en ellas con notable aprovechamiento y honorable conducta los jóvenes Eduardo Oliveros y Estevan Rams; merecen la clasificacion de muy buenos Servando Auroz, Félix Romero, Clemente Morandi, Pedro Vilche y Ricardo Day y en los demás se nota aquel aprovechamiento regular y comun que revela la eficacia de la enseñanza, por parte de los profesores y el influjo de la disciplina.

Tomando ahora en general la situacion del Colegio Militar la podríamos reasumir asegurando á V. E. que la informacion de los alumnos en el estudio de la Historia antigua y moderna, Americana y Argentina nos ha llenado de satisfaccion; en matemáticas elementales hay tambien bastante adelanto. La clase de Artilleria, pirotécnica militar y fortificaciones que desempeña con celo y competencia el Señor Mayor Otto-Rose, nada dejaria que desear sinó fuese por la deficiencia de medios prácticos y de terreno aparente para que los Cadetes hagan las aplicaciones ordinarias á la enseñanza teórica que se les distribuye con notable acierto.

La Comision llama seriamente la atencion de V. E. á lo que se consigna en el párrafo Artilleria y fortificaciones del informe que nos ha pasado el Señor Director del Colegio. Es inútil que inculquemos en las importantes consideraciones á que se prestará la materia en el ánimo de V. E. cuando la haya meditado.

En el Colejio se dá una atencion esmerada á la enseñanza de la ordenanza y de la táctica.

Los exámenes han dado prueba del aprovechamiento general de los alumnos bajo la direccion de dos jóvenes militares de nuestro Ejército, que son el Sargento Mayor D. Calisto Falcato y el Capitan D. Francisco Smith. Solo sentimos que se carezca de un testo claro y completo que pueda llevar á los

Cadetes á todos los detalles y complementos de que es susceptible la materia. Forma parte de estos exámenes una série de procesos simulados que constituyen una buena prueba de los conocimientos prácticos de los Cadetes en estos ramos.

Casi todos los alumnos conocen bastante bien la Geografía General, sobre todo, las de las naciones cultas y la de Sud-América. Pero debemos hacer notar á V. E. que el Colegio carece de una clase de Geografía estratégica ó bien Geografía Militar (Europea y Sud-Americana), ramo que hoy tiene una gran importancia en este órden de estudios, y para el cual tenemos ya en nuestra propia historia una valiosísima cópia de hechos señalados que la crítica militar puede tomar bajo su análisis con inmensa ventaja para nuestros jóvenes oficiales.

La física experimental y la topografía se enseña tambien con bastante aprovechamiento.

Creemos muy acertado el restablecimiento de los ejercicios gimnásticos, efectuado por el Señor Director, pero nada podemos consignar á este respecto, porque no hemos presenciado las pruebas, quizá talvez por ser demasiado elementales. Es, sin embargo, de la primera importancia que este ramo sea formulado con todo el apoyo posible de parte de V. E. por el influjo que tiene en el desarrollo y fortaleza de la juventud.

En cuanto á la esgrima, diremos que, los jóvenes muestran mucho anhelo por distinguirse y que la desempeñan con el ardor propio de su edad y con muy regular destreza.

La Telegrafía, de cuya importancia actual es supérfluo hablar, no ofrece en el Colegio resultados satisfactorios.

Los alumnos vacilan mucho en el manejo de las máquinas y carecen de fijeza para transmitir é interpretar las claves.

Ignoramos las causas de estas deficiencias, pero la señalamos á V. E. por el grande interés que hay que se remedie pronto y con especial atencion.

La Caligrafia se enseña bien; las planas son en general muy buenas y algunas de preciosa y elegante forma, pero no hemos podido apreciar si ese mérito se conserva en la práctica comun y diaria de la mano porque no se nos han presentado sinó muestras cuidadosamente elaboradas.

El dibujo lineal y topográfico no nos ha ofrecido cosa ninguna que señalar como notable, ni tampoco digna de reproche.

El nivel general de las obras es regular, pero debemos hacer notar á V. E. que todos carecen de aquella soltura en el manejo del lápiz que trasunta pronto y con carácter las líneas capitales de paisaje ó de un mapa topográfico. Dadas las esplicaciones que ese aprecio debe tener bajo el ojo y el lápiz de los alumnos del Colegio, V. E. debe recomendar que se dé una mayor atencion á esta circunstancia.

Enseñanse en el Colegio dos idiomas vivos, el Francés y el Inglés. El estado en que se hallan los alumnos en esta enseñanza, es apenas rudimental, imperfectísimo y muy poco satisfactorio aun en los alumnos de cuarto año, de manera que puede asegurarse que complementarán su tiempo sin conocimiento alguno práctico ni eficaz de uno y otro de esos idiomas.

El mal viene de tiempo atrás, y ya V. E. tuvo conocimiento oportuno de esta grave falta cuando ahora cuatro meses autorizó al Señor Director, á sustituir al anterior profesor de Inglés por el Señor Persiger, de quien debe esperarse un esfuerzo indispensable para los exámenes del próximo semestre.

En cuanto á esto notamos establecido allí un método de

enseñanza que no nos parece el mejor en una Academia Militar donde la primera necesidad es traducir y hablar prácticamente, aun cuando no sean muy prolijas y eruditas las teorías gramaticales.

Esas formas empíricas del diálogo tomado de memoria y por tarea de la conjuncion y de la sintáxis, puede y debe aligerarse por el ejercicio de la voz viva y de traducción inmediata; y en esto debiera hacerse sobre textos clásicos de la literatura militar como son las traducciones inglesas y francesas de los comentarios de Cesar, el ensayo Macaulay sobre Lord Clry, Zemme y otros grandes escritores.

Al notar la exactitud con que todos los alumnos se han presentado al exámen, se comprende que una disciplina eficaz ha pesado sobre ellos para impedirles aquellas pérdidas de tiempo, y aquellas impresiones de la pereza que son tan naturales en el mayor número de los niños y de los jóvenes, cuando una accion superior no los arranca á los declives de la holganza.

Esto es todo cuanto podemos decir á V. E. como resultado de la Comision con que ños ha honrado, y solo agregaremos; que al desempeñarla, hemos tenido todas aquellas satisfacciones que el patriotismo no podia dejar de inspirarlas delante de los gérmenes, tan vivaces como preciosos que se están fundando en la Escuela Militar Argentina.

Dios guarde á V. E.

*Martin de Gainza—Miguel Navarro Viola—Alvaro Barros—Martin Ruiz Moreno—Joaquin Viejo-bueno—Vicente F. Lopez.*

Octubre 16 de 1876.

Avísese recibo y publíquese.

A. ALSINA.

---

Palermo, Octubre 9 de 1876.

*Exmo Señor Ministro de Guerra y Marina, Coronel Don Adolfo Alsina.*

Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. que en el día de ayer ha tenido lugar la solemne ceremonia de la repartición de premios á los alumnos de este Colejio, llevada á cabo por el infrascripto, competentemente autorizado por la Comision Examinadora.

Por la lista adjunta, V. E. se impondrá de los alumnos que se han premiado y del orden en que se han répartido los premios.

Al mismo tiempo pongo en conocimiento de V. E. que terminado el año de estudios, he concedido, como es de práctica veinte dias de vacaciones á los alumnos hijos de esta Provincia y un mes á los de otras de la República.

A la lista de los Aspirantes que solicitan pasaportes y pasajes para trasladarse á sus respectivas Provincias y que tuve el honor de elevar á V. E. en mi nota de fecha 5 del corriente, tengo ahora el honor de incluir otra que completa el número de solicitantes.

En razon del poco tiempo de que pueden disponer, sobre todo los que tienen que trasladarse á las Provincias lejanas, ruego á V. E. quiera prestar á este asunto una atencion preferente y resolverlo en el mas corto tiempo posible.

Dios guarde á V. E. muchos años.

*Julio de Vedia.*

Octubre 14 de 1876.

Publíquese.

A. ALSINA.

---

**Colegio Nacional Militar—Lista de los aspirantes á este  
Colegio que han sido premiados**

CLASES	NOMBRES	Año	PRÉMIO
Sargento 2º	D. Estevan Rams	4º	Medalla de oro, al estudio
Cabo 2º	» Máximo Arigós	3º	Idem idem, al talento
Cadete	» Pablo Ricchieri	1º	Idem idem, á la conducta
Sargento 2º	» Ed'do. Olivero	4º	Idem plata, al estudio
Cadete	» Cárl. Sarmiento	2º	Idem idem, al talento
Cabo 1º	» César Aguirre	2º	Idem idem, á la conducta
Distinguido	» Cl'te Marambió	4º	Estuche de matemáticas
Cadete 2º	» Sandalio Sosa	3º	Idem idem idem
Aspirante	» Proto Ordoñez	1º	Idem idem idem
Cadete	» Federico Lopez	3º	Un libro
Cabo 2º	» Arturo Garcia	3º	Idem idem
Aspirante	» Fr'co. Chouciño	2º	Idem idem
»	» Cárlos Barbié	3º	Idem idem
»	» Man'l Guerrero	2º	Idem idem
»	» Rómulo Olivieri	1º	Idem idem

Palermo, Octubre 9 de 1876.

*Julio de Vedia.*

## Modificaciones al Reglamento vigente

---

*Colegio Militar Nacional.*

Palermo, Noviembre 20 de 1876.

*Exmo. Señor Ministro de Guerra y Marina, Coronel Don Adolfo Alsina.*

La disposición reglamentaria que establece la división de los exámenes del año escolar, en dos semestres, sin ninguna razón plausible, entraña en sí inconvenientes, que la esperiencia ha venido á demostrar.

El tiempo material empleado en los exámenes, aun cuando no venga causa alguna á interrumpirlos, el tiempo que hay que destinar al aproximarse dichos exámenes, á la preparación de los alumnos; la circunstancia de dos vacaciones, que aunque se limite en lo posible, no necesitan ménos de dos meses, sin contar el retardo que frecuentemente ocasiona la no presentación de los alumnos en el tiempo prefijado, son otras tantas causas que limitan el tiempo de estudios, y así,

se vé con frecuencia que aunque se habla de los estudios del semestre, la verdad es, que el tiempo empleado en ellos no alcanza á cinco meses y algunas veces apenas pasa de cuatro.

En tan corto período pocas son las materias que pueden estudiarse á fondo, y de ahí la deficiencia general de los exámenes.

Otras causas militan á favor de las ideas de encerrar en un solo curso los estudios del año escolar y aunque veò que ellas no escapan al juicio de V. E. voy á permitirme apuntar algunas de ellas.

La division del año en dos semestres, establece una solucion de continuidad en los estudios y en las prácticas de órden y disciplina que perjudica gravemente á los primeros y tiene para los segundos inconvenientes que no es fácil apreciar de afuera, pero que se hacen sensibles en el manejo interno del Colejio. Conviene, pues, limitar ó reducir en lo posible el número de esas soluciones.

Es de práctica universal y asi lo aconseja la conveniencia dar expansion á los espíritus oprimidos por un largo y penoso estudio que despues de cada exámen se concede á los alumnos por un período mas ó ménos largo una salida del Colejio con el nombre de vacacion. Es este tiempo el que ellos aprovechan para pasar al seno de sus familias ó residencia de sus tutores. Como algunos tienen que dirigirse á provincias lejanas y aun al estrangero, suele serles corto el término de un mes, máximum que puede concederse siendo los exámenes semestrales, para regresar al Colejio y de ahí su falta de puntualidad, con menoscabo de la moral y disciplina del establecimiento.

No es suficiente que se aplique á los retarditarios los cas-

tigos á que se hagan acreedores, mejor es prevenir la falta, y esto se consigue dando un plazo proporcional y mas largo que el que puede concederse, siendo dos las salidas anuales.

Podria abundar en otras consideraciones que atañan al régimen interno económico del Colegio, pero como he dicho ántes, creo que ellas no escapan á la penetracion de V. E. y que las aducidas bastarán para que V. E. tome en consideracion la propuesta de enmienda al reglamento que hago, pidiendo que se suprima los exámenes semestrales y limitándolos á uno anual y cambiando el parágrafo examen, en la forma siguiente:

«Habrá un examen anual que tendrá lugar en todo el mes de Noviembre y para el que se nombrará una Comision compuesta de cuatro Gefes y tres ciudadanos.»

Esta opinion que es el fruto de mi esperiencia está además autorizada por la de todos los Profesores á quienes he consultado y que encuentran utilísima la enmienda mencionada.

Dios guarde á V. E.

*Julio de Vedia.*

*Departamento  
de Guerra y Marina.*

Noviembre 17 de 1876.

Aprobado: avisese en respuesta, comuníquese á la Comandancia General de Armas y publíquese.

AVELLANEDA.  
A. ALSINA.

---

*Colegio Militar Nacional.*

Palermo, Noviembre 17 de 1876.

*Exmo. Señor Ministro de Guerra y Marina, Coronel D.  
Adolfo Alsina.*

En el Reglamento del Colegio se encuentra la disposición siguiente: «Los pretendientes no podrán ser admitidos á rendir el exámen y prueba de idoneidad sinó en los dias del 1º al 15 de Marzo y de Setiembre, para que puedan ingresar al tiempo de la apertura de las clases en caso de ser admitidos.»

Esta disposición, Exmo. Señor, que entraña sérias dificultades para los solicitantes, ninguna ventaja importa para e Colegio, que teniendo siempre presente un número regular de Profesores, puede cualquier dia y en cualquier momento proceder al exámen requerido. Por lo que propongo á V. E. que los solicitantes sean admitidos á dar exámen en cualquier tiempo, pero atendiendo la disposición de que no ingresarán al Colegio, sinó en los quince primeros dias subsiguientes al en que se abran las clases.

No obstante lo espuesto, V. E. resolverá lo que estime con veniente.

Dios guarde á V. E. muchos años.

*Julio de Vedia.*

---

*Departamento  
de Guerra y Marina.*

Noviembre 15 de 1876.

Contéstese aceptando la modificación que propone, avísele á la Comandancia General de Armas y publíquese.

A. ALSINA.

---

## Actos de insubordinacion

---

*El Director del Colegio  
Militar Nacional.*

Palermo, Abril 11 de 1877.

*Exmo. Señor Ministro de Guerra y Marina, Coronel  
D. Adolfo Alsina.*

Un incidente desagradable y que amenaza minar por su base la moral y disciplina del Colegio, acaba de producirse con motivo de una Comision nombrada por el infrascripto, para llevar adelante el noble y patriótico pensamiento consignado en un notable documento por el Exmo. Señor Presidente de la República.

Despertada la fibra patriótica de los jóvenes aspirantes, á la lectura de ese documento, tuvieron varios la idea de trabajar en el sentido de llevar á cabo los nobles propósitos del Exmo. Señor Presidente, y, al efecto se apersonaron al infrascripto, solicitando la vènia para pronunciar algunos discursos sobre ese tema á la hora de la mesa.

No solo me adherí gustoso á su pedido sinó que, elogiando su iniciativa los nombré en Comision para que, á nombre del Colegio promovieran una suscripcion, tanto dentro de él, como fuera.

Los discursos pronunciados, fueron, como era de esperarse, la expresion ardiente del patriotismo, y nutridos aplausos de sus compañeros contestaron á ellos, suscribiéndose la casi totalidad de los alumnos.

Al dia siguiente, veinte y cuatro horas despues, otros estudiantes tomaron mi vénia para hablar á su turno en la mesa y sobre el mismo tema. Accedí tambien á ello, persuadido que solo el gusto de llevar á la realizacion de la idea patriótica su pequeño contingente los llevaba á hacer uso de la palabra. Muy luego fui desengañado, pues supe que el tema de sus discursos habia sido desconocer el origen legitimo de la primera Comision, negándole que ella pudiera representar al Colegio.

Hice luego formar la compañía y dirigiéndole la palabra, le manifesté que la Comision habia sido nombrada por mí, que nadie podia desconocer mis atribuciones para hacerlo, y que quedaba prohibida toda discusion al respecto, así como el formar otras comisiones que no darian mas resultado que el de sembrar la desunion y la anarquía en el Colegio, sin agregar nada al éxito del pensamiento que debia reasumir el deseo de todos, que, el que no quisiera contribuir era dueño de hacerlo, y si queria prescindir de la Comision, tambien era dueño de dirigir su óbolo á cualquiera de las Comisiones que se creaban en toda la República; pero en manera alguna les era permitido hacerlo en corporacion, ni acudir á la prensa con manifestaciones cuyo único resultado seria llevar fuera del recinto del Colegio, disidencias y opiniones que no debian salir de él.

Así las cosas, aparece hoy en el diario «El Porteño» que tengo el honor de adjuntar á V. E., un comunicado firmado, P. V., iniciales que por confesion propia responden al nombre del aspirante Pedro Vilches, bien que podia haberse prescindido de su confesion, pues lo estrafalario del estilo y los antecedentes de este Aspirante lo designaban al Colegio como su único autor posible.

Por esta lijera esposicion de lo ocurrido, V. E. comprenderá que no es posible silenciarlo, y que, si medidas enérgicas y prontas no cortan el gérmen, peligrará la moral y disciplina del Colegio, y faltando estos dos puntales pronto veriamos reproducirse sensibles y escandalosos sucesos que acabarian con esta preciosa institucion.

En el deseo, pues, de cortar estos males, he dado la órden del Colegio que en cópia legalizada tengo la honra de adjuntar á V. E. pidiéndole, que en virtud de lo grave del asunto, quiera prestar su adquiscencia y darle una preferente atencion.

