

MEMORIA

DE LA

CAPITANIA CENTRAL DE PUERTOS



MEMORIA

DE LA

CAPITANIA CENTRAL DE PUERTOS

PRESENTADA

A SU EXC. EL SEÑOR MINISTRO DE GUERRA Y MARINA

Dando cuenta de los trabajos de la reparticion, desde
1° de Mayo de 1876 á 30 de Abril de 1877



BUENOS AIRES

IMPRENTA DE "EL NACIONAL", CALLE BOLÍVAR NÚM. 67

—
1877

INDICE DE ESTA MEMORIA

Introduccion.....	Página
	I

PARTE PRIMERA

Asuntos principales resueltos ó iniciados	XI
Disposiciones generales tomadas en Mayo de 1876....	XI
Id id id id Junio.....	XIII
Id id id id Julio.....	XIII
Id id id id Agosto.....	XIV
Id id id id Setiembre.....	XVII
Id id id id Octubre.....	XVIII
Id id id id Noviembre.....	XX
Id id id id Diciembre....	XXII
Reglamentando visitas al vapor «Coronel Paz».....	XXII
Disposiciones generales tomadas en Enero 1877.....	XXII
Id id id id Febrero.....	XXIII
Instrucciones para el servicio cuarentenario del "Pavon"	XXIII
Disposiciones generales tomadas en Marzo.....	XXV
Sobre prácticos lemanes.....	XXV
Disposiciones generales tomadas en Abril.....	XXVI

PARTE SEGUNDA

Proyectos presentados, etc.....	9
Sobre desocupacion de riberas.....	"

ÍNDICE

	Páginas
Sobre boleto de pasajeros.....	10
Buque tripulado por menores.....	12
Sobre pilotaje, faros, etc., en las costas y rios de la república.....	13
Informe de la Capitanía en el expediente iniciado por el señor Ministro de Relaciones Exteriores de la República del Uruguay, con motivo de prácticos.....	23
Id id dado con motivo de un convenio que se trataba de establecer, relativo á reglamentacion de pilotaje en el Rio de la Plata.....	26
Sobre arqueo de los buques de cabotaje.....	32
Id pérdida del vapor "Criollo".....	"
Id pérdida de carbon.....	34
Id compostura del muelle de pasajeros.....	35
Apropósito de siniestros y costas.....	36
Sobre el baradero de la Cánaleta.....	37
Id el vapor "North".....	38
Id casilla del muelle.....	40
Id medidas sanitarias.....	"
Proyecto sobre nominacion y numeracion de buques...	41
Id id patentes de navegacion.....	42
Id id escribanías de marina.....	44
Id id uso de riberas.....	48

PARTE TERCERA

Despacho y trabajo de cada una de las oficinas desde Abril de 1876 á Mayo de 1877.....	50
Mesa del oficial mayor.....	"
Id id 1º.....	"
Movimiento con los tribunales.....	51
Oficios diligenciados.....	"
Patentes de prácticos.....	"
Mesa de ultramar y cabotaje.....	"
Ayudantía.....	"

INDICE

	Página
Mesa de estadística y contabilidad.....	52
Inventarios	54
Marina mercante nacional.....	“
Establecimientos de construccion naval.. ..	56
Cabotage (navegacion á vapor).....	“
Id (Id á vela)....	58
Ultramar (Id á vapor).....	59
Id (Id á vela).....	60
Movimiento de pasajeros de cabotage.....	62
Id id de ultramar.....	63
Navegacion interior.....	65
Id exterior.....	“
Siniestros, pérdidas, salvatages.....	67
Recaudacion de marina.....	“
Relacion nominal de las embarcaciones de la nacion...	68
Inventario de las existencias navales de la nacion á cargo de las capitánias, aduanas, etc., en 31 de Diciembre de 1876.....	69
Embarcaciones de la nacion, segun sus clases.....	72
Enumeracion, segun provincias, de los astilleros de construccion naval, maestros constructores, obreros, etc. en 31 de Diciembre de 1876.....	73
Marina mercante nacional.....	“
Cabotage (estados).....	74
Navegacion á vapor durante el año 1876.....	“
Id á vela en id id id id, con espresion de cargados y en lastre	75
Id id id id id id id id, segun nacionalidad.....	76
Ultramar (estados).....	77
Navegacion á vapor.....	“
Id á vela.....	78
Id id id, segun nacionalidades.....	79
Navegacion á vapor de ultramar y cabotage.....	80
Id á vela id id id id.....	81
Id á vela de id id, segun nacionalidades.....	82

INDICE

	Página
Pasajeros de cabotaje—entrada.....	83
Id id id salida.....	84
Id id ultramar—entrada.....	85
Id id id salida.....	87
Pasajeros—resúmen de ultramar y cabotaje—salida...	89
Id id id id entrada..	90
Escribania de marina.....	91
Inspeccion de marina.....	“
Id de bahia.....	“
Id de máquinas.....	“
Oficina de prácticos y baqueanos.....	92
Patentes de prácticos.....	“
Viages de baqueanos.....	“
Demandas de capitanes para cambiar de fondeadero..	“
Boyas colocadas.....	“
Archivo de marina.....	“
Biblioteca y registro hidrográfico.....	94
Depósito correccional de menores.....	“
Marcha del depósito.....	“
Trabajos efectuados en el depósito.....	96
Escuela de id.....	97
Servicio é instruccion militar de marina.....	98
Comportacion de menores.....	“
Libros y libretas.....	98
Caja del depósito.....	99
Oficina del telégrafo.....	“
Buques de guerra.....	100
Vapores mercantes.....	“
Servicio del estacionario “Vanguardia”..	“
Arrestos.....	101
Entrada de vapores de ultramar.....	101
Notificaciones y detenciones de buques de ultramar....	102
Buques perdidos en el puerto.....	“
Estado de los viages hechos por las embarcaciones á carga de la Capitanía.....	“
Junta de sanidad.....	“
Lazaretos flotantes.....	103

INDICE

	Página
Multas.....	104
Movimiento de carbon....	105
Faros.....	108
Trabajos hechos por los marineros de la Capitania y menores del Depósito Correccional.....	109
Guardia Nacional.....	112

PARTE CUARTA

Resúmen de los gastos y movimiento de las capitancias y sub-delegaciones dependientes de la Central.....	113
Sub-delegacion del Riachuelo.....	114
Id del Tigre.....	115
Capitania del Rosario.....	117
Id Santa-Fé.....	118
Id del Paraná.....	119
Id de Corrientes.....	121
Id de Gualeguay.....	123
Id de Gualeguaychú.....	124
Id del Uruguay.....	125
Id de Concordia.....	127
Id de San Nicolás.....	129
Sub-delegacion de Patagones.....	131



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, sub-delegaciones, vapores y demas dependencias, importaron al erario, término medio, 200,000 pesos fuertes.—Gasto ordinario.

En 1876 los mismos y otros que se han agregado y exigido importan solo 140,000 pesos fuertes, muy poco más 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 esfuerzan por indicar y destruir vicios que el atraso y la indolencia habian arraigado; y por iniciar reformas y creaciones que responden al orden 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 también á este exceso de trabajo el reducido personal de la repartición, 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	23,478
Idem id. id. id. id. salidos.	23,896

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 capitanías y sub-delegaciones juntas.



Los proyectos elevados, algunos aceptados ya por el superior, otros en tramitación y que han sido bien acogidos, importarán al erario más de 200,000 fuertes en mejoras ó en nuevos ramos de renta, que estaban ó descuidados ú mal organizados.



El nuevo arqueo, operación laboriosísima y que está ya verificada en su mayor parte, representa no menos de un 25 o/o de aumento en los derechos que se derivan del tonelaje, muellaje, faros, etc.; veinticinco por ciento en que se venía 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 Nación, 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 o/o, 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 Capitania, y practican obras indispensables, composuras y mejoramientos, que importan en el año trascurrido unos 4,000 pesos fuertes ahorrados, en obras que están á la vista.

Puede decirse tambien un mejoramiento y una economia 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 pais en grandes sumas.

Entre los nuevos servicios impuestos á esta Capitania 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 más 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 dia 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 composturas por averías, propiamente dichas, no suma 1,500 pesos fuertes, y por reposición de piezas de máquina por obligado deterioro de las mismas, no alcanza á 3,500, ó sea en todo, en dos años, (5,000 \$fts.) *cinco mil fuertes*.

Ahora bien, si estos resultados se comparan con solo el mes de Octubre de 1874, V. E. verá que las averías del «Pampa», fondeado, y de la «Uruguay» y el «Pavon» en un corto viage á Martin Garcia, importaron al fisco de 45,000 á 50,000 pesos fuertes (En solo un 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 l'uyú. 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 jurisdicción, que estaba antes del todo descuidado, y que, contra el derecho y la práctica de todas las naciones, se había entregado á pilotos extranjeros con residencia, de hecho y de derecho estraña para el país.

El proyecto que se refiere á la nominación y numeración de los buques está llamado á poner orden y hacer fácil la distinción 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 canoas 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 via pública, de astillero, de baradero, de muelle, depósito naval, etc., etc.

Entre los proyectos que he presentado, considero de los de más 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 y peligrosos escollos de diversos cascos; y así mismo lo requiere la entrada del importante puerto de Bahía Blanca.

En iguales condiciones es preciso responder á la compostura 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 resolucion superior una nota que pasé con fecha Marzo 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 asignacion para las reparaciones de los buques á su cargo y que están en continuado servicio.

La carencia de una cantidad fija para esto, entorpece el movimiento y obliga á la Capitania á molestar constantemente la atencion de V. E., por autorizaciones y pedidos de composturas, las mas de ellas insignificantes, y sin embargo del todo indispensables.

Los vapores de la Capitania 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 revisando sin compensacion, 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 Martin 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 orden 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 Capitania 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 convendria 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 paises más atrasados en materia de procedimientos 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 economia 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 pais cruzado de telégrafos y ferrocarriles. Los riesgos de mar para nuestro pais 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 importaria 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 impor-

tan 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

MAYO 1876

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 cabotage

Se les previene que toda vez que se despachen sus buques con el marinero argentino inscrito en el rol de la tripulacion, sin hallarse éste 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 carpinteria 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 buquetas, queda prohibido atracar al costado de los vapores de la Capitania cuando tengan enarbolada la bandera de inmigracion, bajo pena de (50 \$ fts.) *cincuenta 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 Comisaria de Inmigracion, bajo pena de (20 \$fts.) *veinte pesos fuertes* de multa.

—

Instrucciones para agregarse á las de los comandantes de vapores de la Capitania, 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 de 7 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 vijentes 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 cabotaje deben ser arqueadas antes del 1º de Octubre de 1876; y antes del 1º de Enero de 1877 las nacionales de ultramar; que pasadas estas fechas no podrá ser despachada por autoridad marítima nacional ninguna embar-

cacion 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 1º de Octubre del corriente año las capitancias 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 pilotage 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 tambien saber á los capitanes y navegantes, que en Punta de Indio, ya en el ponton, ya en crucero, encontrarán, á la orden, suficiente número de prácticos argentinos.

AGOSTO

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 conocimiento 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 demás empleados.

Le observa al juzgado de 1ª 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 1º de la Ley sobre 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 imposicion, si, de tener un ciudadano en el rol del buque.

Que la nacionalidad del dueño ó capitan 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 *veinticinco 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 las lanchas á cualquiera hora del dia y de la noche.

Que respecto á los pasajes gratis para los paquetes de ultramar, se ha limitado la obligacion á uno de cámara y otro de (3^a) 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 2^o del decreto 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 presumirá que ha satisfecho el impuesto de los faros y avalice; sin embargo las aduanas podrán pedir á los capitanes respectivos, siempre que lo creyeren conveniente, la presentacion del recibo correspondiente, y no efectuándolo, exijiran el pago.»

Que los buques sin privilegio:

Dan entrada con un sello de *veinte y cinco pesos fuertes* (25 \$fts.)

Abren registro con uno de *veinte y cinco 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 gratis correspondencia ni pasajeros.

La ventaja así del privilegio, consiste principalmente, en que, sin él, ningun vapor que conduzca carga puede tener dia fijo 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 seria 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 Sres. Viale y Lowroviche.

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 o/o) 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* (5,000 \$fts.) por la ejecucion de su proyecto, los que deberán quedar á beneficio del fisco si no verificare dichas obras.

Art. 5° Que la empresa deberá sujetarse á toda disposicion de la aduana y Capitania 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 proroga 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 vaqueano y maquinista que estén de servicio no se duerman, y que tengan mucho cuidado, sobre todo en los malos pasos.

Tendrá especial cuidado y atencion 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 quien 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-marinos.

Cuidará que las plantas que lleva sean ligeramente regadas á la tarde, y tapadas de noche para resguardarlas 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 tripulacion lo más 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 estoviesse allí en el puerto Obligado.

En el Rosario para recibir carbon y entregarlo 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 ésta.

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 Seccion.

Despues 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 si de los demandantes, quejándose de haber salido dichos buques, á pesar del oficio anterior, cumple á mi deber decir á V. S. que esta Capitania en cuanto le es posible, diligencia en el dia, todo asunto, y más si es un mandato.

En caso como el presente, (embargo de buques), la Capitania entiende que cuando el mandato se limita al embargo del buque. debe reducirse á impedir el traspaso de la propiedad, ó su hipoteca, etc., sin oponerse á las operaciones ó movimientos del mismo dentro de jurisdiccion 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 porcion de intereses más ó menos importantes y casi todos estraños al motivo del embargo; y esta Capitania 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 Capitania 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 previamente 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 jurisdicción 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 espresa 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 repetición 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 para 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 más, si fueren de trascendencia.

—

DICIEMBRE

Reglamentando visitas al vapor "Coronel Paz"

Los dias de visita serán los domingos, mártes y vié-
nes de cada semana y dias 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 estiendan, 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 comandante general de marina, que en
interés de que se guarde el órden debido en el vapor «Co-
ronel Paz» y para disminuir aglomeracion de visitas, se ha
dispuesto que los dias de ésta, sean solo los domingos y
juéves de una á cinco de la tarde, y no estendiéndose más
de veinticinco licencias para un mismo dia.

Que, cuando por una circunstancia extraordinaria sea
necesario estender una licencia fuera de los dias 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 jefe de
la 1^a division, izando una bandera nacional al tope del
palo de proa.

Que se ha de agradecer, se sirva ordenar se dé conoci-
miento de cualquier desórden ó manifestacion que tuvie-
re lugar en el «Coronel Paz» y fuere apercebido desde los
buques de la 1^a 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 la obligacion de tomar práctico de 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 efectúen cambio de fondeadero, en una ú otra baliza.

FEBRERO

Instrucciones para el servicio cuarentenario del "Pavon"

1º 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.

2º 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.

3º 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.

4º 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 enten-

derse de *quince dias*, y si de observacion, es de *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 víveres á los buques en cuarentena, deberán llevar una guardia, y los víveres 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., contraviniendo algo de lo que queda dispuesto, se le intimará por un primer cañonazo sin bala para que fondee 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 cabotaje, se detenga en la isla de Martín García antes de entrar en los ríos, á efecto de que le pasen visita; y siendo imposible á la sub-delegación de marina de la isla, por falta de telégrafo de banderas, hacer que los buques se detengan, y además, porque ignorantes de esta disposición pasan con todo el paño largo y algunas veces con temporal, se le pide que al despacharlos, les pre-

venga 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 \$fts.) á los prácticos sueltos y que salen al crucero sin licencia previa de esta Capitania 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, 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 margen 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 de 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.

Habría conveniencia, señor Ministro, en dictar la dicha disposición, porque trasladándose los astilleros á la margen izquierda, dejando libres en ella las primeras cuarenta varas de ribera, se obtendrían grandes ventajas para el tránsito público, y aun los mismos dueños de esos astilleros ganarían en el cambio, pues que con más comodidad podrían ejecutar sus trabajos en la margen opuesta.

Es también de urgente necesidad una resolución por la que se deslinde la jurisdicción de los Jueces de Paz ú otras autoridades, y las capitanías 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

719 . 2085333279 2012-07-019

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 rios y de ultramar, creo necesario establecer una reglamentacion permanente, que corte los abusos que se vienen cometiendo.

La causa principal que impide á la Capitanía tener relacion 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 asi 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 capitanía 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 pasajero 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, dictaminara una disposición general imponiendo á todo pasajero la obligación de embarcarse munido de su respectivo boleto de pasaje, y á más, impusiera multa al vapor que lo recibiera sin ese requisito, la dificultad estaría salvada, y la Capitanía podría 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 ocasión de hablar sobre el particular con los principales de ellos.

En tal virtud, propongo á la aprobación de V. E. la disposición reglamentaria que acompaño en proyecto.

Saludo á V. E. con toda consideración.

D. G. DE LA FUENTE.

Buenos Aires, Mayo 20 de 1877.

PROYECTO DE ORDENANZA QUE CONCUERDA CON LA
ANTERIOR NOTA

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 Capitanía Central de puertos suficientemente autorizada—

ORDENA:

1º 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.

2º 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 traería 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 marinería, 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

Capitania en buques de la nacion, 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 creacion, y la conveniencia de nombrar una comision de ciudadanos, que por sí ó asociados al que firma, tomen su direccion administrativa y respondan al progreso y mejoramiento de la institucion. Y tanto más, cuanto que el que firma, con otras diversas obligaciones, no puede prestarle especialmente toda la dedicacion que se merece.

Hago á V. E. estas indicaciones penetrado de la necesidad de anticipárselas, pues el depósito se desenvuelve y crece por dias con beneficio de los menores, de la sociedad y del fisco, y creo conviene llamar en su favor la atencion superior.

Saludo á V. E. con toda consideracion.

D. G. DE LA FUENTE.

**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 restablecimiento del canal de las Caravelas.

Desde aquella época hasta el presente, no hé tenido sino 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 desea 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 conveniencia que existe en estudiar estos asuntos y acometer debidamente su ejecución.

—

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 Arquímedes, etc. Sin embargo, es la que marca el derrotero á los buques, pues eminencias culminantes sirven de guia durante el dia, y de noche un servicio de faros más ó menos 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 guia al navegante.

Los mismos buques procedentes de los mares del Sud, ya que se resuelvan de dia 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 esplicar: tienen aquéllos que desprenderse de un puerto como el de Buenos Aires, *cuarenta* leguas más alejado de 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 extremo 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 más de *tres millones setecientos mil pesos fuertes* (3.700,000 \$fts.) que ha pagado estérilmente nuestro comercio, para que la república vea menoscabados derechos y ventajas marítimas que ninguna nación ha renunciado hasta el presente.

La república así, carece de cien prácticos propios, marinos de su bandera, que la pondrían 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 18,362 con 6.484,066 toneladas, ó sean entrada y salida 38,495 buques, representando en todo 12.944,282 toneladas.

Ahora bien, el término medio del calado de estos buques ha sido de 15 pies ingleses ó sean 17 de Burgos y se ha pagado segun esto al derredor de (130 \$fts.) *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 \$fts.) *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 \$fts.) *dos millones quinientos sesenta y cuatro mil novecientos cuarenta y cuatro pesos fuertes.*

Habiendo salido en el mismo tiempo 18,362 buques, éstos han pagado por pilotage (2.387,006 \$fts.) *dos millones trescientos ochenta y siete mil seis pesos fuertes*, de lo cual han llevado la mitad los prácticos orientales ó sea un pilotage por valor de (1.193,500 \$fts.) *un millon ciento noventa y tres mil quinientos pesos fuertes.*

Resulta que de (5.004,352 \$fts.) *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 \$fts.) *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 practicages, no han recibido sino (1.245,908 \$fts.) *un millon doscientos cuarenta y cinco mil novecientos ocho pesos fuertes.*

Tenemos así que los orientales en estos últimos tiempos han recibido de la navegacion con destino á puertos argentinos, no menos de (375,000 \$fts.) *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 más adelante, y cuya lectura encarezco para mejor inteligencia de este asunto.

—

Vienen en segunda, 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 menos 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.	4	‘ ‘ ‘
‘ ‘ ‘ Colonia.	4	‘ ‘ ‘
‘ ‘ ‘ Isla de Farallon.	4	‘ ‘ ‘
‘ ‘ ‘ Punta Brava.	2	‘ ‘ ‘
	<hr/>	
Suman.	21½	centavos por tonelada.
	<hr/>	

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 \$fts.

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.

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.

(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. 1º 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 dia que dicha empresa haya establecido en el Banco Inglés é Isla de Lobos, las farolas ó luces que tiene contratadas con el gobierno oriental.

Art. 2º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de Sesiones del Congreso en el Paraná, capital provisoria de la Confederacion Argentina, á los veintinueve dias del mes de Agosto del año mil ochocientos sesenta.

PASCUAL ECHAGÜE.
Carlos M. Saravia
Secretario.

GARCIA ISASO.
Benjamin Iyarzabal
Secretario.

MINISTERIO DEL INTERIOR.

Paraná, Agosto 31 de 1880.

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.)

Establecidos como están los hechos, hay algo peor que no se vé y que es lo más importante.

Obligados los buques por todo lo espuesto, y por las mismas ventajas materiales de los puertos orientales á recalcar en ellos, aunque vengan exclusivamente 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 travesia 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, más de tres cuartas partes han recalado en puertos orientales, ó sea 30,000 buques, y que éstos han dejado de beneficio bruto á aquélla, no menos de 5.000,000 de \$fts. en diez años, ó sean al derredor de 500,000 \$fts. 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 encuentren 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 más 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 aji-taciones constantes porque ha pasado la república.

Y tambien el hecho de que, habiendo formado antes 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 así 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 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 más ordinario y regular, hace medio siglo que se perpetúa esta constante violacion de derechos y de conveniencias argentinos.

—

1906

Sin tomar en cuenta otros hechos y lo que importa para el atraso de la marina de la República Argentina el no tener 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	\$fts. 375,000
Por diversos faros establecidos con ó sin plan; con ó sin acuerdo internacional.	143,000
Por provisiones diversas á los navios, en su recalada forzada, impuesta ó voluntaria.	500,000
	<hr/>
	<u>\$fts. 1.018,000</u>

En resúmen, más 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 más no fuera, hasta el cabo Corrientes. Para aparecer como el único pueblo en todo el mundo que, teniendo seiscientas leguas de costa de mar, y rios como el de la Plata, el Paraná, etc., aparece el más 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 copias más ó menos difrazadas.

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 avalizamiento; 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 más la apertura de las Caravelas 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 <i>quince centavos</i> por todo derecho de faros, avalices, etc., á los buques de ultramar (que pagarian solo á su entrada) sobre 700,000 toneladas al año, hacen.	\$fts. 105,000
Por impuesto de <i>ocho centavos</i> al cabotage por todo derecho de faros, avalices, 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\$ fts. uno.