La sumaria que he mandado levantar y que se instruye habilitando horas, será sometida en todo el dia de mañana á la resolucion de V. E.

Dios guarde á V. E.

*Julio de Vedia.*

---

*Colejio Militar Nacional*

Palermo, Abril 12 de 1877.

*A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, Coronel  
D. Adolfo Alsina.*

Las amenazas hechas por los autores de la protesta á los que se habian resistido á formularla, y por cuyo medio arras-traron á los mas débiles ó nuevos en el Colejio, como verá V. E. por el sumario que elevaré hoy al conocimiento de V. E.; han empezado á tener ejecucion. Ayer despues de lista de tarde, el Aspirante D. Juan Berhó y el pensionista D. Cárlos Silibich acometieron sin prévia provocacion, al pensionista recién entrado al Colejio, Alberto Arzac, y atacándole vil y cobardemente, le infirieron varios golpes en el cuerpo y en la cara.

De las averiguaciones verbales tomadas, resulta que ninguna provocacion ni cuestion prévia se habia suscitado y que tan insólito ataque respondia solo á un plan preconcebido de intimidacion.

Consecuente con mi propósito de cortar con mano fuerte los desórdenes que se producen hoy en el Colejio, aunque su origen data de tiempo atrás, como lo demostraré despues á V. E., he determinado pasar presos al Cuartel de Artilleria, al Aspirante D. Juan Berhó y al pensionista D. Cárlos Sibilich.

Dios guarde á V. E.

*Julio de Vedia.*

---

*Al Exmo. Señor Ministro de Guerra y Marina, Coronel  
D. Adolfo Alsina.*

Tengo el honor de adjuntar á V. E. la sumaria mandada levantar á consecuencia del acto de insubordinacion é inobediencia cometido por varios Aspirantes, protestando contra el nombramiento de una Comision hecho por el infrascripto en el círculo de sus atribuciones, y, llevándola á la prensa, á pesar de las órdenes terminantes, dadas para que no se hiciera.

A las juiciosas y fundadas reflexiones con que el Fiscal en comision, Sargento Mayor D. Lino Oriz de Roa acompaña su elevo y en la que basa los fundamentos de su Vista Fiscal, poco ó nada podria agregarse; y seria ofender la alta penetracion de V. E., suponer la necesidad de entrar en largas y prolijas demostraciones para dejar probada, la justicia del castigo pedido y los riesgos incalculables que llevaria aparejada una indulgencia excesiva que dejara impune tan grandes faltas, y las puertas abiertas á la repeticion de actos análogos y acabarian por acarrear la pérdida de este Establecimiento que tan ingentes sumas cuesta al Tesoro de la Nacion y de lo que ella espera tantas ventajas.

Es, pues, por estas razones que me limito á pedir á V. E. se sirva aprobar las medidas aconsejadas por mí, ampliándolas en el sentido de hacer estensiva la pena de espulsion de este Colejio con prohibicion de poder ingresar en ningun cuerpo del Ejército al Aspirante Don Juan Berhó, y pensio nista D. Cárlos Sibilich, que han agravado su delito, llevando á cabo las amenazas hechas á los que invitados á firmar la

protesta, resistieron en nombre del deber y de su propia dignidad.

Una sola reflexion añadiré á lo espuesto, y es una reseña á la lijera de las condiciones de carácter como Aspirantes y estudiantes, y de los antecedentes que tienen todos los que deben ser espulsados del Colegio. Empezaré por el mas culpable á juicio de todos y de lo que resulta de su propia conducta.

El Aspirante D. Pedro Vilches, no es un mal estudiante, pero su conducta ha dejado siempre mucho que desear, bien que debo decirlo en honor de la verdad, de algun tiempo á esta parte se conducia bien y parecia arrepentido de sus viciosos procederres.

Este aspirante tomó parte activa en el motin promovido contra el Coronel Czets cuando era Director del Colejio.

Recibido de este puesto el Señor Coronel Moreno, fué uno de los primeros actos de Vilches faltarle al respeto, por cuya falta tuvo varios meses de prision en el Retiro.

Cuando me recibí de esta Direccion se encontraba incluido en el proceso levantado para esclarecer los grados de culpabilidad de varios Aspirantes que eran acusados de entregarse, casi sin reserva, á un vicio detestable, y en el proceso que existe en ese Ministerio consta su criminalidad confeso y convicto.

En los momentos de recibirme de la Direccion, un suceso escandaloso tuvo lugar. El Aspirante Vilches, Fernandez y otros formaron una sociedad denominada «Los Chichones», cuyo programa era, «Donde impera la fuerza sucumbe el derecho». Obedeciendo á tan torpe como criminal programa atacaron (entre varios) y estropearon gravemente al Aspirante Chouciño, y á juzgar por la zaña desplegada, es de advertir que lo hubieran

ultimado sin la intervencion del Sargento Mayor Rosse, entonces á cargo del Establecimiento.

De la sumaria mandada levantar no pudo esclarecerse sino el crimen en globo, sin que pudieran sacarse en limpio aquellos detalles que agravando ó atenuando la falta de cada uno, permitiera establecer los grados de responsabilidad, yo me ví obligado á castigarlos sin mas norma que clasificar sus delitos con arreglo á la responsabilidad que á cada uno imponia su situacion en el Colegio.

El Aspirante Vilches fué castigado con un mes de arresto y privacion de recreo, siendo á mas amonestado en la Orden del Colegio.

La Sociedad de «Los Chichones» fué sumariada por mi órden y aunque se negó rotundamente su existencia, es un hecho notorio y del dominio del Colegio que ella existia.

Reunidos los miembros de ella por el infrascripto fueron severamente amonestados y les impuse terminantemente el deber de disolverse, á lo que sin duda accedieron, pues no volvió á hablarse de ella y fué de entónces que data la enmienda del Aspirante Vilches, hasta el hecho actual en que ha demostrado que sus malas inclinaciones estaban acalladas por el temor y la obediencia pero que han surgido de nuevo á la primera ocasion.

El Sargento Fernandez si bien su conducta no ha sido mala, es un tanto mediocre y como tal todos sus profesores se quejan de él.

El Sargento quizás no es un mal estudiante, pero su carácter díscolo, áspero y ensimismado le hacen poco simpático á sus compañeros, y le retira la estimacion de sus superiores. Tiene á mas en la historia del Colegio varios castigos

sérios, uno de ellos, por el crimen de desercion, y otro suspension de su empleo por insubordinacion.

En el Aspirante Berhó no concurre ninguna circunstancia que le haga estimable, pues ni es buen estudiante, ni se distingue por su buena comportacion.

El Aspirante Sibilich es un pensionista que tiene apenas cinco meses de Colegio y se ha hecho ya notar por su rudeza, desaplicacion y conducta altamente inmoral.

El Aspirante Alais no reune ninguna buena condicion y creo bastará indicar que con cuatro años de Colegio ha sido relegado á la clase preparatoria.

He creido, Sr. Ministro, que esta reseña de las cualidades de los que deben sufrir el castigo á que se han hecho acreedores, no estaria demás aquí, y podia servir tambien para guiar el juicio de V. E.

Dios guarde á V. E.

*Julio de Vedia*

Abril 13.

Al Auditor, con recomendacion de pronto despacho.

ALSINA.

---

Exmo. Señor:

Nombrada por el Director del Colegio Militar, una Comision á objeto de promover la suscripcion para traer á la pátria los restos del General San Martin no tenian absolutamente derecho alguno los aspirantes de la Compañia de Cadetes para contrariar en lo mas mínimo la resolucion de su Gefe Superior cualquiera que fuese el origen de esa comision que estaba ya revestida de todo carácter, por la designacion ó aprobacion del Director del Colegio.

Espresarse contra ella en términos descomedidos, desconocerla y producirse con palabras ofensivas á los que la componen, es cometer una falta no leve; y es reagrararla sériamente no obedecer las ãmonestaciones de su Gefe Superior, que les previno se abstuvieran de todo acto contrario á la misma é imponiéndoles además, no queria en modo alguno, se llevara este asunto á los diarios.

Los aspirantes desobedecieron estos prudentes mandatos y suscribieron é hicieron publicar el artículo que se encuentra en el diario agregado.

Es para mi inconcebible que los alumnos de un Colegio Militar se crean autorizados para tales actos, que son verdaderos desmanes, porque dicen la prensa es libre; pero ellos no lo son porque estan sujetos á la autoridad militar de los superiores encargados de su educacion y mando.

Es indispensable penar desobediencia tal en relacion á los que la han cometido, sino se quiere esponer el Colegio á una anarquia que lo disuelva y á crear Oficiales que serán una piedra de indisciplina y escándalo en el Ejército.

Aceptando las conclusiones é indicaciones del Fiscal espe-

cial y Sr. Director me permito discutir á cerca de algunas de las penas.

Vilches y Alais firmante el primero, del artículo y el otro quien indujo á todos los de su clase segun su propia confesion, y por las causas anteriores que se han comunicado, deben ser espulsados del Colegio como se pide, lo mismo Berhó y Sibilich por las razones contenidas en la nota esplicativa.

Todos los que suscriben la manifestacion han cometido, á mi juicio la misma falta, y creo deben recibir la misma pena, naturalmente recargada á las clases, pues es mayor en estos la responsabilidad.

Impondria á todos los Aspirantes cuatro dias de arresto, sin recreo por quince y sin postre por el mismo tiempo.

A los Cabos ocho dias de arresto y al mismo tiempo sin recreo ni postre.

A los Sargentos quince dias y veinte, quitando á estos y á los cabos sus ginetas y escuadras de las que no podrán ser respuestos sino por conducta ejemplar.

Y á todos, amonestándoles sobre los deberes que les imene su calidad de Aspirantes de una Compañía y su porvenir de oficiales del Ejército; previniéndoles serán despedidos si incurren en nuevas faltas.

Abril 17 de 1877.

*Beccar.*

*Ministerio de Guerra y Marina.*

19 de Abril de 1877.

Vista esta sumaria levantada con motivo de varios actos de insubordinacion grave cometidos en el Colegio Militar, las con-

clusiones de la Vista Fiscal y el dictámen del Auditor General de Guerra, y lo manifestado por el Director de aquel; y, considerando que es necesario salvar ante todo, la disciplina de un establecimiento de educacion, rejido segun su Reglamento interno, por las Ordenanzas Militares;

*El Presidente de la República—*

RESUELVE:

1º Que los Aspirantes Pedro Vilches, Cárlos Alais, Pedro Berhó y N. Sibilich (pensionistas) sean dados de baja del Colegio Militar, con prohibicion, respecto del primero, para ingresar en el Ejército de la Nacion.

2º Que los Sargentos Servando Quiroz, Faustino Fernandez, Cabos Félix Romero, Clemente Marambio, Felipe Botet y Roquelin Tristany, pierdan sus ginetas y sean destituidos de sus escuadras, que no podrán recobrar sino por medio de una conducta ejemplar en lo sucesivo.

3º Que los Aspirantes Olivieri, Tomas, Garda, Casarriego, Campero, Larguer, Gutierrez, Chouciño, Basso, Zavala, Peña, Massott, Cáceres, Paz, Olmos, Penna, Alvarez, sufran quince dias de arresto, con privacion de recreo, por dos meses, perdiendo el Distinguido Ricardo Day sus insignias de tal.

4º Que los Aspirantes Villarruel, Castro, Castillo, Oliven-  
cia, Rodriguez, Alegre, Lopez, Zuluaga, Miranda, Castellani,  
Gomez, Grimau, Rouquad, sean privados de recreo por un mes.

5º Que el Director del Colegio, al notificar esta resolucion á la Compañía de Aspirantes, formada y en traje de parada, dé lectura de las Ordenanzas que rigen el caso y dirija á

aquellos la palabra para encarecerles el cumplimiento estricto del deber y para hacerles comprender las consecuencias de la insubordinacion, lo mismo en los Colegios Militares, que en los batallones de línea ó regimientos del Ejército.

6° Que esta resolucion se publique con sus antecedentes y se haga saber á quienes corresponda.

AVELLANEDA.

A. ALSINA.

---

*Colegio Militar Nacional.*

Palermo, Mayo 21 de 1877.

*Al Exmo Señor Ministro de Guerra y Marina, Coronel D. Adolfo Alsina.*

Consecuente con lo que espuse al Exmo. Señor Presidente, en mi confidencial de fecha 5 del próximo pasado y lasideas cambiadas con V. E. sobre el mismo asunto, vengo hoy á pedir á V. E. quiera recabar del Exmo. señor Presidente la revocacion del decreto de fecha 12 del próximo pasado en sus artículos 2º y final del 3º.

Entre las razones que me inducen á solicitar esta resolucion, Exmo. Señor, una es honrar del modo mas plausible, con un acto de indulgencia y de perdon, la noble, generosa y patriótica política iniciada por el Exmo. Gobierno Nacional de que V. E. hace tan dignamente parte.

El haber cumplido en parte la condena, cuyos efectos moralizadores se hacen sentir y la conducta intachable observada por los suspendidos, en el mes transcurrido, señal elocuente de su arrepentimiento, son tambien razones que militan en favor de mi proyecto.

Agregaré aun que la proximidad del gran dia de la patria, autorizaria esa indulgencia pues es una práctica constante á hacer gracia en ese dia.

Dios guarde á V. E.

*Julio de Vedia*

*El Poder Ejecutivo.*

Mayo 25 de 1877.

De acuerdo con lo que propone el Director del Colegio Militar y por las consideraciones que espresa, el Gobierno resuelve dejar sin efecto el artículo 2º y final del 3º del decreto de fecha 22 de Abril próximo pasado, recaído en el sumario por insubordinación, levantado á los alumnos del mismo.

Comuníquese en respuesta, y publíquese.

AVELLANEDA.

A. ALSINA.

**IX.**

**D E C R E T O S**



# DECRETOS

---

*Departamento de Guerra y Marina.*

Buenos Aires, Enero 29 de 1877.

Siendo necesario adoptar todas aquellas medidas que puedan conducir á hacer economías en los gastos ordinarios de la Administracion, y

## CONSIDERANDO :

1º Que la cantidad asignada para vestuario del Ejército en la Ley de Presupues:to asciende á doscientos cuarenta mil pesos fuertes anuales.

2º Que hace algunos años que la provision de telas se hace por medio de comisionistas, al principio, en virtud de un contrato que fué rescindido, y despues, sin que mediara otra cosa que un encargo á comision.

3º Que buscando la competencia en los mismos mercados productores, es de esperarse que el Estado gane, mejorando las condiciones en que hoy recibe la tela, tanto en la calidad como en los precios.

*Por estas consideraciones, el Presidente de la República en Acuerdo General de Ministros, acuerda y—*

DECRETA :

Art. 1° Que la Comisaría General de Guerra, saque á licitacion la provision de telas, para verano en el año corriente, dando de término hasta el 1° de Mayo para la apertura de las propuestas.

Art. 2° Que para la entrega de los paños que deben emplearse en el vestuario de invierno en el año próximo, llame á licitacion fijando como plazo el 1° de Agosto del actual.

Art. 3° Que el Señor Ministro de Relaciones Exteriores se dirija á los Representantes de la República en Europa y Estados-Unidos, para que den publicidad conveniente á lo dispuesto, con las demas condiciones que la Comisaria formule, y recaben directamente de las casas de fabricacion, las condiciones con arreglo á las cuales proveerán de telas al Gobierno de la Nacion, sin que esto importe en manera alguna escluir de la competencia las fábricas establecidas ó que se establezcan en la República.

Art. 4° Que para la adquisicion de las telas que se necesitan para el vestuario de invierno en el año corriente, se autoriza al Comisario General de Guerra y Contador Mayor, D. Francisco Vivas, para que pidan propuestas á tres casas introductoras, cuando ménos, elevando todo al Ministerio de la Guerra para la resolucion que corresponda.

Art. 5° Comuníquese á quienes corresponda, publíquese y dése al Registro Nacional.

AVELLANEDA.

ADOLFO ALSINA.

SIMON DE IRIONDO.

BERNARDO DE IRIGOYEN.

VICTORINO DE LA PLAZA.

ONÉSIMO LEGUIZAMON.

## DECRETO

*Departamento de Guerra y Marina.*

Buenos Aires, Junio 9 de 1877.

Habiendo sido pronunciada en rebeldía y sin presencia del encausado, la sentencia dada en 8 de Marzo de 1875 por los Oficiales Generales que componian el Consejo Militar reunido en Mendoza, contra el ex-jeneral D. José M. Arredondo, y de conformidad con la política de conciliacion y de olvido que el Gobierno ha proseguido con constante empeño, y que hace efectiva, aplicándola á las disenciones del pasado—

*El Presidente de la República en Acuerdo general de Ministros acuerda y—*

### DECRETA

Art. 1º Déjase sin efecto la sentencia referida, pronunciada por el Consejo de Guerra contra D. José M. Arredondo, no pudiendo en lo sucesivo intentarse accion alguna por los delitos políticos y militares que dieron origen á la formacion de su causa.

Art. 2º Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

AVELLANEDA.

ADOLFO ALSINA.

SIMON DE IRIONDO.

BERNARDO DE IRIGOYEN.

VICTORINO DE LA PLAZA.

ONÉSIMO LEGUIZAMON.

---

## DECRETO

### Disolviendo la Escuela Naval Nacional

---

*Ministerio de Guerra y Marina.*

Buenos Aires, Junio 21 de 1877.