8,000

\$fts. 145,000

Entrada anual (creciente) *ciento cuarenta y cinco mil pesos fuertes.*

A deducir:

Por gastos de conservacion, sostenimiento y reposiciones, 2,500\$fts. mensuales, suma al año

30,000

Resultado líquido:

Annual\$ fts. 115,000

Con este producido, habria como hacer frente á los intereses y á la amortizacion del capital empleado en las obras (800,000 \$fts.)

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 más 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 apropósito 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.

Julio 8 de 1876.

Señor Ministro:

Solo se trata de disposiciones reglamentarias dentro de jurisdicción argentina.

Esas disposiciones no afectan la navegación en general del río de la Plata, como lo entiende el gobierno oriental.

De consiguiente, no menoscaban ningún 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 aplicación 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 ningún práctico que no sea de su patente, podrá pilotar buque alguno que viniere á sus puertos, ó que 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 navegación de ríos, como el «Rhin» y el «Escalda», y no ha muchos años, tratándose de la del «Mar Negro», siempre que esplicitamente no se ha convenido una reglamentación

(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 Lemanes, una multa equivalente al doble pilotaje y sufrirá tres días de arresto.

Art. 21. Todo buque que navegue en aguas argentinas con práctico sin patente argentina, pagará el capitán el doble del pilotaje que le correspondía por tarifa.

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 ai 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 pais. 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 noventa 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 menos erogaciones y con puertos de su bandera para recalcar 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 resultaria 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 da 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.

Él 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 9 de 1876.

Señor Ministro:

Los prácticos orientales tienen monopolizada de hecho, y en su exclusivo 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 físicos 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 sino 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 tendrian 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 el hacer prevalecer nuestro derecho dentro de nuestra jurisdiccion.

Lo que viene pasando con el practicage, es, entre otros, uno de los motivos de nuestra secundaria posicion é importancia marítima en la América del Sud. -

Tenemos costas de mar por más de seiscientas leguas y rios de primera importancia; tenemos dos millones de habitantes y navegacion y comercio crecientes, y sin embargo, estamos muy lejos de tener sino un pequeñísimo 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 exclusion de la entrada al interior de las bahias, ensenadas y puertos, para los cuales debe exigirse el práctico de la jurisdiccion respectiva. Considero esto vital para la marina argentina, y tambien reclamado política, estratégica y económicamente.

Creo, además, que es como renunciar á una parte de nuestra soberania, establecidos como están los hechos, permitir que prácticos extranjeros sin domicilio ni responsabilidad dentro de nuestro territorio, vengan á hacerse exclusivamente dueños del movimiento interno de nuestras bahias, 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 practicage dentro de los puertos de la misma nacion, no es permitido sino á prácticos de la localidad 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 (Lóndres) condenó en 16 de Abril de 1876, al capitan 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 capitan 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, capitan del vapor «Karriett.»

El mismo tribunal condenó á pagar 34 chelines de multa y las costas al capitan Spence, de la goleta «Juanita,» por la misma causa.

El tribunal de Sittingbourne, condenó el mismo dia á Jorge Reed, capitan 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*.

Podria 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, segun las circunstancias; y bien entendido que éstos solo pueden operar dentro de los límites de su distrito; y en prueba de esto citaré tambien lo que dice el registro marítimo de Mitchell, hablando sobre la jurisdiccion, el cual afirma que, *hasta los puertos de Hartelpool, Newcastle, Hull, Shioldo 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 jurisdiccion.*

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 matricula.

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 parcerse á la del rio de la Plata, está perfectamente deslindado el practicage de la costa inglesa á la costa fran-

cesa, 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 estrangera.

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 éstos son estrangeros, sin domicilio ni responsabilidad en el pais.

Aparte de lo aducido, hay inconveniencia estratéjica, y positivos perjuicios económicos.

Tendremos por un lado que las entradas de nuestros puertos, bahias, 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 más 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 más 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 bahía de Buenos Aires, la persecucion contra embarcaciones que trataban de introducirnos algun socorro.

No creo necesario hacer otro orden de revelaciones, enalteciendo 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 orden 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 tonelaje aproximado á *catorce millones* de toneladas. Segun cálculos prolijos hechos en esta oficina, los buques guiados por prácticos orientales, representan un pilotage 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 éstos 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 representaria un mal para el comercio, y cuanto que, las compañías muchas veces se disuelven y no se restablecen tan facilmente.

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, resultarian las siguientes modificaciones:

Art. 1º Agregarle: «no importando dicha libertad, el «derecho de poder entrar buques los prácticos de una nación dentro de las bahías, ensenadas, puertos, etc., de «exclusiva jurisdicción de la otra.»

Art. 2º Igual.

Art. 3º Redactarlo así: «Los prácticos de ambas naciones, podrán trabajar lo mismo individualmente que en «compañías, siendo los reglamentos generales y especiales «aprobados por los gobiernos respectivos, y desde que los «individuos ó las compañías, hayan dado garantías en «forma y proporcionadas, para responder por los siniestros que causaren.»

Artículos 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^o de 1876.

Señor Ministro de Guerra y Marina.

Algunos propietarios de buques de cabotage tratan de burlar los efectos del decreto 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, permítome 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^o La disposicion contenida en el artículo 9^o del decreto fecha Abril 22 del corriente año, debe entenderse para todos los buques de cabotage de la república.

Art. 2^o Cuando á las autoridades de marina ó de aduana, se hiciere sospechoso un buque de ultramar ó de cabotaje, por el hecho de presentar un falso arqueo, quedan estas autorizadas á la rectificacion, por arqueadores patentados del pais, siendo la operacion de cuenta y cargo del buque, caso de comprobarse la deficiencia del arqueo, con más una multa, á beneficio del fisco, de *cincuenta centavos fuertes*, por cada tonelada de exceso que resultare.

Art. 3^o Comuníquese, publíquese, etc., etc.

Sobre la pérdida del vapor "Oriollo"

Buenos Aires, Noviembre 2^o de 1876.

Señor Ministro de Guerra y Marina.

Comunico á V. E. que en la noche del 8 del corriente tuvo aviso esta Capitania Central que el vapor nacional «Criollo», perteneciente al concurso de los Sres. Marciano Molina y Ca. hacia mucha agua y con peligro de irse á pique, á causa de haberse abierto un gran rumbo.

Inmediatamente se tomaron las 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 capitán Carbonesqui, encargado del vapor, manifestó no necesitar más concurso que una guardia armada que evitase robos, y una bomba de mano, pues tenía contratados cincuenta hombres que se ocupaban de achicar el buque.

Rehusados los auxilios de la Capitania ésta dejó la guardia que se le pedía, 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 exigía.

La Capitania 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 ésto 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 Capitania el concurso que antes rehusaron y ésta concurrió nuevamente yendo el vapor «Vigilante» con el inspector de máquinas, el capitán Ballesteros, el ayudante de servicio, treinta marineros de la Capitania y cantidad de menores del depósito correccional, llevando los elementos disponibles.

Pero era ya tarde, pues como dejo dicho, el vapor estaba sumergido 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 Capitania, 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 reasume 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 capitan 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 reparticion 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 *setenta y nueve y pico de toneladas* sobre lo calculado.

Como la fuga de D. Casimiro Rodriguez hace imposible la esplicacion de esta falta, pongo el hecho en conocimiento de V. E., por lo que puede importar para la Contaduría al revisar los estados y el movimiento de carbon de esa reparticion.

Acompaño á V. E. copia autorizada de la nota que,

con motivo de este hecho, me ha dirigido el capitán 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 1877.

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 éste 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 \$fts.) *cincuenta mil pesos fuertes*.

Si el gobierno quiere reducir este gasto, mientras se resuelve la licitación á que se llamó el año 1875 para la construcción de un muelle del todo nuevo, entonces pudiera reducirse la compostura á la mitad del ancho del actual, y de este modo el gasto se reduciría á poco más de la mitad del presupuesto primero que se acompaña.

Pero aun puede todavía reducirse más, 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 conser-

vacion 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 \$) *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 \$fts.) 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 desembarco, 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. copia de dos presupuestos levantados, y de que hago referencia en ésta (1).

Saludo á V. E. con mi consideracion más distinguida

D. G. DE LA FUENTE.

Aproósito 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 naufragado sobre «Punta Rasa», al Sud de Patagones, un buque norte-americano de porte de (2,200 toneladas) *dos mil doscientas toneladas*, el «Admi-

(1) No se insertan los presupuestos, por ser muy prolijos, largos y sin objeto en esta memoria.

ral», 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 Capitanía 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 todavia 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 podrian 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 £) *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.) *de 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 orden 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 botado 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 más 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 creido 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 más 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 abonará una multa á razon de diez pesos fuertes por pasajero 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 orden 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 supuesto, me permito elevar á V. E. las siguientes bases, por si el Superior Gobierno quisiese decretar la reglamentacion de estos hechos.

Saludo á V. E. con toda consideracion.

D. G. DE LA FUENTE.

B A S E S

1^a Para el 1^o de Enero de 1878 estarán matriculadas de nuevo todas las embarcaciones de cabotaje nacional.

2^a Solo estarán habilitadas para estender matrícula las capitánias donde hubiere *Escritania de Marina*.

3^a En una misma jurisdiccion marítima estará prohibida la duplicacion de nombres, y la numeracion deberá ser toda corrida para embarcaciones de toda arboladura.

4^a Toda embarcacion deberá llevar bien visible y en la cara de popa la jurisdiccion 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.

5^a Toda embarcacion que no esté matriculada el 1^o de Enero de 1878 pagará una multa de *cinco pesos fuertes* (5 \$fts.) por cada cantidad no mayor de 25 toneladas de registro, á la capitania respectiva, ~~aparte de~~ no poder ser despachada ni por éstas, ni por las aduanas.

6^a Tendrán asimismo una multa de 5 \$fts. por cada cantidad mayor de 25 toneladas de registro, siempre que se les sorprendiere en contravencion á la base 4^a

Sobre patentes de navegacion

Buenos Aires, Abril 6 de 1877.

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

Al pasar á esta Capitania 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 más 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 (tonelaje neto) de las embarcaciones. Conveniente me parece, tambien, que para los buques de bandera estrangera que naveguen como de cabotage dentro de nuestros rios se duplique el valor de las patentes, pues no considero justo estén igualados en esto á los nacionales, que, de suyo, tienen ya la imposicion de llevar á su bordo un hijo del pais 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 más 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

1ª Desde el 1º 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 \$ftes.
« 5 « 20	4 «	8 «
« 21 « 50	6 «	12 «
« 51 « 100	10 «	20 «

De 101 arriba en relacion á la tarifa anterior, aumentándose proporcionalmente segun que vayan aumentándose las toneladas.

2ª Si algun buque que no fuere de cabotaje 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 estrangeras 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 según el tonelaje que resultare se les estenderá la patente respectiva de navegación.

Proyecto sobre Escribanías de Marina

Abril de 1877.

Art. 1º Créanse las siguientes Escribanías de Marina:

En la Capitania	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 licitación bajo las siguientes condiciones:

1ª Las propuestas deberán presentarse por separado estipulando el derecho de arrendamiento mensual que se pagará por cada escribanía.

2ª Los contratos de arrendamiento serán por cinco años, contados desde el día en que se instalen los escribanos que han de hacerse cargo de las respectivas escribanías.