Vista esta sumaria mandada levantar para esclarecer los actos de insubordinacion grave, cometidos por la mayor parte de la compañía de cadetes, el 21 de Junio del año próximo pasado y de que dió cuenta el Director del Colegio Naval en la nota que corre á fojas 38; visto el dictámen fiscal como igualmente el del Sr. Auditor de Guerra, de todo lo cual resulta, que el motin fué general, que ha faltado autoridad moral para reprimirlo y que el estado del Colegio Naval, sobre todo, bajo el punto de vista de la disciplina, es verdaderamente lamentable, siendo muy difícil, en medio de los cargos que se formulan por la Direccion y por los cadetes, fijar ó determinar responsabilidades individuales, tal es la variedad de aquellas, y

#### CONSIDERANDO:

1º Que cuando en un establecimiento de educacion, donde deben imperar las ordenanzas militares, el desórden llega al grado que ha alcanzado en el Colegio Naval Militar, es preciso adoptar medidas radicales para que la institucion no se pierda y no se malogren las esperanzas que cifra en ella la Nación.

2º Que es indispensable que las personas que el Gobierno designe para salvar aquella, devolviéndola la buena reputacion que antes gozaba, puedan proceder con entera libertad

en las reformas que proyecten, para que de la Escuela Naval salgan algun dia marinos morales é instruidos.

*El Presidente de la República ha acordado y—*

DECRETA :

Art. 1º Acéptase la renuncia que con carácter indeclinable presentó el Director Teniente Coronel D. Clodomiro Urubey.

Art. 2º Declárase disuelto el Colegio Naval establecido en el vapor « General Brown. »

Art. 3º Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

ÁVELLANEDA.

A. ALSINA.

---

## DECRETO

### Reorganizando la Escuela Naval teórico-práctica

---

*Ministerio de Guerra y Marina*

Buenos Aires, Junio 21 de 1877.

Debiendo procederse á la reorganizacion del Colegio Naval disuelto por decreto de esta misma fecha;

*El Presidente de la República ha acordado, y—*

#### DECRETA:

Art. 1º Destinase la Cañonera «Uruguay», para asiento de la Escuela Naval-Teórico-práctica.

Art. 2º Nómbrase Director de la misma al Teniente Coronel D. Martin Guerrico.

Art. 3º Una Comision compuesta del Comandante General de Marina, Coronel D. Mariano Cordero, Inspector, Coronel D. Alvaro Alzogaray, Coronel D. José Murature, Coronel D. Antonio Somellera, y del Director nombrado, procederá á formular un Reglamento, teniendo en cuenta, como base, que el Buque-Escuela, para que la enseñanza sea teórico-práctica, deberá hacer viajes periódicos de instruccion.

Art. 4º El Director propondrá el cuerpo de profesores y los oficiales de la Compañía. En cuanto á los alumnos del estinguido Colegio, admitirá por sí á los que deban continuar, teniendo muy presente las no'as privadas de conceptos mo-

rales y los hechos que resultan del sumario, en cuanto afecten la conducta de los mismos.

Art. 5° Procédase al desarme del vapor «General Brown» y del bergantin goleta «Rosales», debiendo poner la Comandancia General de Marina, á disposicion del Director, todos los artículos y materiales que en ellos se encuentran, y que puedan-utilizarse en la Cañonera «Uruguay».

Art. 6° El Director formulará un presupuesto de lo que sea indispensable gastar para que el Buque-Escuela pueda prestar, con toda regularidad, los servicios á que está llamado como tal.

Art. 7° Comuníquese á quienes corresponda, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

AVELLANEDA.

A. ALSINA.

---

## Documentos sobre lo mismo

---

*Ministerio de Guerra y Marina.*

Buenos Aires, Junio 21 de 1877.

*Al Teniente Coronel de Marina, Don Martin Guerrico.*

El Gobierno en la fecha, ha tenido á bien disolver el Colegio Naval Militar, establecido en el vapor «General Brown» decretando la creacion de una Escuela, Teórico-Práctica, y nombra á Vd. como Director de la misma, segun consta todo de los dos decretos que legalizados se acompañan.

No consultando sino las aptitudes y los buenos antecedentes, propondrá á Vd. á este Ministerio los profesores y oficiales de la compañía, tomándolos donde los encuentre, en las condiciones mencionadas.

Por lo que hace á los alumnos, podrá Vd. tomar de los que revistaban en el estinguido Colegio, sin prévia consulta, aquellos que por sus antecedentes y aplicacion, sean dignos de que el Estado les costée su educacion, retribuyendo ellos algun dia este servicio, con otro que prestarán á su país en la carrera brillante del marino.

Segun resulta del sumario y de otros informes que el Gobierno tiene, hay entre los alumnos, algunos que serán siempre en el Colegio, un elemento de perturbacion, y, otros que, por incapacidad intelectual, jamás llegarán á adquirir la instruccion requerida.

Siendo limitado el número de becas que el presupuesto autoriza, —son solo cincuenta— unos y otros, deben ser excluidos en la nueva organizacion, para dar lugar á aquellos que, con mejor voluntad y con mejor disposicion, pretenden ser alumnos de la Escuela.

En uno de los decretos se establece que una Comision de Gefes, Vd. entre ellos, formulará un Reglamento, modificando el actual en todo aquello que pueda mejorarlo, y especialmente, adoptándolo á la nueva organizacion de la Escuela, en cuanto debe ser tanto teórica como práctica.

Los viajes de instruccion sobre todo, á nuestras costas del Sur, serán de gran utilidad para los alumnos, que se harán así, verdaderos marinos, y podrán llevarse á cabo, con una erogacion insignificante, desde que la Cañonera destinada para Buque Escuela, puede navegar perfectamente á vela, por su buena construccion y arboladuras; reservándose el vapor para momentos determinados.

Pienso que una de las circunstancias que han contribuido á dejar tomar cuerpo al mal, con perjuicio de una buena disciplina, ha sido el alejamiento en que ha estado el Colegio, fuera de la accion y de la inspeccion inmediata del Gobierno.

Por este motivo, el lugar de estacion para el Buque Escuela será en adelante el Puerto del Tigre.

Al terminar esta nota, solo me resta manifestarle que el Gobierno espera que Vd. consagrará al desempeño del cargo que se le confiere, su voluntad decidida, para responder de una manera digna á la confianza que Vd. ha merecido.

Dios guarde á Vd.

A. ALSINA.

---

*Ministerio de Guerra y Marina.*

Buenos Aires, Junio 21. de 1877.

*A los Señores Coroneles, D. Mariano Cordero, D. Alvaro de Alzogaray, D. José Murature y D. Antonio Somellera.*

Habiendo sido disuelta la Escuela Naval Militar, para ser creada sobre otras bases, el Gobierno ha nombrado á Vds., y al nuevo Director, Teniente Coronel, D. Martin Guerrico, para que formulen un nuevo Reglamento.

Por los dos decretos y por la nota á dicho Director, que en cópia se acompañan, conocerán Vds. de una manera clara, cual es el pensamiento y cual el deseo del Gobierno al proceder como lo hace.

Perteneciendo Vds. á la marina argentina, debo creer que se encuentran animados de la mejor voluntad para cooperar de todas maneras á su crédito y á su brillo.

Pienso que organizar el Colegio Naval Militar de tal modo que en él se formen oficiales prácticos é inteligentes, es asegurar el porvenir de nuestra marina de guerra.

El Gobierno espera que Vds. coadyuvarán al propósito que acabo de enunciar, desempeñando la comision que se les confía con toda aquella competencia que me complazco en reconocerles.

Dios guarde á Vds.

A. ALSINA.

---

Buenos Aires, Junio 27 de 1877.

*A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, Coronel D. Adolfo Alsina.*

El infrascripto ha tenido la satisfaccion de recibir la nota circular del 21 del corriente mes, que el Señor Ministro se ha servido pasarme, adjuntándome en cópia los superiores decretos de igual fecha, referentes á la reorganizacion del Colegio Naval Militar, y por lo que se me pone en inteligencia de que el Exmo Gobierno Nacional ha tenido á bien nombrarme miembro de la Comision á la que se le encomienda la honrosa tarea de confeccionar un nuevo reglamento que deberá servir á la enseñanza teórico-práctica, para que á la vez nuestros cadetes, guardias marinas, adquieran una educacion sólida en la ciencia del Piloto, y el arte de la guerra, la Nacion recoja el fruto de sus laudables esfuerzos, y cuente con defensores que mantengan el lustre que dieron á las Armadas Argentinas nuestros mayores.

Al acusar recibo cumplo con el deber de ofrecer á V. E., el que, para el mejor logro, de tan plausible propósito, pondré de mi parte, con mis escasos conocimientos, el buen deseo que siempre me ha animado por el buen crédito y brillo de la carrera á que me dediqué desde mis primeros años.

Dios guarde á V. E.

*Antonio Somellera.*

*Departamento de Guerra y Marina.*

Julio 5 de 1877.

Publíquese.

**ALSINA.**

---

Buenos Aires, Junio 26 de 1877.

*A S. E. el Señor Ministro de Guerra de la República.*

He tenido la honra de recibir la nota de V. E., por la cual se me comunica que he sido nombrado miembro de la Comisión de Marina que debe formular el reglamento de la Escuela Naval Militar, con arreglo á la nueva organizacion que el Poder Ejecutivo se ha servido asignarle.

Acepto complacido la distincion con que V. E. me ha favorecido, y contribuiré en la esfera de mis conocimientos al mejor éxito al oportuno pensamiento del Exmo. Gobierno de la República.

Saludo atentamente á V. E. á quien Dios guarde.

*Alvaro J. de Alzogaray.*

*Departamento de Guerra y Marina.*

Julio 5 de 1877.

Publíquese.

A. ALSINA.

---

Buenos Aires, Junio 25 de 1877.

*A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, Coronel  
D. Adolfo Alsina.*

He tenido el honor de recibir la nota de V. E. fecha 21 del presente, por la cual se me hace saber que el Superior Gobierno Nacional ha tenido á bien designarme para dirigir el Colegio Naval Militar.

Al mismo tiempo se me adjunta cópia legalizada de los decretos tirados nombrando una Comision compuesta de algunos Sres. Gefes de la Armada, para que proyecten el nuevo reglamento que ha de regir á aquel establecimiento.

Dichos decretos me enteran con agrado del acertado pensamiento del Exmo. Gobierno, de hacer del Colegio una institucion teórico-práctico; tratando de esta manera que rinda los importantes servicios á que está llamado: esto es, formar verdaderos marinos.

En el deseo de corresponder al patriótico pensamiento de V. E., y considerando que los esfuerzos de la Nacion tendentes á formar una institucion tan benéfica, no han de ser estériles, acepto con gusto el puesto con que se me ha honrado, tanto mas cuanto que así tendré ocasion de ser útil en algo mi país.

Grato á la deferencia de que he sido objeto, desde luego prometo al Señor Ministro, dedicar al Colegio toda mi atencion para corresponder como debo á la confianza que en mi se deposita.

Quiera el Señor Ministro, aceptar las protestas de la distinguida consideracion con que saludo á V. E. á quien—

Dios guarde.

*Martin Guerrico.*

*Departamento de Guerra y Marina.*

Junio 28 de 1877.

Publíquese.

**A. ALSINA.**

*El Director de la  
Escuela Naval Militar.*

Buenos Aires, Junio 27 de 1877.

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

Siendo necesario efectuar algunas reparaciones en la «Uruguay» antes de que este buque se encuentre en estado de poder recibir el Colegio, para lo que ha sido destinada y en atencion al largo tiempo que ha permanecido paralizada la marcha de dicho establecimiento; me dirijo á V. E. pidiéndole se sirva permitirme que los cadetes del antiguo Colegio pasen al vapor «Brown» que ofrece ventajas por la proximidad de su amarradero al de la Cañonera, teniendo además canoas, mesas, etc., etc., á efecto de que repasen las materias que han de cursar; sin perjuicio de que al trasbordar á la Uruguay, sean separados los que deban serlo, según lo manifiesta el sumario que obra en mi poder.

Hasta entonces permanecerán los cadetes bajo la direccion del abajo firmado y vigilados por la oficialidad y tripulacion del Buque-Escuela, no percibiendo sueldo alguno y si únicamente la racion diaria.

Dios guarde á V. E.

*M. Guerrico.*

*Departamento de Guerra y Marina.*

Junio 27 de 1877.

Publíquese.

**A. ALSINA.**

---

**X.**

**ACUERDOS SOLICITADOS**

**A LA**

**HONORABLE CÁMARA DE SENADORES**

---

# Acuerdos solicitados á la Honorable Cámara de Senadores

---

*El Poder Ejecutivo de la Nacion.*

Buenos Aires, Mayo 8 de 1877.

*Al Honorable Senado de la Nacion.*

De conformidad con lo anunciado en el Mensaje de Apertura, el Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse á V. H. solicitando su Acuerdo para reincorporar al Ejército Nacional á los Oficiales Superiores que fueron dados de baja, con motivo de la rebelion de Setiembre, en los grados y empleos que entonces tenian, y son los siguientes :

Brigadier General	Bartolomé Mitre.
»	»
»	Juan A. Gelli y Obes.
Coronel Mayor	Ignacio Rivas.
Coronel	Jacinto Gonzalez.
»	Nicolás Ocampo.
»	Emilio Vidal.
»	Martiniano Charras.
Coronel graduado	Julian Murga.
»	»
»	Juan C. Boer.
»	»
»	Plácido Laconcha.
»	»
»	Lino Almando.

La Administracion actual, bien lo sabeis, sin ser débil, ha sido benévola con aquellos que, en un mal momento, llevaron á cabo la revolucion de Setiembre.

El Honorable Congreso prestó su apoyo á esa misma política, dictando la Ley de amnistía, con espíritu elevado y generoso.

Ahora bien: á fin de quitar á las malas pasiones, hasta el pretesto para que se conserven irritadas, perpetuando así una situacion en la cual padecen tantos intereses legítimos, el Poder Ejecutivo piensa que el patriotismo le aconseja ensayar un último esfuerzo para hacer mas fácil la union y la concordia de los partidos.

El Poder Ejecutivo considera inútil descender á otro género de consideraciones, tratándose de un acto que no necesita comentarios, y que hablará por sí solo ante la opinion sensata de la Nacion, cualesquiera que sea su resultado.

Dios guarde á V. E.

N. AVELLANEDA.  
ADOLFO ALSINA.

*Presidencia del Senado.*

Buenos Aires, Mayo 19 de 1877.

*Al Exmo. Sr. Presidente de la República.*

Esta Honorable Cámara en sesion de hoy, tomó en consideracion el Mensaje de V. E. de fecha 8 del presente, pidiendo el Acuerdo del Senado para reincorporar al Ejército Nacional á los Oficiales Superiores que fueron dados de baja con motivo de la rebelion de Setiembre de 1874, y tuvo á bien presárselo en la forma del adjunto.

Lo que tengo el honor de comunicar á V. E.

Dios guarde al Señor Presidente.

MARIANO ACOSTA.

*Carlos M. Saravia.*

Secretario del Senado.

## ACUERDO

Art. 1º El Senado de la Nacion Argentina presta su Acuerdo al Presidente de la República, para reincorporar al Ejército Nacional á los siguientes Gefes Superiores que fueron dados de baja con motivo de la rebelion de Setiembre de 1874.

Brigadier General	Bartolomé Mitre.
«	«
«	Juan A. Gelli y Obes.
Coronel Mayor	Ignacio Rivas.
Coronel	Jacinto Gonzalez.
«	Nicolás Ocampo.
«	Emilio Vidal.
«	Martiniano Charras.

Coronel Graduado	Julian Murga.
«	« Juan C. Boer.
«	« Plácido Laconcha.
«	« Lino Almandos.

Art. 2º Comuníquese al Poder Ejecutivo en contestacion á su Mensaje de 8 del corriente.

Dado en la Sala de Sesiones del Senado Argentino, en Buenos Aires, á diez y nueve de Mayo de mil ochocientos setenta y siete.

MARIANO ACOSTA.  
*Cárlos M. Saravia.*  
Secretario.

*Departamento de Guerra y Marina.*

Mayo 24 de 1877.

Pase á la Comandancia General para que haga saber á los Gefes comprendidos en el decreto del Honorable Senado, que han sido reincorporados al Ejército, avísese recibo, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

AVELLANEDA.  
A. ALSINA.

---

## DECRETO

*Ministerio de Guerra y Marina.*

Buenos Aires, Mayo 24 de 1877.

*El Presidente de la República ha acordado, y--*

### DECRETA:

Art. 1º Quedan reincorporados al Ejército de la República, por el solo hecho de presentarse á la Comandancia General de Armas, los Gefes y Oficiales que fueron dados de baja con motivo de la rebelion de Setiembre de 1874, para lo cual se les acuerda el término de treinta dias, contados desde la fecha del presente decreto.

Art. 2º Fecido el término de que habla el artículo anterior, la Comandancia General pasará á este Ministerio una relacion de los Gefes y Oficiales reincorporados y se solicitará del Honorable Congreso el crédito suplementario que corresponda para el pago de haberes de las Planas Mayores.

Art. 3º Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

**AVELLANEDA.**

**A. ALSINA.**

---

*Inspeccion y Comandancia General de Armas.*

Buenos Aires, Julio 13 de 1877.

*A S. E. Señor Ministro de Guerra y Marina de la República, Coronel D. Adolfo Alsina.*

Para el conocimiento de V. E. tengo el honor de adjuntar originales las notas pasadas por los señores Generales y Coroneles que por decreto de 24 de Mayo ppdo. fueron mandados reincorporar al Ejército Nacional.

Dios guarde á V. E.

*Luis M. Campos.*

*Departamento de Guerra y Marina.*

Julio 16 de 1877.

Publíquese y archívese.

A. ALSINA.

---

Buenos Aires, Junio 6 de 1876.

*Al Señor Inspector y Comandante General de Armas,  
Coronel D. Luis M. Campos.*

He tenido la satisfacción de recibir la nota de V. S. fecha 5 del corriente, por la cual se sirve comunicarme que el Superior Gobierno con prévio Acuerdo del Honorable Senado, ha tenido á bien, ordenar mi reincorporacion al Ejército Nacional, en el empleo de Brigadier General, con que anteriormente habia sido honrado por la Nacion.

En contestacion debo decir, que no permitiéndome mis circunstancias contraer compromisos militares, agradezco el honor como corresponde, estando sin embargo dispuesto á prestar mis servicios como soldado en cualquier puesto, toda vez que ellos pudieran ser útiles al país.

Con este motivo saludo al señor Inspector y Comandante General de Armas, á quien Dios guarde.

*Bartolomé Mitre.*

---

Buenos Aires, Junio 6 de 1877.

*Al Señor Inspector y Comandante General de Armas,  
Coronel D. Luis M. Campos.*

Tengo la satisfaccion de acusar recibo de la nota de V. S. fecha 5 del corriente, en la que se sirve comunicarme la Superior resolucion del Gobierno de fecha 24 de Mayo ppdo. por la cual prévio Acuerdo del Honorable Senado, ha tenido á bien reincorporarme al Ejército Nacional en mi clase de Brigadier General, grado de que gozaba antes de la revolucion de Setiembre de 1874.

Agradeciendo la superior resolucion que se me ha comunicado, me veo en el caso de hacer presente á V. S. que por mis actuales circunstancias no me es posible, por ahora participar del honor de pertenecer al Ejército Nacional.

Jamás he rehusado comision alguna de servicio militar, y dado el caso de que en la actualidad se me quisiese honrar con alguna, tendria que escusarme por la razon manifestada.

Con este motivo saludo al Señor Inspector, á quien Dios guarde.

*Juan A. Gelly y Obs.*

---

Buenos Aires, Julio 7 de 1877.

*Al Sr. Inspector y Comandante General de Armas,  
Coronel D. Luis M. Campos.*

He tenido la satisfaccion de recibir la nota de V. S. fecha 5 del corriente, por la cual se sirve comunicarme que el Superior Gobierno, con prévio Acuerdo del Honorable Senado, ha tenido á bien ordenar mi reincorporacion al Ejército Nacional, en el empleo de General con que anteriormente habia sido honrado por la Nacion.

Agradeciendo como corresponde el honor que se me hace, debo manifestar á V. S. para que se sirva hacerlo así presente al Superior Gobierno, que no permitiéndome el estado de mi salud, contraerme por ahora á ningun servicio, no me es posible aceptar puestos militares cuyos deberes no me hallo en aptitud de desempeñar como siempre lo he hecho.

Dios guarde á V. S.

*I. Rivas.*

---

Buenos Aires, Julio 8 de 1877.

*Al Sr. Inspector y Comandante General de Armas,  
Coronel D. Luis M. Campos.*

He tenido el honor de recibir la nota que V. S. se ha servido dirigirme avisándome que el Superior Gobierno por resolución del 24 de Mayo ppdo., previo Acuerdo del Honorable Senado, ha tenido á bien reincorporarme en el empleo de Coronel graduado de que gozaba antes de la revolucion del 24 de Setiembre de 1874.

Agradezco al Superior Gobierno esta resolución que sé apreciar en lo que vale; pero decidido á no continuar por ahora formando parte del Ejército, á consecuencia de compromisos comerciales que he contraido, debo comunicar á V. S. y por su intermedio al Superior Gobierno, que renuncio al honor que me dispensa, sin perjuicio de ofrecer nuevamente á la patria, cuando sus instituciones peligren, el contingente humilde de mis servicios.

Dios guarde á V. S.

*Julian Murga.*

---

Buenos Aires, Junio 7 de 1877.

*Al Sr. Inspector y Comandante General de Armas,  
Coronel D. Luis M. Campos.*

He recibido la nota de V. S., fecha 5 del corriente, en que se sirve comunicarme que el Superior Gobierno por resolución de fecha 24 de Mayo púdo., previo Acuerdo del Honorable Senado, ha tenido á bien reincorporarme al Ejército Nacional en el empleo de Coronel que gozaba antes de la resolución de 24 de Setiembre de 1874.

En contestacion digo á V. S. que, encontrándome actualmente con mala salud para el servicio activo del Ejército Nacional y con compromisos comerciales que he contraido para vivir de la labor y el trabajo, vengo en hacer escusacion por el momento del honor que se me hace, sin que por esto deje de estar pronto á prestar mis servicios, cualquiera que sea el puesto que se me designe, una vez que la Nacion precise de ellos.

Sírvase así V. S. ponerlo en conocimiento del Exmo. Gobierno.

Dios guarde á V. S.

*Juan C. Boer.*

---

*Inspeccion y Comandancia General  
de Armas.*

Buenos Aires, Julio 16 de 1877.

*A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina de la  
Nacion, Coronel D. Adolfo Alsina.*

Para la resolucion de V. E. tengo el honor de acompañar original la nota del Señor Coronel D. Nicolás Ocampo aceptando su reincorporacion al Ejército, siendo este Gefe de los comprendidos en el Acuerdo del Honorable Senado y mandados reincorporar al Ejército Nacional por Superior Decreto de 24 de Mayo ppdo.

Dios guarde á V. E.

*Luis M. Campos.*

*Departamento de Guerra y Marina.*

Junio 16 de 1877.

Avísese á Contaduría, vuelva á la Comandancia General de Armas á sus efectos y publíquese.

A. ALSINA.

---

*El Coronel que suscribe.*

Paso de los Libres, Junio 11 de 1877.

*Al Señor Inspector y Comandante General de Armas  
de la República Coronel D. Luis Maria Campos.*

El infrascripto, tiene el honor de presentarse ante V. S. respetuosamente y en cuanto hubiere lugar, esponiendo lo siguiente : que en la Villa de Uruguayana, territorio del Brasil, que le ha servido de residencia en el largo periodo de mas de año y medio que duró su ostracismo, á consecuencia de los acontecimientos políticos del año de 1874, que le apartaron del suelo de la patria, ha llegado á su conocimiento el Acuerdo Superior del Senado de la Nacion, de fecha 1° de Mayo del corriente año, por el que un número designado de Oficiales Superiores, entre los que figura mi nombre, han sido dados de alta y reincorporados al Ejército ; así como el Superior Decreto de fecha 24 del mismo, por el que quedan incorporados al Ejército de la República, por el solo hecho de presentarse á la Comandancia General de Armas los Jefes y Oficiales que fueron dados de baja á consecuencia de la revolucion de Setiembre del año 1874.

Con tal motivo, tengo la honra de dirigirme á V. S., haciendo saber que por lo que á mi concierne, quedo intelijenciado desde ya, aunque no me es posible pasar inmediatamente é esa Capital, por faltarme hoy los recursos necesarios para salir decorosamente del lugar que me ha servido de asilo, en tan largo tiempo, y hallándose en los mismos impedimentos mi hijo el Teniente 1° del Regimiento 9 de Caballeria de línea, D. Teodocio Ocampo, que ha permanecido en mi compa-

ña, y por las mismas causas, no le será posible en el término perentorio presentarse en la Comandancia General de Armas, vengo á V. S. á pedir, se digne tenernos como presentados en tiempo y forma á los efectos legales del mismo Superior Decreto, para que no nos incurra en faltas, lo del tiempo.—Es gracia y justicia.

*Nicolás Ocampo.*

---

*Inspeccion y Comandancia  
General de Armas.*

Buenos Aires, Julio 30 de 1877.

*A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, Coronel  
D. Adolfo Alsina.*

Para conocimiento de V. E., elevo la nota del Coronel D. Martiniano Charras, en la que al acusar recibo en la que se le pasó, comunicándole su reincorporacion al Ejército Nacional, acepta el empleo que nuevamente se le contiene.

Dios guarde á V. E.

*Luis M. Campos.*

*Departamento de Guerra y Marina.*

Julio 5 de 1877.

Avisese á la Contaduría General, vuelva á la Comandancia General de Armas á sus efectos, y publíquese.

**A. ALSINA.**

---

*El Coronel que suscribe*

Junin, Junio 23 de 1877.

*Al señor Inspector y Comandante General de Armas de la Nacion, Coronel D. Luis M. Campos.*

Tengo el honor de acusar recibo á la nota de V. S., fecha 5 del corriente mes, en la que se sirve comunicarme que, el Superior Gobierno por Acuerdo del Soberano Congreso, ha tenido á bien reincorporarme al Ejército Nacional.

Al aceptar el empleo que nuevamente se me confiere, me es grato saludar atentamente al Señor Inspector y Comandante General, á quien Dios guarde.

*Martiniano Charras.*

---

*Inspeccion y Comandancia General de Armas de la Republica.*

Buenos Aires, Junio 30 de 1877.

*A S. E. èl Sr. Ministro de Guerra y Marina, Coronel D. Adolfo Alsina.*

Tengo el honor de elevar á V. E. para su conocimiento, la nota del Coronel D. Jacinto Gonzalez, en la que al acusar

recibo de la que se le pasó, comunicándole su reincorporación al Ejército Nacional, manifiesta no poder aceptar, por su mal estado de salud.

Dios guarde á V. E.

*Luis M. Campos.*

*Departamento de Guerra y Marina.*

Julio 5 de 1877.

Vuelva á la Comandancia General de Armas, para su archivo, y publíquese.

**A. ALSINA.**

---

25 de Mayo, Junio 25 de 1877.

*Al Señor Inspector y Comandante General de Armas,  
Coronel D. Luis M. Campos.*

He tenido la satisfaccion de recibir la nota de V. S. fecha 5 del corriente, por la que se sirve comunicarme, que el Superior Gobierno, con prévio Acuerdo del Honorable Senado, ha tenido á bien ordenar mi reincorporacion al Ejército Nacional, en el grado de Coronel, con que anteriormente habia sido honrado por la Nacion.

Agradeciendo como corresponde, el honor que se me hace, debo manifestar á V. S., para que se sirva hacerlo así presente al Superior Gobierno, que no permitiéndome el estado de mi salud, contraerme por ahora, á ningun servicio, no me es posible aceptar puesto militar, cuyos deberes no me hallo en aptitud de desempeñar como siempre lo he hecho.

Dios guarde á V. S.

*Jacinto Gonzalez.*

---

*Inspeccion y Comandancia  
General de Armas  
de la República.*

Buenos Aires, Julio 24 de 1877.

*A S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina, Coronel  
D. Adolfo Alsina.*

Para conocimiento de V. E. tengo el honor de adjuntar originales, las notas pasadas por los señores Coroneles don Emilio Vidal y D. Plácido Laconcha, que por decreto de 24 de Mayo ppdo. fueron reincorporados al Ejército Nacional.

Dios guarde á V. E.

*Luis M. Campos.*

*Departamento de Guerra y Marina.*

Junio 25 de 1877.

Publíquese y vuelva á la Comandancia General de Armas para su archivo.

A. ALSINA.

---

Montevideo, Junio 21 de 1877.

*Al Sr. Inspector y Comandante General de Armas de la República Argentina, Coronel Don Luis Maria Campos.*

Con bastante retraso he tenido el honor de recibir la nota de V. S. fecha 5 del corriente, en que se sirve comunicarme que el Superior Gobierno ha proveído con fecha 24 del ppdo., en conformidad del Acuerdo del Senado Nacional, reincorporándome en el empleo que ejercía antes del 24 de Setiembre del año 74.

En contestacion, cúpleme hacer presente á V. S. que agradeciendo debidamente la resolucion Superior, no me es posible por el momento colocarme en las condiciones que una órden del Gobierno me obligue á dejar abandonados valiosos intereses de familia, que están á mi cargo; y que no podria dejar comprometidos sin sérias responsabilidades para mí.

Espero que el cumplimiento de los deberes que he contraido me dejen la libertad de trasladarme á esa República, y entonces tendré el honor de comunicarlo por conducto de V. S. al Gobierno de la Nacion.

Dejando así contestada la nota á que me refiero, aprovecho la ocasion para significar al Señor Inspector las seguridades de mi consideracion.

Dios guarde á V. S.

*Emilio Vidal.*

---

Montevideo, Junio 20 de 1877.

*Al Señor Inspector y Comandante General de Armas de la República Argentina, Coronel D. Luis M. Campos.*

Tengo la satisfaccion de acusar recibo de la nota fecha 5 del corriente en la que se sirve comunicarme la superior resolucion del Gobierno, de fecha 24 del pasado, por la que prévio acuerdo del Honorable Senado ha tenido á bien reincorporarme al Ejército Nacional en mi clase de Coronel graduado de que gozaba antes, de la revolucion de Setiembre de 1874.

En contestacion debo decir á V. S., que no permitiéndome mis circunstancias prestar servicios militares, no me es posible por ahora el participar del honor de pertenecer al Ejército Nacional.

He demorado hasta ahora la contestacion por haber estado extraviado el oficio que se me dirijió.

Con este motivo, saludo al Señor Inspector á quien Dios guarde.

*Plácido Laconcha.*

---

## ACUERDO

*Poder Ejecutivo de la Nacion.*

Buenos Aires, Mayo 24 de 1877.

*Al Honorable Senado Nacional.*

En el Escalafon del Ejército, entre los guerreros de la Independencia, figura el Coronel D. Rufino Guido que recibió el despacho de dicho empleo en Lima el 29 de Agosto de 1822, firmado por el Señor General D. José de San Martín, como protector de la libertad del Perú.

El Coronel Guido, no teniendo aun 17 años entró á servir como Cadete, año 1813, en el memorable Regimiento de Granaderos á Caballo: hizo todas las campañas que levantaron tan alto, en medio continente, la reputacion del soldado argentino, y tomó parte tanto en las victorias de Maipo, como como en los reveses de Sipesipe y Cancha Rayada: se encontró en el ataque del Callao en Agosto de 1821 y fué distinguido por el General San Martín despues de Maipo trayendo el parte detallado de esta jornada brillante, que vengó con usura el desastre de Cancha Rayada, y afianzó para siempre la libertad de Chile.

Hoy que el Pueblo Argentino solemniza el aniversario del gran pronunciamiento de Mayo y se prepara á honrar debidamente las cenizas del General San Martín, trayéndolas al seno de la patria, el Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse á V. H. pidiendo su Acuerdo para poder conferir el empleo de Coronel Mayor de los Ejércitos de la República al Coronel D. Rufino Guido, quien tiene como acaba de verse

cincuenta y cuatro años de antigüedad y una foja de servicios que le honra altamente, porque nada hay en ella que la empañe.

Dios guarde á V. H.

N. AVELLANEDA.

ADOLFO ALSINA.

---

*Presidencia del Senado Nacional.*

Buenos Aires, Mayo 24 de 1877.

*Al Exmo. Señor Presidente de la República.*

Habiendo esta Honorable Cámara tomado en consideracion en sesion de esta noche el Mensaje de V. E. fecha de hoy, pidiendo el Acuerdo del Senado para conferir el empleo de Coronel Mayor de los Ejércitos de la República al Coronel D. Rufino Guido, ha tenido á bien prestárselo en la forma del adjunto.

Dios guarde á V. E.

DARDO ROCHA.

*Cárlos M. Saravia,*

Secretario.

## ACUERDO

Art. 1º. El Senado de la Nacion Argentina presta su Acuerdo al Presidente de la República para que confiera el grado de Coronel Mayor de los Ejércitos de la República al Coronel D. Rufino Guido.

Art. 2º Comuníquese al Poder Ejecutivo en contestacion á su mensaje de esta fecha.

Dado en la Sala de Sesiones del Senado de la Nacion Argentina, en Buenos Aires, á veinte y cuatro de Mayo de 1877.

DARDO ROCHA.

*Cárlos M. Saravia.*

Secretario.

---

*Departamento de Guerra y Marina.*

Buenos Aires, Mayo 24 de 1877

Atento el Acuerdo anterior prestado por el Honorable Senado de la Nacion, estiéndanse al Coronel D. Rufino Guido los despachos de Coronel Mayor de los Ejércitos de la República, con la fecha del dia de mañana.

Comuníquese, publíquese, insértese en el Registro Nacional y avísese recibo.

AVELLANEDA.

A. ALSINA.

---

**XI.**

**RESOLUCION TOMADA POR EL MINIS-  
TERIO, Á CONSECUENCIA DE UN PAR-  
TE PASADO POR EL CORONEL NELSON.**

---

# PARTE OFICIAL

---

Villa de Mercedes, Julio 20 de 1877.

*Al Señor Inspector General de Armas.*

(Oficial—Urgente).

Recibo parte, cuatro de la mañana, que el Comandante Undabarrena batió indios que habían robado en la «Carlota» matándoles cinco y llevan muchos heridos, pero excesivo coraje de dicho Gefe, quien se adelantó con puñado de valientes á entreverarse—por tener las fuerzas y caballos cansados—dió funesto resultado—teniendo que lamentar muerte del Comandante Undabarrena, del Teniente 1° del Regimiento 8, Federico Calaso, Teniente de Guardia Nacional de Santa-Fé, Federico S. Machado y cuatro soldados, uno del 8 y tres de la Guardia Nacional. Por nota daré mas detalles.