3ª La escribanía actual de la Capitania 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 mensualmente comunicarse en extracto á la Capitania Central; para que en ésta se ordene la anotación respectiva en libros especiales.

5ª Las propuestas deberán ser acompañadas con firmas de fiadores, á satisfacción del Gobierno, entendiéndose éstos 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 pidie- re, además de los mencionados en el artículo 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 interesa- dos, para ser elevadas al Ministerio de.

11. Las escribanías de marina serán consideradas como dependencias de las capitanías respectivas, debien- do rubricar y fiscalizar sus registros semanal, quincenal ó mensualmente, cada capitan de puerto en su jurisdiccion.

12. Los escribanos de marina se sujetarán ^{por} ~~los~~ ~~costos~~ ~~de~~ honorarios al siguiente arancel:—

~~1~~— 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 \$f.) por legua de distancia.

En los demás puertos de la república *ocho pesos fuer- tes* (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, siendo 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 ~~seis~~ *pesos fuertes*, por uno especial *cinco pesos fuertes*, y ~~sesenta centavos fuertes por llana, en uno ó 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 sea~~ y cada pieza de autos ~~que no exceda de cincuenta fojas, y excediendo, un peso fuerte por pieza de autos.~~

E—En todos los demás documentos que otorgasen, de cualquier naturaleza que fuesen, llevará ~~seis~~ *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 ~~hano~~.

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 cedulon, 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.

N—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 más por legua.

R—Por asistencia á juicio verbal y redaccion de acta, dos pesos y ~~sesenta centavos fuertes por hano~~.

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 menos 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 hora~~.

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 Capitanía Central una plaza de encargado de registro de marina, con el estipendio mensual de *sesenta fuertes*.

Art. 4º El encargado del registro de marina tendrá á su cargo libros especiales, en que anotará por orden 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 envío á que están obligados por las operaciones que verificaren; á más de quedar responsables por los daños y perjuicios que con ello infiriesen 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 más derecho que un sello de *veinte y cinco centavos fuertes* (25 cts. fts.), sea cual fuere el tonelaje del buque y los meses ó dias 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 el 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.
De 5 á 20 «	1 ps. «
De 21 á 50 «	4 « «
De 51 á 100 «	16 « «

De ciento uno arriba, en proporcion con arreglo al tonelaje.

2ª El uso de las riberas para depósitos de carbon, navales, ú otros destinos ú operaciones deberá regirse por permisos escritos de las capitancias 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 más 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

Mesa del Oficial Mayor

Notas al ministerio.	572
Id. á capitánias y subdelegaciones.	1,268
Id. á varias reparticiones	2,005
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 dirigidas.	14
Esposiciones y actas levantadas	165
Privilegios de paquetes, patentes acordadas.	28
Ventas de embarcaciones menores.	51
Buques matriculados mayores.	41
Id. id. menores.	42
Sumarios.	2
Decretos concediendo permiso para echar buques al agua, en tierra, carena y construccion	517
Informes estendidos.	57
Certificados id.	26
Cambios de bandera.	17
Cambios de nombre.	33
Legalizacion de firmas.	1

MOVIMIENTO 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
Id. inhábiles	42
Id. de fiesta	68
Medios dias	28

Total. 365

Mesa de ultramar y cabotage

Buques embargados	85
Id. desembargados.	36
Vapores de ultramar entrados	303
Id. id. id. salidos	309
Buques de ultramar entrados	661
Id. id. id. salidos.	785
Vapores de cabotage entrados	925
Id. id. id. salidos	927
Buques de cabotage entrados	3,531
Id. id. id. salidos	10,121
Cartas de sanidad espedidas.	1,461

Ayudantia

Detenciones de personas por órdenes de jueces.	62
Presos políticos	24
Embargos de salida de buques	72
Arrestos impuestos	1,360
Vapores salidos	580
Id. entrados	623

Vapores de guerra entrados.	58
Id. id. id. salidos.	38
<i>dos</i> Tercios embarcados para diversos puntos.	824
Id. desembarcados	3,128
Marineros enviados al hospital.	70
Vales espedidos.	1,105
Órdenes 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 estadística 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 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 más sus funciones y su responsabilidad este año, con la recepcion de las multas impuestas por todas las dependencias de esta Capitanía Central.

Así 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.

A pesar de tanto recargo, V. E. encontrará en este trabajo, antecedentes comparativos aumentados y nuevos, con relacion á la memoria anterior.

Esta oficina ha recibido datos de *ciento 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
Total.	<u>106</u>

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 recojer y que, aun cuando sean incompletos, no deja por eso de ser útil é interesante su conocimiento.

PROVINCIAS	Puertos que les corresponden	Leguas de costa que los comprenden	Número de guardas y marineros, segun el presupuesto	Embarcaciones de que se sirven
Buenos Aires.	25	■	271	47
Santa-Fé.	18	130	40	15
Entre-Rios.	34	■	65	22
Corrientes.	26	190	43	7
Villa Occidental	3	■	■	1
Sumas.	106	■	430	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 ■ leguas de costa—Las embarcaciones que posee para este servicio apenas 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 más notable se hace el reducido número de personal y em-

barcaciones, 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 posee 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 orden 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 un verdadero inventario de la marina mercante nacional. Como se han arqueado en Buenos Aires, buques pertenecientes á la matricula 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 le produjo el esceso 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 embarcacio-

nes 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	Id.	136 45
Id.	2	Italiana	47 30
Balleneras	1	Oriental	6 55
Goletas	45	Id.	2028 50
Id.	29	Italiana	1503 67
Lanchones	3	Oriental	107 48
Patachos	1	Id.	42 39
Pailebots	1	Francesa	36 67
Id.	22	Oriental	661 39
Id.	10	Italiana	361 98
Vapores	1	Inglesa	320 54
Zumacas	2	Oriental	96 89
Id.	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 A LA MATRICULA DE:	1875		1876	
	Embarcaciones	Toneladas	Embarcaciones	Toneladas
Buenos Aires. . .	203	424	173	606
Santa Fé	117	665	21	73
Entre Rios . . .	66	2040	20	42
Corrientes. . . .	219	1193	18	143
Sumas. . . .	605	4322	232	864

Estas sumas se reparten 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
Chalanas	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 construccion naval

Con relacion á la memoria anterior, y segun lo espresa el cuadro núm. 4, resultan en menos:

8 astilleros, 15 maestros constructores, 51 carpinteros y oficiales, y 3 veleros

Y en más:

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	476668	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 incluyen:

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	ENTRADOS		SALIDOS	
	Vapores	Toneladas	Vapores	Toneladas
Estado Oriental.	1721	378688	1156	251788
Paraguay.	587	92385	481	72767
Sumas.	2308	471073	1637	324555

Estas sumas, deducidas de las anteriores, dan como navegación interior á vapor la cifra de 8,893 vapores entrados y salidos, con 1.132,762 toneladas.

Comparado este resultado con el del año anterior, resulta:

BUQUES ENTRADOS A:	1875		1876	
	Vapores	Toneladas	Vapores	Toneladas
Buenos Aires	1631	331486	2456	476668
Santa-Fé	1008	138112	1138	147298
Entre-Ríos	1658	184759	2421	332059
Corrientes y Villa Occidental	490	80461	829	105538
Sumas	4787	734821	6844	1059540

BUQUES SALIDOS DE:	1875		1876	
	Vapores	Toneladas	Vapores	Toneladas
Buenos Aires	1648	319020	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 ENTRADOS Á:	BUQUES			BUQUES		
	Cargados	En lastre	TOTAL	Cargados	En lastre	TOTAL
Buenos Aires.....	9115	1360	10475	5417	10438	15855
Santa-Fé.....	1246	1028	2273	1712	604	2316
Entre-Ríos.....	1873	2383	4256	3264	1147	4411
Corrientes.....	975	495	1470	1080	308	1388
Villa Occidental.....	76	82	158	21	2	23
Sumas.....	18284	5348	18632	11494	12499	23993

En estas sumas se incluyen:

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	BUQUES ENTRADOS			BUQUES SALIDOS		
	Carga-dos	En lastre	TOTAL	Carga-dos	En lastre	TOTAL
Estado Oriental.....	1364	398	1762	299	1103	1402
Paraguay.....	161	71	332	122	58	180
Sumas.....	1525	469	2094	421	1161	1582

Estos totales de 18,632 entradas y 23,993 salidas, se distribuyen en las siguientes nacionalidades:

NACIONALIDADES	ENTRADAS	SALIDAS
Argentinos.....	16690	20589
Alemanes.....	1	2
Brasileros.....	108	93
Españoles.....	13	1
Franceses.....	5	3
Ingléses.....	7	9
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 tonelage total de 754,239 toneladas. Agregadas estas cifras á las de navegacion interior á vapor, dan un total de 47,842 embarcaciones de cabotage entradas y salidas en todos los puertos de la república, con un tonelage de 1.887,001.

Ahora, comparando el resultado de la navegacion á vela del año anterior con el presente, tenemos:

ENTRADAS DE BUQUES Á:	1875			1876		
	Carga-dos	En lastre	TOTAL	Carga-dos	En lastre	TOTAL
Buenos Aires.....	8729	1766	10495	9115	1360	10475
Santa-Fé.....	1473	1080	2553	1245	1028	2273
Entre-Rios.....	1621	149	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:	1875			1876		
	Carga-dos	En lastre	TOTAL	Carga-dos	En lastre	TOTAL
Buenos Aires.....	5026	8198	13224	5417	10438	15855
Santa-Fé.....	1813	777	2590	1712	604	2316
Entre-Rios.....	1895	1216	3111	3264	1147	4411
Corrientes y Villa Occidental.....	1055	302	1357	1101	310	1411
Sumas.....	9789	10493	20282	11494	12499	23993

F

Ultramar

NAVEGACION Á VAPOR

	ENTRADAS		SALIDAS	
	Vapores	Toneladas	Vapores	Toneladas
Buenos Aires.	256	349169	248	376756
Santa-Fé	14	13815	16	14879
Entre-Rios	1	448	1	448
Sumas.	271	363432	265	392083

NAVEGACION Á VELA

	BUQUES ENTRADOS			BUQUES SALIDOS		
	Carga- dos	En lastre	TOTAL	Carga- dos	En lastre	TOTAL
Buenos Aires.	487	92	579	482	272	754
Santa-Fé	67	25	92	67	32	99
Entre-Rios	20	78	98	106	16	122
Sumas.	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	368432

SALIDAS	1875		1876	
	Vapores	Toneladas	Vapores	Toneladas
Buenos Aires.	216	330117	248	376756
Santa-Fé.	14	12520	16	14879
Entre-Rios.	—	—	1	448
Sumas.	230	342637	265	392083

BUQUES Á VELA

ENTRADAS	1875			1876		
	Carga-dos	En lastre	Total	Carga-dos	En lastre	Total
Buenos Aires.	813	154	967	487	92	579
Santa-Fé.	155	9	164	67	25	92
Entre-Rios.	83	67	150	20	78	98
Sumas.	1051	230	1281	574	195	769

SALIDAS	1875			1876		
	Carga-dos	En lastre	Total	Carga-dos	En lastre	Total
Buenos Aires.	658	426	1084	482	272	754
Santa-Fé.	80	93	173	67	32	99
Entre-Rios.	134	15	149	106	16	122
Sumas.	872	534	1406	655	320	975

G

Movimiento de pasajeros de cabotaje

	ENTRADOS	SALIDOS
Buenos Aires	41,830	32,892
Santa-Fé	16,853	13,871
Entre-Ríos	17,012	15,450
Corrientes	11,666	9,622
Villa Occidental	12	7
Sumas	86,773	71,842

Cuyas sumas se reparten por nacionalidades, del siguiente modo:

NACIONALIDADES	ENTRADAS	SALIDAS
Argentinos	29,328	24,073
Alemanes	1,962	1,773
Austriacos	349	337
Belgas	236	304
Brasileros	1,429	737
Espanoles	12,920	10,759
Franceses	6,461	5,951
Ingleses	4,070	3,154
Italianos	18,978	15,033
Norte-americanos	562	399
Orientales	5,401	4,531
Portugueses	470	475
Suizos	728	669
Otras naciones	8,879	8,604
Sumas	86,773	71,842

Escluyendo de este resultado 32,023 pasajeros entrados del Estado Oriental y del Paraguay y 26,512 salidos para igual destino, tenemos un movimiento interior de pasajeros igual á 100,090.