*Coronel Nelson.*

---

Ministerio de Guerra y Marina.

Buenos Aires, Junio 25 de 1877.

*Al Señor Inspector y Comandante General de Armas.*

He tenido aviso oficial de que el Teniente Coronel Undabarrena, Comandante de los Fortines de la Línea Izquierda de Italó; ha perecido, víctima de su arrojo temerario, con dos oficiales y cuatro soldados, en un encuentro con los salvajes.

Me consta, también, aunque no oficialmente, que uno de los Jefes Superiores de la línea avanzada, con un ayudante y tres soldados se separó de sus fuerzas para descubrir el enemigo: que fué rodeado por mas de cien indios y que salvó providencialmente con una docena de lanzas en la ropa.

Estos hechos han debido llamar seriamente la atención del Gobierno.

Los Jefes del Ejército Argentino tienen adquirida ya, como bravos, una reputación inmovible y para conservarla no deben jugar imprudentemente la vida á no ser que, como sucede en las guerras regulares, ello sea necesario para conseguir un triunfo decisivo ó para salvar de un desastre inminente.

Las Ordenanzas militares fijan de un modo claro, lo que son acciones distinguidas, y determinan las recompensas á que se hacen acreedores los que las han ejecutado; pero esas mismas ordenanzas, califican como delito, punible ante los Consejos de Guerra, el *abandono* que un oficial hace de su puesto, en *cualquiera acción de guerra ó marchando á ella*, siendo estremadamente severas, en cuanto á la pe-

na, cuando de ese abandono resultan *pérdidas del combate ó perjuicio para el progreso de las armas.*

Por actos de arrojo, iguales ó parecidos á los que motivan esta nota, perecieron Ortega, Heredia y Jáuregui, gefes que eran una esperanza para el Ejército Argentino, y, en presencia de este recuerdo doloroso, es mi deber á la vez que mi derecho, propender á que no se repitan sucesos de carácter tan lamentable.

La conducta de un Gefe, empeñando deliberadamente combate, sin posibilidad de alcanzar resultado que satisfaga, ó cortándose de su fuerza, á largás distancias, para descubrir ó explorar al enemigo, y esto, en campos accidentados, puede dar lugar á consecuencias mas fatales que el sacrificio de su vida: ella puede ocasionar el desaliento y la desmoralizacion en la columna de que se haya desprendido, y, cuando aquellos se producen, del pavor, de la sorpresa del primer momento, se vá fácilmente al desorden y á la derrota.

Fuerzas regulares y de primera clase, que resisten al fuego ó marchan sobre él, con la arma á discrecion sin que los detenga ó desmoralice una lluvia de plomo, se sienten conmovidos y desalentados, cuando ven caer á su Gefe que los conducia al combate y en el cual cifraban toda su fé para alcanzar la victoria.

Las consideraciones que dejó espuestas jamás podrán ser miradas como una reprobacion para los bravos ó como un aliento para los cobardes.

Esta nota solo importa un llamamiento al deber militar y una condenacion de los sacrificios estériles: y, digo estériles, porque cuando son necesarios para evitar la derrota ó para asegurar el triunfo, la pátria los recompensa y la posteridad los bendice.

En la batalla memorable de Ituzaingo, Brandzen y Bezares marcharon á una muerte casi segura, y la encontraron sobre los cuadros enemigos.

La historia, sin embargo, no les ha llamado víctimas de la imprudencia, sinó mártires de la victoria.

Dará V. S. esta nota en la Orden General y la comunicará á los Gefes Superiores de fuerza á los fines que corresponda.

Dios guarde á V. S.

ADOLFO ALSINA.

---

**XII.**

**CÓDIGO MILITAR**

---

# Código Militar

---

*La Comisión Redactora  
del Código Militar.*

Buenos Aires, Junio 14 de 1879.

*A S. E. el Sr. Ministro de la Guerra, Coronel D. Adolfo  
Alsina.*

La Comisión que suscribe, tiene el honor de dirigirse á V. E. manifestándole la necesidad de dar á la impresion para facilitar el estudio, la nueva parte de los trabajos que acaba de confeccionar, titulada: *La ordenanza al servicio de los Ejércitos en campaña* y notas y comentarios. Esta impresion se compromete el Señor Casavalle á hacerla por la suma de \$fts. 120.

Aunque el decreto del Superior Gobierno nombrando la Comisión redactora del Código Militar dió lugar á opiniones encontradas sobre su alcance entre los miembros de dicha Comisión, causa que justifica la nota que se pasó á V. E. el año pasado: hoy quedan salvadas esas dudas por las esplicaciones verbales que V. E. dió al Coronel Garmendia, en las que le manifestó la mente del decreto mencionado dando al

Código Militar del Ejército la magnitud que tiene, abarcando todos los reglamentos y el Código de justicia Militar.

Dios guarde á V. E.

*Dardo Rocha—José I. Garmendia—  
L. V. Mansilla.*

*Departamento de Guerra y Marina.*

Junio 19 de 1876.

Aprobado : avíscese en repuesta, pase á la Contaduría General á sus efectos y publíquese.

AVELLANEDA.

A. ALSINA.

---

**XIII.**

**P R O V I S I O N**



Buenos Aires, Julio 6 de 1877.

*Señor Sub-Secretario del Ministerio de Guerra y Marina.*

Tengo el honor de elevar adjuntas las cópias de los contratos vigentes para provision y racionamiento en los puntos designados por el Sr. Sub-Secretario en la orden pasada con fecha 2 del presente á esta Oficina.

Dios guarde á V.

*Juan I. Gutierrez,*

Escribano General de Gobierno.

---

# FRONTERAS Y GUARNICIONES

---

## 、 Línea exterior

---

ARTICULOS del contrato celebrado con D. Guillermo Rodríguez, bajo la fianza de D. Ernesto de las Carreras, para la provision á las fuerzas que guarnecen la línea exterior de fronteras de la Provincia de Buenos Aires, en las Comandancias de Puan, Carhué, Laguna del Monte y Trenquelanquen, en seis de Noviembre de 1876.

---

*Primeros*—Los artículos deberán ser de primera calidad, y la carne gorda en verano, y en invierno lo conocido por buena carne, componiéndose las raciones de los artículos siguientes: *Racion diaria*: tres libras carne, ocho onzas galleta, tres onzas arroz, media onza de sal. *Racion mensual*: una libra tabaco negro en rama, dos libras jabon amarillo, seis libras yerba parnaguá, cinco pliegos papel de hilo. *Racion*: para familia, diaria y única. A los efectos del racionamiento solo se entiende por familia, la muger del soldado; la que tenga mas de dos hijos, recibirá racion doble, dos libras de carne, cuatro onzas galleta, dos onzas arroz, media

onza de sal. La provision de carne en los meses de Mayo, Junio, Julio y Agosto se alternará por quincenas, entregando una de vacas y otra de ovejas.

---

*Segundo*—Las entregas se harán por quincenas anticipadas en las Comandancias de cada Division, á saber: Puan, Carhué, Laguna del Monte y Trenquelanquen, y en virtud de pedidos en forma, de los Gefes respectivos.

---

*Tercero*—Recibida la última quincena, será documentado el proveedor por el total de las entregas hechas, en la forma hasta hoy establecida. Estos recibos visados por el Gefe Superior de cada Division servirán para el cobro de esas entregas.

---

*Cuarto*—La responsabilidad del contratista y fiador, empezará, desde el momento en que sea aceptada su propuesta.

---

*Quinto*—El contratista está obligado á tener depósitos permanentes en la frontera, para atender á toda eventualidad.

---

*Sesto*—Este contrato durará un año, contado desde la primera entrega, pudiendo el Gobierno rescindirle sin espresion de causa, dando aviso al proveedor con dos meses de anticipacion.

---

*Séptimo*—Las disposiciones contenidas en los avisos generales de licitacion para proveer fuerzas de frontera, regirán para este contrato, en todo aquello que no estoviese regido expresamente en estos artículos.

---

*Octavo*—La escolta que acompañe á los convoys de víveres ó tropas de ganados que se manden á la frontera, será mantenida y gratificada por el proveedor, á su costa, mientras la ocupe. Esta escolta solo existirá á partir de la línea interior de frontera, y en caso de que por operaciones militares, las fuerzas no pudiesen ser distraidas en este servicio, no podrá hacerse esto valer para eludir la responsabilidad del proveedor, si faltase ó se interrumpiese la provision en la línea exterior, salvo el caso de fuerza mayor.

---

*Noveno*—La provision empezará en todos los puntos, 30 dias despues de aquel en que se firme el contrato.

---

*Décimo*—Los cueros que por necesidad de servicio sean tomados por los Gefes, en cada caso, se fijará por ellos los precios, de acuerdo con el proveedor y segun la clase y condiciones.

*Undécimo*—Los precios propuestos y aceptados para este racionamiento á las fuerzas que guarnecen la línea exterior de fronteras en esta Provincia, son las siguientes: Para las Divisiones de Puan, Carhué, Laguna del Monte y sus dependencias. *Racion diaria*: veinte y siete centavos fuertes. *Racion mensual*: un peso sesenta y cinco centavos fuertes. *Racion de familia*: veinte centavos fuertes; abonables la mitad á la presentacion de los recibos de cada mes, y la otra mitad en letras á noventa dias de la misma fecha. Para la division de Trenquelanquen y sus dependencias: *Racion diaria*: treinta y dos centavos fuertes. *Racion mensual*: un peso sesenta y cinco centavos fuertes. *Racion de familia*: veinte y dos centavos fuertes, abonables, la tercera parte al contado, y las dos terceras partes restantes á noventa dias de la presentacion de los recibos, por las entregas de cada mes. Es entendido que el pago de este racionamiento en Puan, Carhué, Laguna del Monte y Trenquelanquen, se hará en billetes metálicos de curso legal, ó su equivalente en moneda corriente, al cambio de veinte y cinco pesos, uno.

---

*Artículo adicional*—Los depósitos á que se alude en el artículo quinto, serán como lo establece el contratista en su propuesta; es decir, suficientes para dos mensualidades de provision.

Es copia fiel—

*Juan I. Gutierrez,*

Escribano General de Gobierno.

NOTA—La Division de Ita-ló se provee por el contratista Tegerina, á los mismos precios y condiciones de su contrato para la frontera de Mendoza.

## Segunda Línea

---

ARTICULOS del contrato celebrado en tres de Marzo de mil ochocientos setenta y siete con D. Juan R. Sabignon, bajo la fianza de D. Enrique Montier, para la provision de raciones á las fuerzas que guarnecen las Fronteras Sur, Costa Sur, Norte y Oeste de Buenos Aires (Segundas líneas) Bahía Blanca y Patagones.

---

*Primero* — El proveedor tendrá obligacion de entregar los artículos necesarios para el consumo, en el lugar donde las fuerzas se hallen situadas, ya sea al interior ó exterior de la línea de frontera, con arreglo á los pedidos que hagan los Gefes; no pudiendo entregar raciones que excedan de las necesarias para el consumo de quince dias.

---

*Segundo* — El artículo anterior no comprende la provision á las fuerzas que ocupen permanentemente una nueva línea de fronteras.

---

*Tercero* — Los cueros serán entregados al proveedor en el lugar de la carneada, con escepcion de los que fuesen necesarios para el servicio, cuyos precios se fijan mas adelante.

*Cuarto*—En caso de que el proveedor no entregase los artículos necesarios para el abasto, ó estos no fuesen de la calidad estipulada, los Gefes estarán autorizados para comprarlos á particulares, siendo de cuenta del proveedor abonar la diferencia que por tal causa tuviese que pagar el Gobierno.

---

*Quinto*—Cuando las fuerzas no fuesen racionadas por la mala calidad de los artículos, ó por que el proveedor no las tuviese en las cantidades necesarias este pagará una multa equivalente al DIEZ POR CIENTO del valor de los artículos no entregados.

---

*Sesto*—La conducion de los víveres y el ganado, será hecha con peones al servicio del proveedor, hasta el lugar donde estén situadas las fuerzas; siendo igualmente por cuenta del mismo, las carneadas.

---

*Séptimo*—Este contrato durará hasta el treinta y uno de Diciembre de mil ochocientos setenta y siete, debiéndose empezar la provision, el primero de Abril del mismo año estando el contratista obligado á continuarla hasta que sea sustituido; bien entendido que tendrá derecho para cobrar mayor precio que el estipulado, aunque la provision se prolongue por mas tiempo del que queda determinado, no escediendo este de tres meses.

---

*Octavo* — Los recibos que espidan los Gefes de Frontera por las raciones que se les entreguen, serán presentados mensualmente al Gobierno, acompañados de los pedidos respectivos.

---

*Noveno* — Los artículos serán de primera calidad, y las raciones se compondrán del modo siguiente: *Racion diaria*: tres libras carne fresca, ocho onzas de galleta, tres onzas de arroz y media onza de sal. *Racion mensual*: una libra tabaco negro en rama ó dos de tabaco colorado, cinco pliegos de papel de hilo para cigarrillos de tabaco negro ó siete pliegos para tabaco colorado, dos libras jabon amarillo, seis libras yerba parnaguá ó misionera. *Racion para familias*: dos libras carne fresca, cuatro onzas de galleta, dos onzas de arroz y media onza de sal.

---

*Décimo* — Será obligacion del proveedor entregar en su totalidad las gorduras de cada res (grasa y sebo) y esta circunstancia, se hará constar por los Gefes, en los recibos.

---

*Undécimo* — El pago de estas raciones se efectuará en letras de Tesorería á tres meses de plazo, sin interés, á contar desde la fecha de la presentacion de los recibos.

---

*Duodécimo*—Una vez que se haya tomado razon de una propuesta, aquel á cuyo cargo esté, ó el fiador, no podrán desistir, y si lo hicieren, incurrirán en una multa de *ocho mil* pesos fuertes, pudiendo el Gobierno ocurrir indistintamente, contra cualquiera de los firmantes. Siendo estensiva esta disposicion en caso en que la prevision fuese abandonada despues de empezada.

---

:

*Décimo tercio*—El Gobierno se reserva el derecho de rescindir este contrato, previo aviso anticipado de dos meses al proveedor.

---

*Décimo cuarto*—Los precios propuestos y aceptados para esta provision, son los siguientes: FRONTERA COSTA SUR. *Racion diaria para tropa*: diez y nueve centavos fuertes. *Diaria para familias*: doce centavos fuertes; *mensual*, un peso cuarenta y cinco centavos fuertes; OESTE—*Diaria para tropa*: diez y ocho centavos fuertes. *Diaria para familias*: trece centavos fuertes. *Mensual*: un peso cuarenta centavos fuertes. SUR—*Diaria para tropa*: veinte centavos fuertes. *Diaria para familias*: doce centavos fuertes. *Mensual*: un peso treinta y ocho centavos fuertes. NORTE—*Diaria para tropa*: diez y nueve centavos fuertes. *Diaria para familias*: trece centavos fuertes. *Mensual*: un peso treinta y nueve centavos fuertes. BAHIA BLANCA—*Racion diaria para tropa*: veinte centavos fuertes. *Diaria para familias*: catorce centavos fuertes. *Mensual*: un peso treinta y ocho centavos fuertes. PATAGONES—*Diaria para tropa*: diez y nueve centavos fuertes. *Diaria*

.

*para familias*: trece centavos fuertes. *Mensual*: un peso treinta y cinco centavos fuertes. *Cueros*: en cualquiera de estas fronteras dos pesos cuarenta centavos fuertes cada uno.

NOTA—En veinte y siete del mismo, este contrato fué transferido á los señores Guillermo Doll y Ca., subsistiendo la fianza de D. Enrique Montier, en cumplimiento del Superior Decreto de fecha veintiuno de Marzo de mil ocho cientos setenta y siete.

Es cópia fiel—

*Juan J. Gutierrez,*

Escribano General de Gobierno.

---

## Córdoba y San Luis

---

ARTICULOS del contrato celebrado en veinte y dos de Junio de mil ochocientos setenta y seis, con Don Wenceslao Tejerina, bajo la fianza de Don Eduardo Amadeo, para la provision de raciones á las fuerzas que guarnecen las Fronteras Sur y Sur-Este de Córdoba y San Luis.

---

*Primero*—El proveedor está obligado á entregar los artículos necesarios para el consumo, en el lugar donde las fuerzas se hallen situadas ú operen, ya sea en el interior ó exterior de la línea actual de Fronteras, con arreglo á los pedidos que hagan los Gefes, no pudiendo entregar raciones que escedan de las necesarias para el consumo de quince días.

---

*Segundo*—El artículo anterior no comprende la provision á las fuerzas que ocupen permanentemente una nueva línea de fronteras.

---

*Tercero*—Los cueros serán entregados al proveedor en el lugar de la carneada, con escepcion de los que fuesen necesarios para el servicio, cuyos precios se fijarán mas adelante.

*Cuarto*—En caso que el proveedor no entregase los artículos necesarios para el abasto, ó estos no fuesen de la calidad estipulada, los Gefes estarán autorizados para comprarlos á particulares, siendo de cuenta del proveedor, la diferencia en el precio que por tal causa tuviese que pagar el Gobierno.

---

*Quinto*—Cuando las fuerzas no fuesen racionadas por la mala calidad de los artículos, ó porque el proveedor no los tuviese en las cantidades necesarias, pagará una multa equivalente al *diez por ciento* del valor de los artículos no entregados.

---

*Sesto*—La conduccion de los víveres y el ganado, será hecho con peones al servicio del proveedor; hasta el lugar donde estén situadas las fuerzas, siendo tambien por cuenta del mismo, las carneadas.

---

*Séptimo*—El presente contrato durará doce meses contados desde la fecha del primero de Agosto próximo, en que debe empezar á ejecutarse la provision de las fronteras de Córdoba y San Luis, estando el proveedor obligado á continuarla hasta que sea sustituido, bien entendido que no tendrá derecho para cobrar mayor precio que el estipulado, aunque la provision se prolongue por mas tiempo, no escediendo de tres meses.

*Octavo*—Los recibos que espidan los Gefes de Frontera por las raciones que se les entreguen, serán presentados mensualmente al Gobierno, acompañados de los pedidos respectivos.

---

*Noveno*—Las raciones se compondrá de los siguientes artículos, todos ellos de primera calidad: RACION DIARIA—tres libras carne fresca, ocho onzas galleta, tres onza arroz, media onza de sal. RACION MENSUAL—Una libra tabaco negro en rama, ó dos de tabaco colorado, cinco pliegos papel de hilo para cigarrillos de tabaco negro, y siete y medio para el tabaco colorado, dos libras jabon amarillo, seis libras yerba parnaguá ó misionera.

---

*Decimo* — Es obligacion del proveedor, entregar en su totalidad la grasa y sebo de cada res, cuya circunstancia se hará constar por los Gefes en los recibos.

---

*Undécimo*—El pago de este racionamiento se efectuará en la forma siguiente: á la presentacion de los recibos de la entrega mensual, la tercera parte de su importe al contado, y las dos terceras partes restantes, terminada la tramitacion, en letras á noventa dias, sin interés; en una y otra forma, el pago se hará en oro ó en su equivalente, segun está establecido.

*Duodécimo*—Una vez aceptada la propuesta, aquel á cuyo cargo esté, ó el fiador, no podrán desistir, y si lo hiciesen, incurrirán en una multa de OCHO MIL PESOS FUERTES, pudiendo recurrir el Gobierno, indistintamente, contra cualquiera de los firmantes, siendo extensiva esta disposicion, para el caso en que la provision fuese abandonada, despues de haberla principiado.

---

*Decimo tercio*—Es entendido que el Gobierno se reserva el derecho de rescindir este contrato, prévio aviso anticipado de dos meses al proveedor.

---

*Décimo cuarto*—Los precios propuestos y aceptados para esta provision, son los siguientes: FRONTERA SUR Y SUR-ESTE DE CÓRDOBA. *Racion diaria*: veinte y cuatro centavos fuertes una. *Racion mensual*: doce reales fuertes una. *Cueros*, cuatro pesos fuertes uno. FRONTERA DE SAN LUIS. *Racion diaria*, veinte y cinco centavos fuertes una. *Mensual*, doce centavos fuertes una. *Cueros*, cuatro pesos fuertes uno.

Es cópia fiel.

*Juan I. Gutierrez,*

Escribano General de Gobierno.

---

## Mendoza

---

ARTICULOS del contrato celebrado en veinte y dos de Julio de mil ochocientos setenta y seis, con D. Wenceslao Tejerina, bajo la fianza de D. Eduardo Amadeo, para el racionamiento de las fuerzas que guarnecen las Fronteras de Mendoza.

---

*Primero*—El proveedor se obliga á entregar los artículos necesarios para el consumo, en el lugar donde las fuerzas se se hallen situadas ú operen, ya sea al interior ó exterior de la línea actual de fronteras, con arreglo á los pedidos que hagan los Gefes, no pudiendo entregar raciones que escedan á las necesarias para el consumo de quince (15) dias.

---

*Segundo*—El artículo anterior no comprende la provision á las fuerzas que ocupen permanentemente una nueva línea de Fronteras.

---

*Tercero*—Los cueros se entregarán al proveedor en el lugar de la carneada, con escepcion de los que fuesen necesarios para el servicio, cuyos precios se fijarán mas adelante.

---

*Cuarto*—En caso que el proveedor no entregue los artículos necesarios para el abasto, ó estos no fuesen de la calidad

estipulada, los Gefes estarán autorizados para comprarlos á particulares, siendo de cuenta del proveedor, la diferencia en el precio que por tal causa tuviese que pagar el Gobierno.

---

*Quinto*—Cuando las fuerzas no fuesen racionadas por mala calidad de los artículos, ó porque el proveedor no los tuviese en las cantidades necesarias, pagará una multa equivalente al *diez por ciento* del valor de los artículos no entregados.

---

*Sesto*—La conduccion de víveres y ganado, será con peones al servicio del proveedor, hasta el lugar donde estén situadas las fuerzas, siendo tambien por cuenta del mismo las carneadas.

---

*Séptimo*—El presente contrato durará doce meses, contados desde el quince de Agosto próximo, en que debe empezar á ejecutarse la provision de las provisiones á las Fronteras de Mendoza; estando el proveedor obligado á continuarla, hasta que sea sustituido, bien entendido que no tendrá derecho para cobrar mayor precio que el estipulado, aunque la provision se prolongue por mas tiempo, no escediéndose de tres meses.

---

*Octavo*—Los recibos que espidan los Gefes de Frontera por las raciones que se les entreguen, serán presentados mensualmente al Gobierno, acompañados de los pedidos respectivos.

---

*Noveno*—Las raciones se compondrán de los siguientes artículos, todos de primera calidad: *RACION DIARIA*: dos libras carne fresca, ocho onzas galleta, tres onzas arroz, media onza de sal. *Racion Mensual*: una libra tabaco negro en rama ó dos de tabaco colorado, cinco pliegos papel de hilo para cigarrillos de tabaco negro, y siete y medio pliegos para tabaco colorado, dos libras jabon amarillo, seis libras yerba Parnaguá ó Misionera.

---

*Décimo*—Es obligacion del proveedor entregar en su totalidad, la grasa y sebo de cada res, cuya circunstancia se hará constar por los Gefes en los recibos.

---

*Undécimo*—El pago de este racionamiento se efectuará en la forma siguiente: A la presentacion de los recibos de la entrega mensual, la tercera parte de su importe al contado, y las dos terceras partes restantes, terminada la tramitacion, en letras á noventa dias, sin interés: en una y otra forma, el pago se hará en oro ó en su equivalente, segun está establecido.

---

*Duodécimo*—Una vez aceptada la propuesta, aquel á cuyo cargo esté, ó su fiador, no podrán desistir, y si lo hiciesen, incurrirán en una multa de OCHO MIL PESOS FUERTES, pudiendo el Gobierno recurrir indistintamente, contra cualquiera de los firmantes; siendo estensiva esta disposicion, para el caso en que la provision fuese abandonado despues de haberla principiado.

---

*Décimo tercero*—Es entendido que el Gobierno se reserva el derecho de rescindir este contrato, previo aviso anticipado de dos meses al proveedor.

---

*Décimo cuarto*—Los precios propuestos y aceptados para la provision de la frontera de Mendoza, son los siguientes: *Racion diaria*: TREINTA Y UN centavos fuertes una. *Racion mensual*: DOS PESOS CINCUENTA centavos una. *Cueros*, CUATRO pesos fuertes uno.

Es copia fiel—

*Juan I. Gutierrez,*  
Escribano General de Gobierno.

---

## Santiago del Estero

---

ARTICULOS del contrato celebrado en veinte y seis de Julio de mil ochocientos setenta y seis, con D. Juan A. Pinto, bajo la fianza de D. Bartolomé Hübner, para el racionamiento de las fuerzas en la Frontera de Santiago del Estero.

---

*Primero*—El proveedor se obliga á entregar los artículos necesarios para el consumo en el lugar donde las fuerzas se hallen situadas ú operen, ya sea al interior ó exterior de la línea actual de fronteras, con arreglo á los pedidos que hagan los Gefes; no pudiendo entregar raciones que escedan á las necesarias para el consumo de quince dias.

---

*Segundo*—El artículo anterior no comprende la provision á las fuerzas que ocupen permanentemente una nueva línea de Fronteras.

---

*Tercero*—Los cueros se entregarán al proveedor en el lugar de la carneada, con escepcion de los que fuesen necesarios para el servicio, cuyos precios se fijarán mas adelante.

---

*Cuarto*—En caso de que el proveedor no entregase los artículos necesarios para el abasto, ó estos no fuesen de la calidad estipulada, los Gefes estarán autorizadas para comprarlos á particulares, siendo de cuenta del proveedor, la

diferencia en precio que por tal causa tuviese que pagar el Gobierno.

---

*Quinto*—Cuando las fuerzas no fuese racionadas por mala calidad de los artículos, ó porque el proveedor no los tuviere en las cantidades necesarias, pagará una multa equivalente al *diez por ciento* del valor de los artículos no entregados.

---

*Sesto*—La conduccion de los víveres y el ganado, será hecha con peones al servicio del proveedor, hasta el lugar donde estén situadas las fuerzas, siendo tambien por cuenta del mismo las carnedas.

---

*Séptimo*—El presente contrato durará doce meses, contados desde el primero de Agosto próximo, en que debe empezar á ejecutarse la provision de la espresada frontera de Santiago, estando el proveedor obligado á continuarla hasta que sea sustituido; bien entendido que no tendrá derecho para cobrar mayor precio que el estipulado, aunque la provision se prolongue por mas tiempo, no escediéndose de tres meses.

---

*Octavo*—Los recibos que espidan los Gefes de Fronteras por las raciones que se les entreguen, serán presentados mensualmente al Gobierno, acompañados de los respectivos pedidos.

---

*Noveno*—Las raciones se compondrán de los siguientes artículos, todos ellos de primera calidad. *Racion diaria*: dos libras carne fresca, ocho onzas de galleta, tres onzas de arroz, media onza de sal. *Racion mensual*: una libra de tabaco negro, ó dos de tabaco colorado, cinco pliegos papel de hilo para cigarrillos de tabaco negro, y siete y medio pliegos para tabaco colorado, dos libras jabon amarillo, seis libras de yerba parguá ó misionera.

---

*Décimo*—Es obligacion del proveedor entregar en su totalidad, la grasa y sebo de cada res, cuya circunstancias se hará constar por los Gefes en los recibos.

---

*Undécimo*—El pago de este racionamiento se efectuará en la forma siguiente: á la presentacion de los recibos de la entrega mensual, la tercera parte de su importe al contado, y las dos terceras partes restantes terminada la tramitacion, en letras á noventa dias sin interés, en una ú otra forma, el pago se hará en oro, ó en su equivalente, segun está establecido.

---

*Duodécimo*—Una vez aceptada la propuesta, aquel á cuyo cargo esté, ó su fiador, no podrán desistir, y si lo hicieren, incurrirán en una multa de *ocho mil pesos fuertes*; pudiendo recurrir el Gobierno indistintamente, contra cualquiera de los firmantes; siendo estensiva esta disposicion para el caso en que la provision fuese abandonada, despues de haberla empezado.

---

*Décimo tercio*—Es entendido que el Gobierno se reserva el derecho de rescindir este contrato, previo aviso anticipado de dos meses al proveedor.

---

*Décimo cuarto*—En el presente racionamiento se comprende la provision, en la misma forma y á los mismos precios, para el Batallon Nueve de Línea, en la ciudad de Santiago, que el contratista se obliga á ejecutar, tambien desde el primero del próximo Agosto.

---

*Décimo quinto*—Los precios propuestos y aceptados para esta provision, son los siguientes: RACION DIARIA: *treinta y cinco* centavos fuertes una. RACION MENSUAL: *dos pesos cuarenta y cinco* centavos fuertes una. Cueros *tres* pesos fuertes uno.

(Lotestado «una libra» vale)

Es cópia fiel—

*Juan I. Gutierrez,*  
Escribano General de Gobierno.

---

## Norte de Santa-Fé

---

ARTICULOS del contrato celebrado en veinte y nueve de Diciembre de mil ochocientos setenta y seis, con Don Tomás Cullen, bajo la fianza de D. Mateo Mendieta, para la provision de raciones á las fuerzas que guarnezen las fronteras de Santa-Fé, 1ª y 2ª línea del Rey y centro de Córdoba.

---

*Primero*—El proveedor tendrá obligacion de entregar los artículos necesarios para el consumo, en el lugar donde las fuerzas se hallen situadas ó donde operen, ya sea al interior ó exterior de la línea actual de fronteras, con arreglo á los pedidos que hagan los Gefes, no pudiendo entregar raciones que escedan de las necesarias para el consumo de quince dias.

---

*Segundo*—El artículo anterior no comprende la provision á las fuerzas que ocupen permanentemente una nueva línea de fronteras.

---

*Tercero*—Los cueros serán entregados al proveedor en el lugar de la carneada, con escepcion de los que fuesen necesarios para el servicio, y cuyos precios señalarán los proveedores en sus propuestas.

---

*Cuarto*—En caso de que el proveedor no entregase los artículos necesarios para el abasto, ó estos no fuesen de la ca-

lidad estipulada, los Gefes están autorizados para comprarlos á particulares, siendo de cuenta del proveedor abonar la diferencia que por tal causa tuviese que pagar el Gobierno.

---

*Quinto*—Cuando las fuerzas no fuesen racionadas por la mala calidad de los artículos, ó porque el proveedor no los tuviese en las cantidades necesarias, éste pagará una multa equivalente al *diez por ciento* del valor de los artículos no entregados.

---

*Sesto*—Los artículos serán de primera calidad, y los precios se fijarán por la provision á cada frontera, no tomándose en consideracion las propuestas que alteren esta cláusula.

---

*Séptimo*—La conduccion de los víveres y el ganado, será hecha con peones al servicio del proveedor, hasta el lugar donde estén situadas las fuerzas, siendo igualmente por cuenta del mismo las carneadas.

---

*Octavo*—Este contrato durará doce meses, debiendo principiarse el racionamiento á los treinta dias de la fecha de su escrituracion; contándose estos doce meses desde el dia de la aprobacion de la propuesta, y el proveedor estará obligado á continuar la provision, hasta que sea sustituido; bien entendido que no tendrá derecho para cobrar mayor precio que el estipulado, aunque la provision se prolongue por mas tiempo, no escediendo de tres meses.

---

*Noveno*—Los recibos que espidan los Gefes de frontera por las raciones que se les entreguen, serán presentados mensualmente al Gobierno, acompañado de los pedidos respectivos.

---

*Décimo*—Las raciones se compondrán de los artículos siguientes: todos ellos de primera calidad. *Racion diaria*: tres libras carne fresca, ocho onzas galleta, tres onzas arroz, media onza de sal. *Racion mensual*: una libra tabaco negro en rama ó dos de colorado, cinco pliegos de papel de hilo para cigarrillos de tabaco negro ó siete medios pliegos para tabaco colorado, dos libras jabon amarillo, seis libras yerba parnaguá ó misionera. *Racion diaria*: para familias, dos libras carne fresca, cuatro onzas de galleta, dos onzas de arroz, media onza de sal.

---

*Undécimo*—Será obligacion del proveedor entregar las gorduras de cada res (grasa y sebo) y esta circunstancia se hará constar por los Gefes en los recibos.

---

*Duodécimo*—El pago de dichas raciones se efectuará en letras de Tesorería á noventa dias de plazo, sin interés á contar desde la fecha de la presentacion de los recibos.

---

*Décimo tercio*—Una vez que se haya tomado razon de una propuesta, aquel á cuyo cargo esté, ó el fiador, no podrán desistir, y si lo hicieran, incurrirán en una multa de OCHO MIL PESOS FUERTES, pudiendo el Gobierno ocurrir in-

distintamente, contra cualquiera de los firmantes, y siendo extensivo esta disposicion, al caso en que la provision fuese abandonada despues de comenzada.

---

*Décimo cuarto*—El Gobierno no está obligado á aceptar una de las propuestas, porque sea relativamente ventajosa; y se reserva el derecho de rescindir el contrato, previo aviso anticipado de dos meses al proveedor.

---

*Décimo quinto*—Los precios propuestos y aceptados para esta provision, son los siguientes: *Racion diaria*: veinte y ocho centavos fuertes. *Racion mensual*: un peso setenta centavos fuertes. *Racion diaria*: para familias, veinte centavos fuertes. *Cueros vacunos*, tres pesos cincuenta centavos fuertes uno. *Reses vacunas*, carne y sebo (para los indios) doce pesos fuertes una.

Es cópia fiel—

*Juan I. Gutierrez*

Escribano General de Gobierno.

---

## Córdoba

---

ARTICULOS del contrato celebrado con Don Julian Games; en treinta y uno de Mayo de mil ochocientos setenta y seis, para proveer de raciones trimestrales á las tribus de Mariano Rosas y Baigorrita, bajo la fianza de D. Honorio Acevedo.

---

*Primero*—Las raciones se compondrá de artículos de la mejor calidad, entregándose en la Villa de Mercedes ó en el punto que designe el Gefe de la Frontera.

---

*Segundo*—La entrega trimestral, se hará al principio de cada trimestre.

---

*Tercero*—Si el proveedor no verificase la entrega á tiempo, ó los artículos fuesen de calidad inferior á la requerida, es autorizado el Gefe respectivo para rechazarlos y comprarlos á particulares, debiendo el contratista abonar la diferencia de mayor precio, que por esta causa tuviera que pagar el Gobierno.

---

*Cuarto*—El pago de este racionamiento se efectuará en letras de Tesorería á noventa dias de plazo, sin interés, á contarse desde la fecha de la presentacion de los recibos.