Movimiento de pasajeros de ultramar

	ENTRADOS	SALIDOS
Buenos Aires	13,178	8,710
Santa-Fé	61	30
Sumas	13,239	8,740

Sus nacionalidades son:

NACIONALIDADES	ENTRADAS	SALIDAS
Argentinos	160	137
Alemanes	255	162
Austriacos	96	17
Belgas	109	33
Brasileros	43	22
Espanoles	2,247	1,603
Franceses	2,186	1,242
Ingleses	734	375
Italianos	6,811	5,034
Norte-americanos	61	13
Orientales	7	3
Portugueses	66	25
Suizos	402	39
Otras naciones	70	23
Sumas	13,239	8,740

Agregados los pasajeros del Estado Oriental y del Paraguay, tenemos este resultado general:

NACIONALIDADES	ENTRADAS	SALIDAS	QUEDAN	
			En mas	En menos
Argentinos.	5,612	5,209	403	—
Alemanes	866	877	—	11
Austriacos.	258	184	74	—
Belgas.	233	206	27	—
Brasileros.	1,093	595	498	—
Espanoles.	8,757	6,611	2,146	—
Franceses.	4,897	3,905	992	—
Ingleses	2,666	1,820	846	—
Italianos.	13,811	10,392	3,419	—
Norte-americanos	321	214	107	—
Orientales.	4,165	3,425	740	—
Portugueses.	351	331	20	—
Suizos	580	224	356	—
Otras naciones. . .	1,566	1,167	399	—
Sumas.	45,176	35,160	10,027	11

Segun la estadística anterior, puédese 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 A:	Embarca- ciones	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:	Embarca- ciones	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 ESTRANGEROS ENTRARON A:	Embarca- ciones	Toneladas	Pasajeros
Buenos Aires	2651	724981	33464
Santa-Fé	239	52644	394
Entre-Rios	1816	249944	5384
Corrientes	471	50953	5918
Sumas	5177	1078522	45160

PARA PUERTOS ESTRANGEROS SALIERON DE:	Embarca- ciones	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 comparado este resultado general con el de 1875, tenemos:

NAVEGACION INTERIOR

	1875			1876		
	Embarcaciones	Toneladas	Pasajeros	Embarcaciones	Toneladas	Pasajeros
DE PUERTOS ARGENTINOS ENTRARON A:						
Buenos Aires.....	10812	286139	22634	11134	515506	21625
Santa-Fé.....	3407	163950	20072	3278	178904	16520
Entre-Rios.....	3559	149106	11252	4960	196616	11628
Corrientes y Villa Occidental.....	1569	74447	3497	1986	88247	5162
Sumas.....	19347	673642	57455	21358	979273	54985
PARA PUERTOS ARGENTINOS SALIERON DE:						
Buenos Aires.....	13312	448580	19826	16638	578201	17396
Santa-Fé.....	3407	153945	14571	8215	171321	13453
Entre-Rios.....	3401	153203	9236	5161	179317	10038
Corrientes y Villa Occidental.....	1581	70578	2746	1787	71982	4449
Sumas.....	21701	826306	46378	26881	1004771	45386

NAVEGACION EXTERIOR

	1875			1876		
	Embarcaciones	Toneladas	Pasajeros	Embarcaciones	Toneladas	Pasajeros
DE PUERTOS ESTRANJEROS ENTRARON A:						
Buenos Aires.....	2577	908802	89282	2651	724981	83464
Santa-Fé.....	339	119823	561	239	52644	394
Entre-Rios.....	1360	112418	4488	1816	249944	5384
Corrientes y Villa Occidental.....	250	36251	1354	471	54953	5918
Sumas.....	4466	1177294	45685	5177	1078522	45164
PARA PUERTOS ESTRANJEROS SALIERON DE:						
Buenos Aires.....	2860	930994	26163	2527	779690	24153
Santa-Fé.....	298	80146	256	210	55607	448
Entre-Rios.....	1118	118747	3693	1143	150216	5412
Corrientes y Villa Occidental.....	262	40190	584	419	43411	5180
Sumas.....	4538	1170077	30696	4309	1028924	35193

I

Siniestros, pérdidas, salvatages

No ha sido posible aún 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.

J

Recaudacion de marina

La Capitania Central entiende y toma parte en la recepcion de dineros públicos, provenientes de multas, patentes de sanidad, etc.

De todo el dinero en cuya recaudacion ha intervenido esta Capitania 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 926 notas y circulares, espedido 26 informes, y levantado 3 sumarios.

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»	
« (Id)	«Vigilante»	
«	«Espora»	
«	«Guaaleguay»	
«	«Choelechoel»	
«	«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»	(Id)
Suma de vapores y embarcaciones mayores. . .		31
Id. de embarcaciones menores		138
	Total.	<u>169</u>

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
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
ARTÍCULOS NAVALES, ETC.						
Anclas, 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
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
Faroles, lámparas, etc.	203	2	4	3		212
Hélices.	1	1				2

Continuacion	Provincias					TOTAL
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Ríos	Corrientes	Villa Occidental	
ARTÍCULOS NAVALES, ETC.						
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
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
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
Fusiles, rifles, etc.	155	18	51	8		232
Machetes, sables, etc.	79	26	40	8		153
VESTUARIO						
Chaquetillas, camisas, etc. . .	150	14				164
Corbatas, fajas, etc.	57	4				61
Gorras y sombreros.	115					115
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
Cucharas y cucharones	503					503
Platos, fuentes, bandejas, etc.	1050	6				1056
Tazas, soperas, posillos, etc. .	101					101

Continuación	Provincias					TOTAL
	Buenos Aires	Santa.Fé	Entre-Ríos	Corrientes	Villa Occidental	
ÚTILES DE COMEDOR						
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
 DESPENSA Y COCINA						
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, sabanas, etc	1238					1238
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
 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
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

Conclusion	Provincias					
	Buenos Aires	Santa-Fé	Entre-Ríos	Corrientes	Villa Occidental	TOTAL
OTRAS EXISTENCIAS						
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
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 Nación.

Tabla núm. 3.

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
Id de ruedas	7
Pontones.	3
Bergantines	1
Lanchas á vapor.	4
Embarcaciones menores.	138
Suma.	169

Tabla n.º 4

Enumeracion, segun provincias, de los astilleros de construccion naval, maestros constructores, obreros, etc., existentes en la república, en 31 de Diciembre de 1876.

PROVINCIAS	Astilleros de construccion	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-Rios	2	23	24	8	6	31	3
Corrientes.	2	20	11	29	1	16	—
Sumas.	49	98	263	79	34	161	14

Tabla n.º 5.

MARINA MERCANTE NACIONAL

Embarcaciones que la forman hasta el 30 de Abril de 1877, segun el arqueo practicado con arreglo al decreto de 22 de Abril de 1876.

ARBOLADURAS Ó CLASES	Número de embarcaciones	Tonelaje
Vapores.	27	4,643 69
Bergantines.	1	187 99
Patachos.	29	2,616 88
Zumacas.	7	346 79
Goletas.	220	8,610 35
Pailebots.	620	20,012 60
Chatas.	51	418 77
Queches.	98	1,772 23
Cuters.	14	158 95
Balandras.	211	2,382 79
Lanchones.	55	373 94
Balleneras.	109	1,214 15
Lanchas.	3	10 58
Chalanas.	23	96 11
Botes.	57	99 85
Canoas.	37	62 37
Sumas.	1,562	43,008 04

C A B O T A G E

Navegación á vapor en los puertos de la república, durante el año de 1876.

PUERTOS	ENTRADAS			SALIDAS		
	Vapores	Toneladas	Tripulacion	Vapores	Toneladas	Tripulacion
Buenos Aires.	2456	476668	53676	2385	444398	68346
Santa-Fé.	1138	147298	21966	1094	139832	20650
Entre-Rios.	2421	332059	40370	1770	199443	28801
Corrientes.	824	103092	14205	741	84669	10940
Villa Occidental.	5	441	91	4	499	74
Sumas.	6844	1059558	130308	5994	868841	128811

Tabla núm. 7.

Navegación á vela en los puertos de la república, con expresion de cargados y en lastre, durante el año de 1876.

PUERTOS	ENTRADAS						SALIDAS								
	CARGADOS			EN LASTRE			CARGADOS			EN LASTRE			TOTAL		
	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion	Buques	Toneladas	Tripulacion
Buenos Aires.....	9155	186253	31066	1360	26723	4189	10475	210976	36236	6417	108461	15415	10338	203980	37830
Sa. ta. Fé.....	1245	22004	3409	1029	19716	3282	2273	41720	6751	1712	33296	5337	604	9682	1523
Entre-Ríos.....	1873	34197	6947	2383	65280	8319	4256	89477	14266	3284	77397	11520	1147	14640	2966
Corrientes.....	975	19542	3511	466	11479	1872	1470	31021	5383	1080	23691	3947	308	6212	948
Villa Occidental.....	78	1983	299	82	2663	364	158	4646	662	21	1049	125	2	133	11
Sumas.....	13284	262979	44291	6349	114681	18006	18632	377840	62297	11494	243609	36344	12409	232677	43288
													16830	312444	63246
													2316	41980	6960
													4411	82037	14478
													1389	28833	4693
													23	1192	136
													23903	476576	79613

Tabla núm. 8.

Navegación á vela en los puertos de la república, según nacionalidades, durante el año de 1876.

NACIONALIDADES	ENTRADAS			SALIDAS		
	Buques	Toneladas	Triplicion	Buques	Toneladas	Triplicion
Argentinos	16690	315630	53829	21699	406053	69318
Alemanes.	1	190	10	2	310	12
Brasileros	108	1727	235	93	1157	219
Espanoles	13	2645	139	1	333	8
Franceses	5	851	44	3	92	16
Ingleses.	7	1570	109	3	610	45
Italianos	684	27790	3438	878	34479	4374
Norte-americanos	2	108	12	2	118	13
Orientales	1090	25345	4322	1393	32599	5526
Paraguayos.	24	425	83	17	439	65
Portugueses	3	510	30	—	—	—
Otras naciones.	5	1049	46	2	386	16
Sumas.	18632	377840	62297	23993	476576	79612

ULTRAMAR

Tabla núm. 9.