*Quinto*—Ni el proveedor ni el fiador podrán eludir su compromiso ni hacer reclamo alguno pidiendo aumento de precio, rescision del contrato, ó disculpa de sus deberes, aun cuando las causas que se aleguen sean extraordinarias, ó los obstáculos que se opongan, provengan de caso fortuito.

---

*Sesto*—Este contrato durará todo el presente año, estando obligado el contratista á empezar la provision desde la aceptacion de su propuesta, y estando obligado á continuarla durante este periodo, ó hasta que sea sustituido; bien entendido que no tendrá derecho para cobrar mayor precio que el estipulado, aunque la provision se prolongue por mas tiempo del que queda determinado, el cual no pasará de tres meses. Es entendido que el Gobierno se reserva el derecho de rescindir este contrato, prévio aviso anticipado de dos meses al proveedor.

---

*Séptimo*—El presente racionamiento trimestral se compondrá de los artículos siguientes: dos mil yeguas de vientre, mil quinientas libras yerba parnaguá primera clase, mil libras tabaco negro en rama, quinientos cuadernillos papel de hilo de á cinco pliegos, setecientas cincuenta libras harina, quinientas libras azúcar blanca primera clase, doscientas libras jabon amarillo, dos pipas de aguardiente.

---

*Octavo*—Además de las dos mil yeguas de vientre consignadas en el artículo anterior, el contratista se obliga á proveer como racionamiento adicional, al cacique Mariano Rosas, el número de cien yeguas de la misma clase, cuya entrega se

hará por trimestres, y *prévia* orden del General D. Julio Roca, mientras él lo considere necesario, dando en cada caso aviso de dicha entrega, al Ministerio de la Guerra.

---

*Noveno*—Es entendido las entregas del racionamiento, se harán en virtud de orden del Ministerio de la Guerra, al efecto.

---

*Décimo*—Los precios propuestos y aceptados para esta provision, son los siguientes: Yeguas de cuenta ó de vientre: *cinco* pesos *setenta y cuatro* centavos fuertes, arroba de yerba paraguá: *tres* pesos *diez* centavos fuertes, arroba de tabaco negro en rama: *nueve* pesos *cincuenta* centavos fuertes, cuadernillo de papel de hilo: *tres* centavos fuertes uno, arroba de harina: *un* peso *cincuenta* centavos fuertes, arroba de azúcar blanca: *tres* pesos fuertes; arroba de jabon amarillo: *dos* pesos *setenta y cinco* centavos fuertes, pipa de aguardiente: *ciento veinte y nueve* pesos fuertes.

NOTA—D. Domingo Fúnes, quien firmó en representacion del contratista y primer fiador D. Secundino Diaz de Bedoya este contrato, con la aprobacion del Exmo. Gobierno; quedó como principal obligado á su cumplimiento, ejecucion y responsabilidades, segun decreto fecha cinco de Mayo, transcripto en el contrato original.

Es cópia fiel—

*Juan I. Gutierrez,*

Escribano General de Gobierno.

---

## Patagones

---

ARTICULOS del contrato celebrado en cuatro de Abril de mil ochocientos setenta y siete, con D. Francisco Fernandez, bajo la fianza de D. Juan Videla, para la provision de raciones á las tribus amigas en Patagones.

---

*Primero*—D. Francisco Fernandez se obliga á proveer de raciones en la forma mas adelante detallada, á los indios amigos en Patagones.

---

*Segundo*—Las raciones que se determinan á continuacion, serán compuestas de artículos de la mejor calidad, debiendo hacerse la entrega segun los pedidos del Gefe Militar de Patagones. *Raciones trimestrales para Renquecurá*: mil doscientas libras yerba parnaguá, 500 libras azúcar blanca segunda clase, doscientas libras tabaco negro en rama, doscientos cincuenta cuadernillos papel de hilo, de cinco pliegos el cuadernillo, mil quinientas libras fariña, cinco frascos aguardiente, cincuenta botellas ginebra, mil cabezas ganado vacuno al corte sin desflorar, ó igual número de yeguas de cuenta, veinte fanegas de maiz. *Raciones anuales para Chagallo chico*: cien cabezas ganado vacuno al corte sin desflorar, ó igual número de yeguas de cuenta, ocho arrobas yerba parnaguá, diez arrobas azúcar blanca segunda clase, seis arrobas tabaco negro en rama, una resma papel de hilo.

*Raciones anuales para Pran y Huincaten:* doscientas cincuenta cabezas ganado vacuno al corte sin desflorar, ó igual número de yeguas de cuenta, diez arrobas yerba parnaguá, doce arrobas azúcar blanca segunda clase, una arropa tabaco negro en rama, una resma papel de hilo, cuatro damajuanas de caña. *Raciones anuales para Quempumil y sus dos aliados Taucamil y Guempil:* quinientas cabezas de ganado vacuno al corte sin desflorar ó igual número de yeguas de cuenta. *Raciones semestrales á Seyhüequé:* mil cabezas ganado vacuno al corte sin desflorar, ó igual número de yeguas de cuenta, veinte arrobas azúcar blanca segunda clase, diez y seis arrobas yerba parnaguá, doce arrobas tabaco negro en rama, dos resmas papel de hilo, diez arrobas fariña, ocho damajuanas ginebra. *Semestrales á Nauncohea:* trescientos animales vacunos al corte sin desflorar, ó igual número de yeguas de cuenta, cuatrocientas libras azúcar blanca segunda clase, trescientas libras yerba parnaguá, doscientas libras tabaco negro en rama, dos resmas papel de hilo, cuatro damajuanas ginebra. *Anuales á Quineforo:* cincuenta animales al corte sin desflorar, ó igual número de cuenta, un tercio yerba parnaguá, seis arrobas azúcar blanca segunda clase, cuatro arrobas tabaco negro en rama, una resma papel de hilo. *Anuales á los Tehuelches:* veinticuatro damajuanas ginebra, treinta y una arrobas yerba parnaguá, treinta arrobas azúcar blanca segunda clase, doscientos animales vacunos al corte sin desflorar, ó igual número de yeguas de cuenta. *Anuales al Cacique Foyel:* cien yeguas al corte, ciento cincuenta libras yerba parnaguá, ciento cincuenta libras fariña, setenta y cinco libras tabaco negro en rama, una resma papel de hilo. *Anuales á Huincabal:* trescientas yeguas al corte, doscientos cincuenta libras yerba parnaguá, trescientas libras azúcar blanca, ciento setenta y cinco libras tabaco negro en rama, una resma papel de hilo, seis damajuanas ginebra.

*Tercero*—Si el proveedor hiciese la entrega fuera de tiempo, ó los artículos fuesen de inferior calidad á la estipulada, está autorizado el Gefe respectivo para comprarlos á particulares, siendo de cuenta del proveedor la diferencia de mayor precio que por tal causa tuviese que pagar el Gobierno.

---

*Cuarto*—Ni el proveedor ni el fiador podrán eludir su compromiso ni hacer reclamo alguno pidiendo aumento de precio, rescision del contrato ó disculpa alguna de sus deberes, aunque las causas que se aleguen sean extraordinarias, ó los obstáculos que se opongán, provengan de caso fortuito.

---

*Quinto*—Este contrato durará todo el año mil ochocientos setenta y siete, estando el contratista obligado á empezar la provision, desde el momento en que se libre la orden al efecto, y á continuarla durante el periodo indicado, ó hasta que sea sustituido, bien entendido que no tendrá derecho para cobrar mayor precio del que aquí se estipula, aunque la provision se prorogue por mas tiempo del que queda determinado, el cual no pasará de tres meses.

---

*Sesto*—Toda hacienda en pié que entregue á los indios, deberá ser contra-herrada, sin cuyo requisito no será admitida por los Gefes encargados de su recibo; reservándose el Gobierno de elegir la provision con vacas ó yeguas, segun lo juzgue conveniente, haciéndose las entregas en virtud de orden escrita, espedida por el Ministerio de Guerra, en la que se designará la especie de hacienda que haya de entregarse.

---

*Septimo*—Una vez que se haya tomado razon de una propuesta, aquel á cuyo cargo esté, ó el fiador, no podrán desistir, y si lo hicieran incurrirán en una multa de OCHO MIL PESOS FUERTES; pudiendo el Gobierno ocurrir indistintamente contra cualquiera de los firmantes; siendo estensiva esta disposicion al caso en que la provision fuese abandonada despues de empezada.

---

*Octavo*—El Gobierno se reserva el derecho de rescindir este contrato, prévio aviso anticipado de dos meses al proveedor.

---

*Noveno*—El pago de este racionamiento se hará en letras de Tesorería á noventa dias de plazo, sin interés, contados desde la presentacion de los recibos.

---

*Decimo*—Los precios propuestos y aceptados para esta provision, son los siguientes: RENQUECURÁ: por cada racion trimestral con hacienda vacuna, ocho mil novecientos cincuenta pesos fuertes, con yeguas, siete mil quinientos ochenta pesos fuertes. CHAGALLO CHICO: racion anual con vacas, novecientos ochenta y cinco pesos fuertes, con yeguas, ochocientos noventa pesos fuertes. PRAN Y HUINCALEN: racion anual con vacas, dos mil doscientos treinta pesos fuertes, con yeguas, mil seiscientos cincuenta pesos fuertes. CAMPUMIL, TANCAMIL Y GUEMPIL: racion anual con vacas, cuatro mil doscientos sesenta pesos fuertes, con yeguas, tres mil seiscientos cincuenta. SEYHUEQUE, racion semestral con vacas,

ocho mil seiscientos ochenta y dos pesos fuertes, con yeguas, siete mil quinientos cincuenta pesos fuertes. NAUNCOCHEA: racion semestral con vacas, dos mil novecientos sesenta y cinco pesos fuertes, con yeguas, dos mil quinientos sesenta pesos fuertes. QUINEFORO: racion anual con vacas, quinientos cincuenta pesos fuertes, con yeguas, cuatrocientos cuarenta y ocho pesos fuertes. TEHUELCHES: racion anual con vacas, dos mil ciento y ocho pesos fuertes, con yeguas, mil ochocientos noventa pesos fuertes. FOYEL: racion anual con yeguas, quinientos treinta y cinco pesos fuertes. HUINCABAL: racion anual con yeguas, mil quinientos sesenta y ocho pesos fuertes.

Es copia fiel—

*Juan I. Gutierrez,*

Escribano General de Gobierno.

---

# VILLA OCCIDENTAL

---

ARTICULOS del contrato celebrado con D. Francisco Bibolini, en veinte y seis de Abril de mil ochocientos setenta y siete, bajo la fianza de D. Uladislao Gramajo, para la provision de raciones á las fuerzas existentes en Villa Occidental, y los buques de guerra en este punto ó en la Asuncion.

---

*Primero*—El contratista se obliga á entregar los artículos necesarios para el consumo de las fuerzas argentinas en Villa Occidental, con arreglo á los pedidos que le hagan los Gefes respectivos, no pudiendo entregar raciones que escedan para el consumo de quince dias.

---

*Segundo*—Es obligacion del proveedor entregar á los Gefes de las fuerzas, el sebo y gordura de las reses carneadas para el racionamiento.

---

*Tercero*—Los cueros se entregarán al proveedor en el lugar de la carneada, con escepcion de los que fuesen necesarios para el servicio, cuyo precio se fijará mas adelante.

---

*Cuarto*—En caso de que el proveedor no entregase los artículos necesarios para el abasto, ó estos no fuesen de la calidad estipulada, los Gefes quedan autorizados para comprarlos á particulares, siendo á cargo del proveedor la diferencia en el mayor precio que por tal causa tuviere que pagar el Gobierno.

---

*Quinto*—Cuando las fuerzas no fuesen racionadas por mala calidad de los artículos, ó por no tenerlos prontos el proveedor en las cantidades necesarias, pagará este una multa equivalente al *diez por ciento* del valor de los artículos no entregados.

---

*Sesto*—Este contrato durará todo el corriente año, estando el contratista obligado á continuarlo, hasta que sea sustituido ; bien entendido que no tendrá derecho para cobrar mayor precio que el aquí fijado, aunque la provision se prolongue por mas tiempo del que queda determinado, que no pasará de tres meses.

---

*Séptimo*—Los recibos que espidan los Gefes por las raciones que se les entreguen, serán prestados mensualmente al Gobierno, acompañados de los respectivos pedidos de dichos Gefes.

---

*Octavo*—Las raciones se compondrán de los artículos siguientes, todos ellos de primera calidad: *Racion diaria*, tres libras de carne, ocho onzas galleta, tres onzas arroz, media onza de sal, por el precio de treinta y cinco centavos fuertes. *Mensual de vicios*, una libra tabaco negro en rama, ó dos de colorado, cinco pliegos papel de hilo para cigarros de

tabaco negro, ó siete y medio pliegos para tabaco colorado, dos libras jabon amarillo, seis libras yerba parnaguá, por el precio de dos pesos fuertes. *Racion de familia*: dos libras carne fresca, cuatro onzas galleta, dos onzas arroz, media onza de sal, por el precio de treinta centavos fuertes. *Cueros* para el servicio de la guarnicion, por tres pesos fuertes con cincuenta centavos cada uno. *Diaria para oficiales*: en servicio de los buques estacionados, dos libras carne fresca, cuatro reales de verdura, una libra de galleta fina, media cuarta vino Burdeos ó Catalan, una onza arroz Carolina ó Piamonte Glacé, una onza fideos de Génova, una onza café en grano del Brasil, una cuarta onza de té negro fino, dos onzas azúcar blanca refinada, media onza grasa fina, una onza aceite de comer, media onza de sal, por el precio de setenta centavos fuertes. *Diaria para marineros*: dos libras carne fresca, cuatro reales de verdura, una libra de galleta, un octavo de cuarta de caña alambicada de diez y nueve grados, una onza arroz Glacé, una onza café en grano del Brasil, media onza de grasa, una onza porotos del país, dos onzas azúcar blanca, una onza tabaco negro del Brasil ó Norte-americano, cuatro pliegos papel de hilo por libra de tabaco negro, media onza jabon amarillo, media onza de sal, por el precio de sesenta centavos fuertes. *Mensual*: cuatro frascos vinagre para cada veinte y cinco hombres, dos arrobas velas de molde sebo de seis en libra para cada buque, por el precio de cincuenta pesos fuertes. *Diaria para transportes*: dos libras carne fresca, media libra de galleta, dos onzas arroz Glacé, una onza de fariña, media onza de grasa, media onza de sal, por el precio de cincuenta centavos fuertes.

---

*Noveno*—Los precios para esta provision, fijados en el artículo anterior, regirán por las raciones que se entreguen desde el primero del presente Abril.

---

*Décimo*—El pago de este racionamiento se efectuará en letras de Tesorería á noventa dias sin interés, á contarse desde la presentacion de los recibos.

---

*Undécimo*—Todo exceso de artículos sobre el correspondiente á cada racion, será abonado al precio de plaza, segun la época de la entrega, no pudiendo el proveedor rehusarse á verificarlo, siempre que se librase la órden correspondiente.

---

*Duodécimo*—Es entendido que el Gobierno se reserva el derecho de rescindir el presente contrato, previo aviso al proveedor de dos meses anticipados.

Es cópia fiel—

*Juan I. Gutierrez,*  
Escribano General de Gobierno.

---

# MARTIN GARCIA

---

ARTICULOS del contrato celebrado en tres de Mayo de mil ochocientos setenta y seis, con D. Benito L. Ramayon, para la provision de raciones á las fuerzas de la Guarnicion de Martin Garcia, durante el presente año, bajo la fianza de D. Juan B. Contardi.

---

*Primero*—La raciones se compondrán de los artículos detallados á continuacion, con escepcion de las que corresponden á los individuos de la Sub-delegacion, los cuales serán racionados como los marineros de la Escuadra Nacional; en la inteligencia de que todos los artículos deberán ser de superior calidad: *Racion diaria* para tropa: tres libras carne fresca, ocho onzas galleta, tres onzas arroz piamonte Glasé, media onza de sal. Siendo obligacion del proveedor entregar en su totalidad la grasa y sebo de cada res; circunstancia que se hará constar por los Gefes, en los recibos respectivos. *Racion mensual* para la tropa: seis libras yerba paraguá ó misionera, una libra tabaco negro en rama ó dos de tabaco colorado, cinco pliegos papel de hilo para cigarrillos de tabaco negro, ó siete y medio para tabaco colorado; dos libras jabon amarillo.

---

*Segundo*—El proveedor hará racionamiento á las fuerzas presentes diariamente, con arreglo á los partes diarios que le serán presentados; debiendo al efecto tener en la Isla un depósito de raciones que en ningun caso será menor de las que correspondan al consumo de la guarnicion en un mes, así como una invernada de cincuenta animales vacunos en todo tiempo, á fin de que en ningun caso pueda carecerse de carne, estando el proveedor sujeto á una multa de *cien pesos fuertes* por cada vez que dejase de cumplir lo estipulado en este artículo, ya fuese en lo relativo á raciones, como al número de hacienda en pié.

---

*Tercero*—Las raciones se entregarán por el contratista en el punto indicado á satisfaccion del Comandante ó persona comisionada al efecto, bien entendido que cuando dejase de entregar los artículos ó fuesen estos de inferior calidad á la requerida, se procederá á su compra, siendo de cuenta del proveedor el abono de la diferencia en precio cuando igualmente lo será cuando las mismas causas, sean tomadas por la Comisaría General.