Navegación á vapor en los puertos de la república, durante el año de 1876

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	ENTRADAS		SALIDAS	
	Vapores	Toneladas	Vapores	Toneladas
Puertos				
Argentinos	15	13202	4	3192
Alemanes	53	57203	31	64363
Belgas	8	8457	47	55262
Brasileros	1	550	13	15967
Españoles	1	661	—	—
Franceses	71	117929	69	108613
Ingleses	91	130368	72	114073
Italianos	24	23811	25	24963
Norte-americanos	—	—	2	3069
Orientales	4	6375	2	2577
del Pacífico	2	2327	—	—
Otros puertos extranjeros	1	2549	—	—
Sumas	271	363432	265	392079
		14185		14935

Tabla núm. 10.

Navegación á vela en los puertos de la república, durante el año de 1876

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	ENTRADAS						SALIDAS						
	CARGADOS		EN LASTRE		TOTAL		CARGADOS		EN LASTRE		TOTAL		
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	
Fuertes Argentinos.....	21	6433	236	236	129	36421	1295	1531	44	14105	462	1816	
Id. Alemanes.....	26	7152	224	224	—	—	26	7152	3	838	31	31	
Id. Belgas.....	7	1895	64	64	—	—	7	1895	46	21330	642	682	
Id. Brasileros.....	67	13796	687	736	7	1278	79	15074	139	30865	1363	1662	
Id. Españoles.....	135	32927	1681	1711	30	4656	137	4656	119	25234	1416	1906	
Id. Franceses.....	61	20086	607	620	1	404	52	21182	31	13468	375	440	
Id. Ingleses.....	179	76316	2134	2144	1	604	180	76920	189	61666	1912	2183	
Id. Italianos.....	16	6229	192	192	—	—	16	6229	12	5319	136	186	
Id. Norte-Americanos	28	10592	254	254	—	—	28	10592	6	2631	66	163	
Id. del Est. Oriental.....	24	4153	200	200	63	11007	601	701	42	8392	373	894	
Id. del Pacifico.....	—	—	—	—	2	323	20	—	10	3154	103	375	
Otros puertos extranjeros.....	22	6672	215	215	—	—	24	6995	—	—	—	—	
Sumas	574	198733	6464	6412	196	53266	1946	769	250006	635	192048	6980	10696

Tabla núm. 11.

Navegación á vela en los puertos de la república, según nacionalidades, durante el año de 1876

NACIONALIDADES	ENTRADAS			SALIDAS		
	Buques	Toneladas	Trip'cion	Buques	Toneladas	Trip'cion
	Argentinos.	24	1837	133	34	3725
Alemanes.	87	25831	878	101	30855	960
Belgas.	—	—	—	1	459	14
Brasileros.	26	5995	250	33	7518	313
Espanoles.	168	34452	1919	227	44510	2675
Franceses.	35	14965	478	38	15365	502
Ingleses.	144	56588	1662	189	71381	2160
Italianos.	110	49586	1413	131	59801	1699
Norte-americanos.	65	30714	636	88	41813	847
Orientales.	4	675	37	5	898	47
Portugueses.	12	2344	115	14	3026	145
Otras naciones.	94	27019	891	114	33291	1111
Sumas.	769	250006	8412	975	312642	10696

RESÚMEN DE ULTRAMAR Y CABOTAJE

Tabla núm. 12.

Navegación á vapor, de ultramar y cabotaje, en los puertos de la república, durante el año de 1876.

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	ENTRADAS			SALIDAS		
	Vapores	Toneladas	Tripulacion	Vapores	Toneladas	Tripulacion
Los rios.	6844	1059558	130308	5994	868841	128811
Ultramar	271	363432	14185	265	392079	14935
Sumas.	7115	1422990	144493	6259	1260920	143746

Tabla núm. 14.

Navegación á vela, de ultramar y cabotaje, en los puertos de la república, segun nacionalidades, durante el año de 1876.

NACIONALIDADES	ENTRADAS		SALIDAS	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Argentinos	16714	317467	21733	409778
Alemanes	88	26021	103	31165
Belgas	—	—	1	459
Brasileros	134	7722	126	8675
Espanoles	181	37097	228	44843
Franceses	40	15816	41	15457
Ingleses	151	58158	192	71991
Italianos	794	77376	1009	94280
Norte-americanos	67	30822	90	41931
Orientales	1094	26020	1398	33497
Paraguayos	24	425	17	439
Portugueses	15	2854	14	3026
Otras naciones	99	28068	116	33677
Sumas	19401	627846	24968	789218
				70709
				90308

PASAJEROS DE CABOTAGE

Tabla núm. 16.

Entrados á los puertos de la república, según sexos, nacionalidades y procedencias, durante el año de 1876

PROCEDENCIAS	Nacionalidades												Nacionalidades																	
	ARGENTINOS		ALEMANES		AUSTRIACOS		BELGAS		BRASILEÑOS		ESPAÑOLES		FRANCESES		INGLESES		ITALIAZOS		N. AMERICANOS		ORIENTALES		PORTUGUESES		SUIZOS		OTRAS NACIONES		TOTAL	
	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.
Puertos de Buenos Aires	7777	1494	538	74	30	71	7	1	29	3	49	3	8	2212	277	84	141	219	45	948	116	30	422	48	6	1899	437	18784	23983	
Id. de Santa Fe.....	4969	1268	303	327	58	11	15	—	4	—	29	1	—	1223	125	22	702	95	17	422	48	3	—	—	11448	1899	437	18784		
Id. de Entre Ríos.....	4164	878	321	170	14	14	1	—	14	1	22	7	2	1804	152	35	867	127	21	358	44	3	—	—	10785	1568	468	12821		
Id. de Corrientes.....	1667	344	151	59	84	61	55	16	43	12	143	78	42	361	88	27	154	47	14	113	27	10	—	—	3521	901	455	4937		
Id. de la V. Occidental	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Id. del E'do. Oriental.	3302	897	286	494	65	29	121	26	69	21	601	179	76	540	65	146	2146	422	43	1686	183	19	—	—	23653	4291	1104	29058		
Id. del Paraguay.....	759	147	61	16	1	1	—	—	—	—	160	26	8	199	27	8	85	14	1	38	8	3	—	—	1976	667	151	2793		
	22640	5028	1660	1523	296	138	277	50	221	159	1004	294	131	11279	1319	322	5396	924	141	3565	414	91	—	—	70909	12356	3606	86773		

PROCEDENCIAS	Nacionalidades												TOTAL																
	ITALIAZOS		N. AMERICANOS		ORIENTALES		PORTUGUESES		SUIZOS		OTRAS NACIONES		TOTAL																
	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.															
Puertos de Buenos Aires	4424	525	162	112	12	8	334	70	22	45	—	263	53	26	1252	116	46	19419	2969	996	23983								
Id. de Santa Fe.....	2912	236	60	48	2	—	90	11	8	85	1	72	12	—	602	41	12	11448	1899	437	18784								
Id. de Entre Ríos.....	2797	227	57	10	1	—	392	64	16	22	4	46	9	4	106	39	7	10785	1568	468	12821								
Id. de Corrientes.....	327	68	24	68	26	15	131	74	45	44	22	38	12	8	158	69	35	3521	901	455	4937								
Id. de la V. Occidental	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. del E'do. Oriental.	5872	746	117	212	30	15	3031	880	208	212	45	130	32	15	396	108	65	23653	4291	1104	29058								
Id. del Paraguay.....	234	22	9	3	—	—	24	8	8	14	—	1	—	—	459	425	52	1976	667	151	2793								
	16726	1823	429	453	71	38	3995	1110	296	373	70	552	121	55	2864	798	217	70909	12356	3606	86773								

PASAJEROS DE CABOTAJE

Salidos de los puertos de la república, según sexos, nacionalidades y destinos, durante el año de 1876.

DESTINOS	Nacionalidades																				
	ARGENTINOS		ALEMANES		AUSTRIACOS		BELGAS		BRASILEÑOS		ESPAÑOLES		FRANCOSES		INGLESES						
	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.					
Puertos de Buenos Aires.....	5893	1230	889	64	23	58	3	89	1	54	2	2125	203	62	1404	188	38	768	105	13	
Id. de Santa F.....	3932	1019	442	215	23	16	8	6	—	17	—	1167	106	21	67	87	3	332	39	7	
Id. de Entre Ríos.....	3222	751	190	147	20	17	2	9	6	32	3	1340	135	22	610	101	13	223	29	1	
Id. de Corrientes.....	1459	325	137	102	31	46	16	53	14	48	15	441	93	36	189	29	10	149	23	24	
Id. de Villa Occidental.	4	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	
Id. del Estado Oriental.	3393	892	245	600	86	129	23	117	35	281	146	408	604	92	2088	419	51	1215	167	28	
Id. del Paraguay.....	398	99	45	19	—	8	—	4	—	98	—	186	22	2	77	13	15	33	2	—	
	18291	4324	1458	1497	224	260	44	228	56	520	166	51	9861	1163	235	4975	837	139	2716	365	73

DESTINOS	Nacionalidades																			
	ITALIATOS		Y. AMERICANOS		ORIENTALES		PORTUGUESES		SUIZOS		OTRAS NACIONES		TOTAL							
	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.	V.	M. N.						
Puertos de Buenos Aires....	3013	899	84	4	403	59	27	56	2	223	30	12	494	54	16	15984	2344	668	18990	
Id. de Santa F.....	2145	145	40	12	69	8	1	27	1	44	8	5	1440	61	10	9477	1496	537	12010	
Id. de Entre Ríos.....	2080	183	61	16	237	34	5	22	2	80	18	6	115	45	9	8142	1327	321	9790	
Id. de Corrientes.....	559	45	18	51	156	75	35	29	16	52	9	2	162	56	88	3478	757	349	4684	
Id. de Villa Occidental.	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	14
Id. del Estado Oriental.	4409	556	107	98	2555	664	170	204	68	150	22	9	371	109	46	19850	3813	874	24537	
Id. del Paraguay.....	201	24	7	—	22	8	3	6	1	4	—	—	310	280	28	1855	465	97	1917	
	13368	1848	317	344	3442	848	241	344	90	553	82	34	2852	605	147	68792	10210	2846	71842	

Tabla núm. 23.

PASAJEROS DE ULTRAMAR

Entrados á los puertos de la república, según sexos, nacionalidades y procedencias, durante el año de 1876

PROCEDENCIAS	Nacionalidades																							
	ARGENTINOS			ALEMANES			AUSTRIACOS			BELGAS			BRASILEÑOS			ESPAÑOLES			FRANCOSES			INGLESES		
	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.
Puertos de Alemania.....	24	7	2	97	38	15	5	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. de Bélgica.....	1	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. del Brasil.....	7	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. de España.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. de Francia.....	57	13	13	30	9	3	38	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. de Inglaterra.....	10	4	1	40	5	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. de Italia.....	5	4	2	—	—	—	13	11	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. de Norte-américa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. del E'do. Oriental.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. del Pacífico.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Otros puertos extranjeros	111	31	18	180	54	21	58	25	13	66	24	19	33	6	4	1599	461	187	1420	520	246	405	180	89

RESUMEN DE ULTRAMAR Y CABOTAJE

Tabla n.º 19.

Pasajeros de ultramar y cabotaje, entrados en los puertos de la república, según sexos, nacionalidades y procedencias, durante el año de 1876.

PROCEDENCIAS	Nacionalidades																					
	ARGENTINOS		ALEMANES		AUSTRIACOS		BELGAS		BRASILEÑOS		ESPAÑOLES		FRANCOSES		INGLESES							
	V.	N.	V.	N.	V.	N.	V.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.					
Puertos argentinos.....	1857 ⁰	3985 ¹	1018	230	155	24	8	9 ⁰	16	6	243	89	47	5600	642	168	3105	488	97	1841	228	59
Id. del E.ºo. Oriental.	3309	9 ⁰⁰	286	30	123	26	14	69	21	34	6 ⁰²	179	76	5539	68 ⁰	146	2157	424	43	1705	187	19
Id. del Paraguay.....	759	147	61	1	1	—	—	—	—	—	160	26	8	199	27	8	85	14	1	88	3	3
Id. de ultramar.....	104	28	18	52	56	25	13	66	24	19	32	6	4	1540	451	187	1499	518	246	446	176	89
	22751	5059	1678	35 ⁰	335	75	35	225	61	59	1037	300	135	12578	1780	509	6816	1444	387	4030	594	170

PROCEDENCIAS	Nacionalidades																				
	ITALIANOS		N. AMERICANOS		ORIENTALES		PORTUG. BR.		SUIZOS		OTRAS NACIONES		TOTAL								
	V.	N.	V.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	V.	M.	N.	TOTAL				
Puertos argentinos.....	1046 ⁰	1055	303	41	23	947	219	86	147	27	11	421	83	38	2118	265	10 ⁰	45179	7398	2356	54933
Id. del E.ºo. Oriental.	5915	747	117	30	15	3081	889	208	213	43	16	130	32	15	396	108	65	23802	4313	1106	29220
Id. del Paraguay.....	234	22	9	—	—	24	8	3	14	—	—	1	—	—	45 ⁰	425	52	1975	667	151	2793
Id. de ultramar.....	4509	1176	1082	35	14	7	—	—	51	11	3	244	93	65	51	10	4	8728	2583	1756	13067
	21118	3000	1511	85	50	4009	1111	297	425	81	30	796	213	118	3018	808	221	79684	14961	5368	100013

RESUMEN DE ULTRAMAR Y CABOTAJE

Tabla núm. 20.

Pasajeros de ultramar y cabotaje entrados de los puertos de las repúblicas, según sexo, nacionalidades y destinos, durante el año de 1876.

DESTINOS	Nacionalidades												INGLES							
	ARGENTINOS		ALEMANES		AUSTRIACOS		BELGAS		BRASILENOS		ESPAÑOL		FRANCOSES		INGLES					
	V.	N.	V.	M.	V.	M.	V.	M.	V.	M.	V.	M.	V.	M.	N.					
Puertos argentinos.....	145	1169	878	138	12	137	21	3	141	23	3	576	537	141	2918	475	76	1468	196	45
Id. del Estado Oriental.....	3394	892	605	87	11	129	28	17	281	146	48	4117	605	93	2107	422	51	1222	167	28
Id. del Paraguay.....	398	45	19	—	—	3	—	—	98	—	—	180	22	2	77	13	15	33	2	—
Id. de ultramar.....	73	31	118	26	11	14	8	—	15	5	2	1244	218	127	763	319	127	233	77	58
	18369	4350	1620	251	64	283	47	24	535	171	53	10617	1382	363	5765	1159	269	2966	442	131

DESTINOS	Nacionalidades												TOTAL							
	ITALIANOS		E. AMERICANOS		ORIENTALES		PORTUG. SES.		SUIZOS		OTRAS NACIONES		TOTAL							
	V.	N.	V.	M.	V.	M.	V.	M.	V.	M.	V.	M.	N.							
Puertos argentinos.....	8709	774	188	14	1	865	176	68	134	21	14	399	60	25	2171	216	73	5832	1875	45420
Id. del Estado Oriental.....	4470	550	161	28	12	2557	664	170	204	98	27	161	22	9	71	109	46	3318	876	94596
Id. del Paraguay.....	201	24	—	—	—	8	8	—	6	1	—	4	—	—	310	280	28	1365	465	92
Id. de ultramar.....	3902	567	10	1	2	1	—	—	30	4	2	30	4	2	16	4	—	1269	913	8651
	17288	1915	354	43	15	3445	848	241	369	90	41	584	86	86	2968	609	160	11474	3701	80688

Escritania de Marina

Escrituras por venta de buques.	234
Matrículas	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
Id. menores	14
Informes.	147
Notas despachadas.	70
Calderas condenadas como inservibles.	7
Id. inspeccionadas exterior é interior- mente.	63
Id. probadas por presion hidrostática.	16

Inspeccion de Bahía

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 Capitania 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 economía.

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
« Martín Garcia	14
Al Rosario.	5
A Reconquista	3
« Villa Occidental.	2
« las Tres Bocas.	32
Al Paraná.	3
« 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 cascós	6
En las Tres Bocas.	4
Exámen de prácticos.	1

Archivo de Marina

Las tareas de esta oficina han sido análogas á las del año anterior, aunque con más 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 legajos 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
Id. de las dependencias inmediatas de la Capitanía Central.	970
Id. de Capitanías y Subdelegaciones . .	1,823
Id. de buques de la Escuadra.	759
Id. de otras reparticiones.	965
Roles de entradas de cabotage.	2,673
Salidas	7,711
Espeditos de buques de ultramar.	458
Licencias de navegacion de id.	573
Libros manuscritos	12
Partes del Tigre.	303
Id. del Riachuelo	309
Borradores de notas.	4,830
	<hr/>
Suma.	<u>23,478</u>

Los salidos son:

Notas de los Ministerios.	72
Id. de las Capitanías y Subdelegaciones.	212
Id. de otras reparticiones.	116
Espedientes, etc.	18
	<hr/>
Suma.	418

Movimiento total. 23,896

Se han espedido *veintidos* 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

Despues de estar definitivamente planteado el Depósito, se envió una circular á Capitanías 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 copia del acta que debia servir de guia para el recibo de menores, recordando que la Capitanía seria la única tutora del menor, y asegurando el cumplimiento de las obligaciones que le corresponden, segun lo dispone el reglamento del Depósito, etc.

Teniendo presente que muchos padres ó tutores no querian 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 da el Gobierno son para los entregados definitivamente, y que tampoco se les consideraría en la categoría de los demás, ni con acción á lo que pudieren ganar mientras permanecieran 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 por «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.	 <u><u>40</u></u>

TEMPORARIOS

Existencia en Mayo 1° de 1876.	8
En Mayo ingresaron	3
« Julio «	2
« Diciembre «	2
« Enero de 1877	1
« Marzo «	2
« Abril «	3

Lo que da una existencia total de. 21

Estos veintiun 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
Id banda de música.	1

Total. 21

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:

1° 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 marinería pueda ocuparse en sus obligaciones ordinarias.

2° Han calafateado y arreglado por completo dos embarcaciones menores.

3° Han verificado varios trabajos en el taller de carpintería, mesas, bancos, etc., sin más 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 trasporte de inmigrantes, tienen prestados muchos servicios como tripulantes y sirvientes de cámara.

6º Algunos menores tripularon tambien el lanchon «D. 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 infinidad 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 éstas 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 envian de esta Capitania.

Porcion 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 direccion del maestro carpintero que está á bordo.

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.

La enseñanza está dividida segun el adelanto y conocimiento de dichos menores.

Para que puedan atender al mismo tiempo de dar 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 É 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 instruccion 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 tambien instruccion 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 natacion, 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 del 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.

3º Actas de entregas al depósito, firmadas por las personas que las efectuan y testigos.

4º Actas de entregas del depósito á buques de guerra ó mercantes de la nacion, donde se estipula con los comandantes y patrones el sueldo que han de ganar los me-

nores, tiempo que han de permanecer á bordo 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, filiacion, 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 Mayo de 1877.	533 22
Entregado á madres de menores.	59 62
Disponibile 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 entregada á madres de menores ha sido las más 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 Capitania 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

	<u>Entrada</u>	<u>Salida</u>
Nacionales.	35	23
Italianos	11	9
Ingleses.	10	7
Norte-americanos	5	4
Españoles	2	1
Franceses.	3	2
Orientales		1
Total.	<u>66</u>	<u>47</u>

VAPORES MERCANTES

	<u>Entrada</u>	<u>Salida</u>
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	
	<u>848</u>	<u>749</u>

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

518

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
Espanoles	1

281

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 viajes hechos por las embarcaciones á cargo de la Capitania Central, desde el 1º de Mayo de 1876 hasta el 1º de Mayo de 1877.

Nombres	Núm. de viajes
Vapor «Vigilante»	80
Id. «Resguardo»	163
Id. «Talita»	556
Lanchon «D. Gonzalo»	21
Suma.	<u>820</u>

El número menor de viajes que ha verificado el «Vigilante» se compensa por haber sido éstos mucho más 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.

El movimiento ocurrido es el siguiente:

Notas dirigidas.	77
Circulares	10
Informes.	12

Además se han puesto en cuarentena, con su intervención, 42 vapores procedentes de puertos infestados, con un número de pasajeros igual á 977. El término medio de estas cuarentenas ha sido de 15 días.

De estos vapores, son:

- 1 belga.
- 6 Italianos.
- 17 ingleses.
- 10 alemanes.
- 8 franceses.

Además se han puesto también en cuarentena 451 lanchas con carga de los mencionados vapores, y se ha pasado visita sanitaria á 518 buques de ultramar.

Lazaretos flotantes

El servicio de los Lazaretos se ha hecho con regularidad, habiendo estado á cargo del médico D. Valentin Delgadillo, antiguo empleado de esta Capitania.

Este año han hecho el servicio de Lazaretos los vapores «Coronel Paz» y «Rosefi.»

La policia cuarentenaria estuvo á cargo del vapor «Pavon» y los vapores de la Capitania Central hacian el servicio de comunicacion diaria.

La cuarentena empezó el 1º de Febrero y terminó el 1º 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 disminucion 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 habia servido antes en la Armada Nacional.

Como se ha pretendido alarmar á la poblacion asegurando que en aquel punto se puso en libre plática un buque sin haber hecho la cuarentena ordenada, aprovecho esta oportunidad para explicar á V. E. lo ocurrido.

El bergantín español «Maria Rosa» salió en lastre de Rio Janeiro el dia 25 de Marzo del presente año, dando su

entrada en el puerto del Tuyú el día 9 de Abril próximo pasado, habiendo empleado en su viage, incluso la estadia en aquel puerto hasta que presentó sus papeles, 18 días; es decir, 3 más de los designados para la cuarentena.

No traia pasajeros y la tripulacion se encontraba en el mejor estado de salud, sin haber tenido la más 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 Sub-delegacion 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 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 sub-delegados en general, prescinden de multar, y más bien, dentro de sus atribuciones, aplican otras penas; deten-

ciones, por ejemplo, de uno á treinta dias, lo que es mucho más 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 Tesorería su importe y á Contaduría las cuentas respectivas.

La publicación 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.	3.104,137
Id. la escuela naval, vapor «Brown» . . .	260,306
Id. los buques dependientes de la Capitanía Central.	3.557,800
Id. los depósitos.	66,942
Id. varias reparticiones nacionales. . .	76,201
Id. varios vapores particulares al servicio de la Nacion.	203,323
	<hr/>
Suma.	<u>7.268,709</u>

ó sean 3,287 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 menos 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 1.686,839 libras ó sean 762 toneladas 2,057 libras.