---

*Cuarto*—Este contrato durará todo el año de mil ochocientos setenta y seis, y si por algun incidente se retardase la licitacion para instituirlo, el proveedor queda obligado á continuar su compromiso, hasta la época en que deba empezar la nueva obligacion, no escediendo esta de tres meses, reservándose el Gobierno el derecho de rescindir este contrato, prévio aviso anticipado de dos meses.

---

*Quinto*—El pago de las raciones tendrá lugar despues de presentadas las cuentas debidamente autorizadas y docu-

mentadas, prévia la tramitacion de práctica, en letras de Tesorería á noventa dias de plazo sin interés.

---

*Sesto*—El proveedor dará fianza por el cumplimiento de sus obligaciones, y cuya responsabilidad empezará desde la presentacion de la propuesta. Ni el fiador ni el proveedor podrán eludir su compromiso, ni pedir aumento de precio, rescision del contrato, ó disculpa de sus deberes, aun cuando las causas que se aleguen sean extraordinarias, ó los obstáculos que se opongan, provengan de caso fortuito.

---

*Séptimo*—Una vez tomada razon de una propuesta, ni el proponente ni el fiador podrán desistir, y si lo hiciesen, incurrirán en una multa de *ocho mil* pesos fuertes, pudiendo el Gobierno recurrir indistintamente, contra cualquiera de los firmantes.

---

*Octavo*—Los precios propuestos y aceptados para este racionamiento, en moneda corriente, son los siguientes: *Racion diaria* para la tropa: *cinco* pesos cada una. *Racion mensual* para id.: *treinta* pesos una. *Racion diaria* para el Gefe, Oficiales y Marineros de la Sub-delegacion de Martin Garcia, incluso en este precio el de la racion mensual que corresponde à esta reparticion: *siete* pesos cada una.

Es cópia fiel—

*Juan I. Gutierrez.*

Escribano General de Gobierno.

*Articu'o adicional*—Es convenido que el sebo de las reces que se consuman, será devuelto al proveedor, y que éste en cambio, suministrará el alumbrado para toda la guarnicion de Martin Garcia, no solo de velas, sinó del aceite que se usa, donde fuese necesario.

*Gutierrez.*

---

ARTICULOS del contrato celebrado en veinte y seis de Julio de mil ochocientos setenta y siete, con D. Benito Ramayon, bajo la fianza de D. Santiago Canysa, para la provision de raciones á las tripulaciones de las Armada Nacional, y á las de la Capitanía Central de Puertos y sus dependencias.

---

*Primero*—Cada racion de las que se entregarán á las reparticiones indicadas, y que corresponden á cada plaza diariamente, se compondrá de los artículos detallados á continuacion, en la inteligencia de que todos ellos serán de superior calidad. *Racion diaria para oficiales:* una y tres cuartas libras de carne fresca, un octavo de libra de carne salada, ó en su defecto, dos libras de carne fresca, cuatro reales de verdura, una libra galleta fina, media cuarta vino de Burdeos ó catalan, una onza arroz Carolina ó Piamonte Glacé, una onza fideos de Génova, una onza café en grano del Brasil, una cuarta onza té negro fino, dos onzas azúcar blanca refinada, media onza grasa fina de vaca, una onza aceite fino de comer, media onza de sal. *Racion diaria para Cadetes de la Escuela Naval:* una y tres cuartas libras carne fresca y un octavo de libra de salada, ó en su defecto dos libras carne fresca, cuatro reales de verdura, cuatro reales de postres, una libra pan fresco, ó igual cantidad de galleta fina,

una onza de arroz, una onza fideos de Génova, una café en grano del Brasil, cuatro onzas de té negro, dos onzas azúcar refinada, media onza de grasa fina de vaca, una onza aceite de olivo, media onza de sal, media onza de porotos, media onza de fariña. *Racion diaria para Oficiales de mar:* una y tres cuartas libras carne fresca y un octava de libra de carne salada en barriles, ó en su defecto, dos libras de carne fresca, dos reales de verdura, una libra galleta, media cuarta vino Burdeos ó catalan, un octavo de cuarta aguardiente de caña alambicada, de diez y nueve grados, una onza arroz Glacé, una onza café en grano del Brasil, media onza de grasa de vaca, una onza porotos del país, dos onzas azúcar blanca, una onza tabaco negro del Brasil ó Norte-Americano, cuatro pliegos papel de hilo por libra de tabaco, media onza de jabon amarillo, media onza de sal, dos rajas enteras de leña fuerte. *Racion diaria para marineros:* una y tres cuartas libras carne fresca, y un octavo de libra salada, ó en su defecto, dos libras carne fresca, dos reales de verdura, una libra de galleta, octavo de cuarta de aguardiente de caña alambicado de diez y nueve grados, una onza arroz Glacé, una onza café en grano del Brasil, media onza grasa de vaca, una onza porotos del país, dos onzas azúcar blanca, una onza tabaco negro del Brasil ó Norte-Americano, cuatro pliegos papel de hilo por libra de tabaco, media onza jabon amarillo, media onza de de sal, dos rajas enteras de leña fuerte. La carne se tomará indistintamente, ya sea una y tres cuartas libras carne fresca y octavo de libras salada, ó únicamente dos libras carne fresca, segun las necesidades de los buques, y con arreglo á los pedidos de los Comandantes ó Comisarios respectivos, haciéndose constar esta circunstancia, en los recibos. *Racion mensual:* cuatro frascos de vinagre para cada veinte y cinco hombres, dos arrobas velas de molde de seis en libra, para cada reparticion, dos arrobas aceite de quemar. *Raciones para los buques que salen al mar:*

Para oficiales, una libra carne salada en barriles, dos onzas bacalao, una onza tocino, dos onzas papas, una onza de dulce, una onza de jabon amarillo, dos rajas de leña. Para marineros, una libra de carne salada en barriles, dos onzas bacalao, dos onzas porotos, una onza de tocino, dos onzas papas, media onza aceite de olivo, media cuarta de vino catalan. Todo exceso de artículos sobre el correspondiente á cada racion, será abonado al precio de plaza, segun la época de la entrega, no pudiendo rehusarse el proveedor á verificarla, siempre que se librase la órden correspondiente.

---

*Segundo*—Las raciones se entregarán por el contratista, abordo de cada uno de los buques de la escuadra, á satisfaccion del Comandante ó Comisario respectivo, bien entendido que cuando dejase de entregar los artículos espresados, ó estos fuesen de calidad inferior á la referida, se procederá á su compra, siendo de cuenta del proveedor el abono de la diferencia en precio, como igualmente lo será cuando por las mismas causas, sean tomados por la Comisaria General, sin perjuicios de abonar una multa equivalente al diez por ciento sobre el importe de los artículos que por las causas indicadas fuese preciso comprar.

---

*Tercero*—Las raciones de los buques que se hallen de estacion en el interior de los rios, serán entregadas por el contratista, en el lugar de su situacion, y bajo las mismas condiciones del artículo anterior.

---

*Cuarto*—El contratista no podrá entregar mas raciones que las que se le marquen en la órden librada por la Comi-

saria, ó con su intervencion, sin admitirse reclamo alguno ; en el caso de no llenarse esta cláusula.

---

*Quinto*—Este contrato durará un año, contando desde la fecha, y sí por algun incidente se tardase la licitacion para sustituirla, el proveedor queda obligado á continuar su compromiso, hasta la época en que deba empezar la nueva obligacion, no escediendo esta de tres meses.

---

*Sesto*—El pago de este racionamiento se efectuará en la forma siguiente: á la presentacion de la cuenta, debidamente autorizada y documentada, la mitad de su importe al contado, y la mitad restante, terminada la tramitacion, en letras á noventa dias, sin interés, en una y otra forma, el pago se hará en oro ó en equivalente segun está establecido.

*Septimo*—El proveedor dará fiador liso y llano pagador, que responda del fiel cumplimiento de sus obligaciones, y cuya responsabilidad empezará desde la presentacion de la propuesta. Ni el proveedor ni el fiador podrán eludir su compromiso, ni hacer reclamo alguno por aumento de precio rescision del contrato ó disculpa de sus deberes, aun cuando las causas que se aleguen sean extraordinarias, á los obstáculos que se opongan provengan de caso fortuito.

---

*Octavo*—Es entendido que tanto las raciones de que habla el artículo cuarto, como las que se den á los buques existentes en el puerto, ó en cualquier punto de los rios, serán puestas á bordo por el contratista, y las que se den en tierra á la Capitania ó sus dependencias, de igual modo el lugar respectivo, á fin de que en uno ú otro caso, puedan ser inspeccionadas por quienes corresponda.

---

*Noveno*—Es obligacion del proveedor entregar en el puerto, ó remitir á sus destinos, las raciones que se les pidan, al dia siguiente de librada la órden respectiva, debiendo tener un número de raciones prontas, para ser entregadas en el acto de recibir la órden, y cuyo número no bajará de quinientas para oficiales, dos mil para marineros, é igual número para los buques que salgan al mar; así como para tener en cada puerto del litoral, un representante que entregue por su cuenta á los Comandantes ó Comisarios de buques, en casos extraordinarios, las raciones que pidiesen para servicio de los mismos, siempre que el pedido sea autorizado por el Capitan del Puerto ó Administrador de Rentas de la localidad, siendo á cargo del proveedor el abono de la diferencia en el precio, así como el pago de la multa, cuando por falta de cumplimiento á lo estipulado en este artículo, fuesen comprados por el Gobierno.

*Décimo*—Las raciones para la Capitanía del Puerto y sus dependencias, serán aumentadas con media cuarta de vino catalan, en sustitucion de un diez y seis avos de caña, y solo se entregarán á dicha reparticion, trescientas velas de molde de seis en libra, mensuales, en vez de dos arrobas de igual artículo, á igual cantidad de aceite de quemar que le corresponde.

---

*Undécimo*—La leña solo se entregará con las raciones para la Capitanía del Puerto y sus dependencias, y á los buques de vela ó vapores en desarme, cuando los hubiese.

---

*Duodécimo*—Es requisito indispensable que el proveedor dará el nombre y residencia de sus representantes en los puertos del litoral.

---

*Décimo tercio*—El Gobierno se reserva el derecho de rescindir este contrato, previo aviso anticipado de dos meses al contratista.

---

*Décimo cuarto*—Una vez de aceptada la propuesta, ni el proveedor ni el fiador podrán desistir, y si lo hiciesen incurrirán en una multa de OCHO MIL pesos fuertes, pudiendo recurrir al Gobierno indistintamente, contra cualquiera de los firmantes.

---

*Décimo quinto*—Los precios propuestos y aceptados para este racionamiento, son los siguientes: *Racion diaria* para oficiales, oficiales de mar, cadetes y marineros *treinta y seis* centavos fuertes cada una; *racion diaria* para oficiales y marineros que salen al mar: *veinte y cinco* centavos fuertes cada una *racion mensual diez* pesos fuertes cada una.

Es copia fiel—

*Juan I. Gutierrez.*

Escribano General de Gobierno.

---

# ÍNDICE

---

## VI

PÁGINA

Comandancia General de Marina.....	3
------------------------------------	---

## VII

Capitania General de Puertos.....	145
-----------------------------------	-----

## VIII

Colegio Militar.....	458
----------------------	-----

## IX

Decretos.....	537
---------------	-----

## X

Acuerdos solicitados á la Honorable Cámara de Senadores.....	553
--	-----

## XI

Resolucion tomada por el Ministerio, etc.....	579
---	-----

## XII

Código Militar.....	585
---------------------	-----

## XIII

Provision.....	589
----------------	-----

---

D E B E		PESOS FUERTES	H A B E R		PESOS FUERTES
Al crédito votado para el Inciso 1º item 1º Ministerio.....		55968 —	Por suma librada contra el Inciso 2º item 1º hasta el 31 de Marzo de 1877		44405 08
» » » » 2 » 1 Inspeccion.....		38808 —	» » » » 2 » 1 » » » »		36531 21
» » » » » 2 Detall .....		7200 —	» » » » » 2 » » » »		6674 50
» » » » » 3 Fiscalía Militar .....		7584 —	» » » » » 3 » » » »		6353 51
» » » » » 3 » 1 Planas Mayores .....		285054 —	» » » » » 3 » 1 » » » »		227396 64
» » » » » 4 » 1 Idem idem de fronteras.....		175824 —	» » » » » 4 » 1 » » » »		171492 37
» » » » » 5 » 1 Ejército.....		1260615 —	» » » » » 5 » 1 » » » »		1249451 73
» » » » » 6 » 1 Cuerpo Médico.....		53280 —	» » » » » 6 » 1 » » » »		48446 27
» » » » » » 2 Hospital Militar .....		37296 —	» » » » » » 2 » » » »		36070 48
» » » » » 7 » 1 Parque de Artilleria.....		23508 —	» » » » » 7 » 1 » » » »		22327 66
» » » » » » 2 Jornales de idem.....		53160 —	» » » » » » 2 » » » »		53160 —
» » » » » » 3 Comisaria General de Guerra.		66060 —	» » » » » » 3 » » » »		58939 55
» » » » » » 4 Acarreos y jornales de idem..		14400 —	» » » » » » 4 » » » »		14200 —
» » » » » » 5 Alumbrado de guarnicion. ...		1440 —	» » » » » » 5 » » » »		1440 —
» » » » » » 6 Fletes .....		39600 —	» » » » » » 6 » » » »		32124 75
» » » » » » 7 Instrumentos de música.....		4800 —	» » » » » » 7 » » » »		2460 01
» » » » » 8 » 1 Vestuario para el Ejército.....		319968 —	» » » » » 8 » 1 » » » »		254748 11
» » » » » » 2 Rancho de idem.....		1070000 —	» » » » » » 2 » » » »		1070000 —
» » » » » 9 » 1 Reenganches, etc., etc.....		42000 —	» » » » » 9 » 1 » » » »		41878 50
» » » » » 10 » 1 Pensiones á inválidos. ....		480000 —	» » » » » 10 » 1 » » » »		480000 —
» » » » » 11 » 1 Indios.....		223556 40	» » » » » 11 » 1 » » » »		206544 43
» » » » » 12 » 1 Eventuales de guerra.....		234000 —	» » » » » 12 » 1 » » » »		235342 68
» » » » » 13 » 1 Escuadra Nacional.....		274344 —	» » » » » 13 » 1 » » » »		212440 68
» » » » » 14 » 1 Cañoneras en construccion....		108000 —	» » » » » 14 » 1 » » » »		49095 52
» » » » » 15 « 1 Division de Torpedos.....		35844 —	» » » » » 15 » 1 » » » »		32064 59
» » » » » 16 » 1 Capitanias de puerto.....		155880 —	» » » » » 16 » 1 » » » »		134862 53
» » » » » 17 » 1 Idem nuevas.....		20000 —	» » » » » 17 » 1 » » » »		— —
» » » » » 18 » 1 Subdelegaciones de Marina....		87494 —	» » » » » 18 » 1 » » » »		74369 94
» » » » » 19 » 1 Vestuarios para cadetes.....		7200 —	» » » » » 19 » 1 » » » »		3236 87
» » » » » 20 » 1 Eventuales de Marina.....		70800 —	» » » » » 20 » 1 » » » »		71088 93
» » » » » 21 » 1 Rancho de idem.....		90000 —	» » » » » 21 » 1 » » » »		90000 —
» » » » » 22 » 1 Escuela Naval Militar.....		31452 —	» » » » » 22 » 1 » » » »		25601 48
» » » » » » 2 Colegio Militar.....		46820 —	» » » » » » 2 » » » »		46703 13
» » » » » 23 » 1 Reclutamiento.....		60000 —	» » » » » 23 » 1 » » » »		39197 26
» » » » » » 2 Arsenal en Zárate.....		167532 —	» » » » » » 2 » » » »		6285 25
			<i>Saldo á favor del Ministerio.....</i>		<i>564553 74</i>
Sumas.....		5649487 40	Sumas.....		5649487 40

LEYES Y ACUERDOS

Al crédito votado por leyes 4 y 5 de Octubre 1875 Telégrafos Militares.....		140000 —	Por suma librada contra las leyes de 4 y 5 Octubre 1875 hasta 31 Marzo 1877		140000 —
» » » » 3 » » 1876 Crédito especial (varios)..		87876 73	» » » » 3 » » 1876 » » » »		25942 06
» » » » 12 » » 1176 Haberes atrasados.....		897907 83	» » » » 12 » » 1876 » » » »		841826 82
» abierto por acuerdo de 1º Agosto 1876 Rancho en 1875.....		472500 —	» » » » el acuerdo » 1 Agosto 1876 » » » »		472500 —
» » » » » 30 Octubre 1876 » » 1876.....		300000 —	» » » » » 30 Octubre 1876 » » » »		300000 —
» » » » » 29 N'bre. 1876 Rebelion en Entre-Rios..		100000 —	» » » » » 29 N'bre. 1876 » » » »		99113 03
» » » » » 8 Enero 1877 Rancho en 1876.....		442000 —	» 3 » » » 8 Enero 1877 » » » »		417030 —
			<i>Saldo á favor del Ministerio.....</i>		<i>143872 65</i>
Suma.....		2440284 56	Suma.....		2440284 56

RESÚMEN

Presupuesto.....		5649487 40	Librado contra el Presupuesto.....		5084933 66
Leyes.....		1125784 56	Leyes.....		1007768 88
Acuerdos.....		1314500 —	Acuerdos.....		1288643 03
			<i>Saldo total á favor del Ministerio.....</i>		<i>708426 39</i>
Suma.....		8089771 96	Suma.....		8089771 96