Movimiento de carbon del Estado en los depósitos,

DEPOSITOS	Sobrante de 1876 — LIBRAS	Recibido en 1876 — LIBRAS	Suma de lo existente y re- cibido — LIBRAS
Capitanía, Central.....(a)	3,700	873,163	876,863
Tigre.....(b)	42,634	732,768	775,402
Martin Garcia.....(c)	487,205	48,877	536,082
Rosario.....(d)	4,819	767,217	811,836
Uruguay (1).....(e)	831,716	201,964	1,033,680
Villa Occidental.....(f)	180,888	—	180,888
Petroleros.....(g)	331,880	—	331,880
Concordia.....(h)	4,422	—	4,422
Reconquista.....(i)	21,495	—	21,495
EMBARCACIONES			
Encargado "Los Andes".....(j)	210,044	—	210,044
Id "El Plata".....(k)	177,974	88,864	266,838
Carboneros "Paraná".....(l)	64,794	628,819	693,613
Id "Uruguay".....(m)	33,237	343,595	376,832
Id "Republica".....(n)	8,843	860,088	868,931
Id "Constitucion".....(o)	10,809	122,849	133,658
Id "Bermaja" (2).....(p)	73,539	2,230	75,769
Id "Pilcomayo".....(q)	6,633	54,645	61,278
Vapores "Vigilante".....(r)	77,398	112,322	189,720
Id "Pavon".....(s)	41,000	1,219,906	1,260,906
Id "Brown".....(t)	78,097	248,812	326,909
Id "Coronel Paz".....(u)	5,819	635,645	641,464
Id "Rosetti".....(v)	—	4,422	4,422
Id "Espora".....(w)	—	676,175	676,175
Id "Santa Fé (3).....(x)	191,815	230,518	422,333
Id "El General" (4).....(y)	11,220	175,178	186,398
Id "P'to de Bs. As" (5).....(z)	121,428	572,911	694,339
Id Arisco "Resguardo" (6).....(aa)	15,547	781,915	797,462
Id id "Vigilante" (7).....(ab)	31,988	465,957	497,945
Id "Talita".....(ac)	—	170,060	170,060
Id "Torpedo".....(ad)	—	67,544	67,544
Id "Laisita".....(ae)	—	55,249	55,249
Id "Choelechoel".....(af)	48,642	55,865	104,507
Id "Martin Garcia" (6).....(ag)	—	10,000	10,000
Id "Resg'de" del Rosario.....(ah)	—	101,098	101,098
Bergantin goleta "Rosales".....(ai)	3,600	17,624	21,224
Estacionario "Vargasho".....(aj)	27,408	22,111	49,519
VARIAS REPARTICIONES			
Ministerio de la Guerra.....(ak)	—	2,040	2,040
Secretaria del Sr. Presidente.....(al)	—	5,320	5,320
Parque de Artilleria.....(am)	—	65,908	65,908
Colegio Militar.....(an)	—	4,422	4,422
Sub-delegacion del Riachuelo.....(ao)	—	2,211	2,211
Vapores de particulares (7).....(ap)	—	208,323	208,323
Sumas	8,236,963	9,266,497	18,493,460
O sean	Tonel. Libras	Tonel. Libras	Tonel. Libras
O sean	1,463 2,210	4,177 1,170	5,641 1,149

(1) En el depósito del Uruguay apareció un déficit de 366,001 libra carbon ó sean 165 toneladas y 166 libras; el sobrante de este depósito fue:

(2) Al hacer el cálculo de la existencia de carbon en este buque, cuando llegó de Inglaterra, se cometió un error en una cuenta, según el comandante de 23,000 libras ó toneladas 1,970 libras.

(3) Este vapor fue arrendado á un particular con la existencia que tenía en 1876.

(4) El vapor "D. Gonzalo" se entregó al gobierno paraguayo con el carbon que tenía a bordo á su llegada á la Asuncion.

(5) Este vapor fué entregado al gobierno de Buenos Aires, á quien pertenecía.

(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.

embarcaciones, etc., durante el año de 1876.

Consumido en 1876 — LIBRAS	Sobrante para 1877 — LIBRAS	OBSERVACIONES
		301
860,576	16,285	
768,166	7,236	(a) Inclúyense en el consumo 846,161 libras en- tre las á varios buques y oficinas nacio- nales.
515,486	15,136	
708,829	103,007	
655,372	12,307	
148,297	78,899	(b) El consumo es por entregas á embarcaciones de la Nacion.
	351,654	
	4,222	
18,794	2,211	(c) Inclúyense en el consumo 472,999 libras en- tre las á embarcaciones de la Nacion.
		(d) El consumo es por entregas á embarcaciones de la Nacion.
147,925	62,119	
128,112	100,448	
482,020	26,585	(e) Id. id.
351,167	25,665	
314,015	54,911	(f) Id. id.
42,748	—	
60,533	—	(g) Id. id.
53,138	8,144	
167,497	22,110	(h) Inclúyense en el consumo 2,461 libras entre- gadas á embarcaciones de la Nacion.
1,222,906	85,000	
228,976	97,933	
537,800	103,664	(i) Inclúyense en el consumo 4,802 libras entre- gadas á embarcaciones de la Nacion.
4,422	—	
827,785	348,890	
411,278	11,055	(j) Inclúyense en el consumo 2,911 libras entre- gadas á embarcaciones de la Nacion.
186,408	—	
604,889	—	
658,617	88,245	(k) Inclúyense en el consumo 17,349 libras en- tre las á embarcaciones de la Nacion.
387,374	50,571	
170,064	—	
37,541	—	(l) Inclúyense en el consumo 9,577 libras entre- gadas á embarcaciones de la Nacion.
55,249	—	
104,507	—	(m) Inclúyense en el consumo 6,211 libras entre- gadas á embarcaciones de la Nacion.
10,040	—	
101,093	—	
12,798	8,484	(n) Inclúyense en el consumo 474,700 libras en- tre las á embarcaciones de la Nacion.
89,815	19,868	
		(o) El consumo á bordo ha sido solo de 2,211 li- bras; el resto se entregó á otros vapores.
2,040	—	
5,680	—	(p) Inclúyense en el consumo 100,603 libras entregadas á otros vapores.
61,908	—	
4,422	—	
2,211	—	(q) Inclúyense en el consumo 20,690 libras en- tre las á otros vapores.
203,323	—	(r) Inclúyense en el consumo 110,807 libras en- tre las á otros vapores.
10,405,324	1,686,839	

Tonel.	Libras	Tonel.	Libras
4,706	368	769	2,057

Faros

Los pontones-faros de Punta de Indio y Banco Chico hace nueve meses están á cargo de la sociedad de prácticos, que contrató su servicio por el término de un año.

El primero de los faros indicados, á principios de Agosto del año próximo pasado, y á causa de un fuerte pampero, cortó las amarras, habiendo garreado media milla próximamente; pero al día siguiente fué conducido á su fondeadero y restablecido en él con dos anclas que no responden á la seguridad del buque.

Existe pendiente de la resolución de V. E. un pedido del contratista, elevado por esta Capitanía, para remediar esta deficiencia, y dicho contratista ha protestado para salvar su responsabilidad.

En cuanto al faro del Banco Chico, la falta de molinete y timon hace imposible aclarar las cadenas, razon por la que dicho buque está espuesto á que, al impulso de un viento fuerte, garrée, como ha sucedido, habiendo perdido el fondeadero durante un mes, hasta que esta Capitanía proporcionó al contratista los aparejos y elementos necesarios, como á la vez el vapor «Vijilante» para traerlo al punto donde se encuentra, que es el que le está marcado oficialmente y como se registra en las cartas del Rio de la Plata.

Así es que, sin los auxilios de esta repartición, el ponton de Banco Chico no existiría, pues á la fecha habria sido arrojado sobre algun banco ó sobre la costa,

Por lo demás, el servicio de los faros se ha hecho con regularidad, como lo comprueba el hecho de que no ha habido que lamentar siniestro alguno en las canales del Rio de la Plata; pero si no se provee de las anclas que se han pedido, tal vez no podré decir lo mismo más adelante.

Trabajos hechos por los marineros de la Capitanía y menores del Depósito Correccional

Hasta hoy han permanecido desconocidos los trabajos que los marineros practican desde que me hice cargo, y pude montar algunos talleres sin gastos extraordinarios.

Aunque todavía no ha sido posible obtener los datos respectivos, habiendo empezado recién á organizar su adquisición, puedo presentar á V. E. los principales trabajos hechos, con el valor aproximativo que hubieran importado al fisco nacional, caso de haberles pagado como se ha hecho en otras épocas.

Los marineros de la Capitanía y los menores del Depósito Correccional, bajo la dirección de los maestros carpinteros y ayudados por los presos que diariamente entran, son utilizados durante las horas libres de su servicio ordinario.

Por el estado mencionado verá V. E. que los trabajos hechos en esta Capitanía ascienden á (\$fts. 3,670.12) *tres mil seiscientos setenta pesos fuertes y doce centavos*; siguiéndole los de la subdelegación del Tigre, avaluados en (6,000 \$fts.) *seis mil pesos fuertes*.

Las demás capitanías y subdelegaciones han ocupado sus marineros en las composturas de sus embarcaciones y muebles, y en la conservación en el mejor estado de limpieza de sus puertos y riberas, trabajos que si se hubieran pagado, serían una erogación considerable al gobierno en las circunstancias actuales.

Algunos trabajos de la Capitanía Central fueron premiados en la última Exposición Industrial que tuvo lugar en esta ciudad.

DETALLE DE TRABAJOS VERIFICADOS

Trabajos de carpintería

	Valor aproximativo	
	\$fts.	
1 Tabique en la ayudantía, piso de madera, armario, estantes y armero. . .	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 Biconera de cedro en forma de armario.	24	
1 Aparador de cedro con piedra mármol.	179	16

	Valor aproximativo	
2 Armazones para el depósito de artículos navales.	\$ fcs.	104
1 Armazon y dos altillos en la despensa. . .		119
1 Altillo en el segundo piso para dormi- torio de los ordenanzas.		50 08
1 Vidriera en la letrina del mismo piso.		5 40
1 Puerta de cedro con marco en la letri- na del mismo piso		92
Tabiques de las mismas letrinas en el mismo piso		24
Compostura de dos falúas.		64
1 Altillo en las letrinas del primer piso. . .		48 24
Tabiques de las letrinas del primer piso.		28
1 Altillo en la carpinteria para depósitos de madera.		37 84
4 Medios puntos de persianas de cedro para el tercer piso.		43 20
1 Escritorio de diez cajones, de cedro. . .		71 92
1 Id de catorce cajones.		87 92
1 Puerta con tabique para la cocina. . .		16 80
16 Postigos para las puertas de las habita- ciones 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 la galeria del tercer piso. . . .		393 28
1 Altillo en el tercer piso.		32
3 Casillas en la azotea, con pisos, puertas, persianas, etc.		414 96
3 Vidrieras de cedro para modelos de em- barcaciones.		104
1 Escalera que vá á la azotea.		349 80
2 Armazones para el archivo con un tabi- que en el tercer piso.		468 84
1 Compostura de dos falúas.		136
1 Puerta de cedro con sus marcos y con- tra-marcos en el tercer piso.		49 56
Suma.	\$fts.	3,198 12

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, levantado 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.	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 de 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
Compostura 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	3,198 12
Suma total	<u>\$fts. 3,670 12</u>

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

Capitanías y Subdelegaciones

RESÚMEN DE LOS GASTOS Y MOVIMIENTO DE LAS CAPITANÍAS Y SUBDELEGACIONES DEPENDIENTES DE LA CENTRAL.

Gastos

En 1876 costaban cada mes 6,750 \$fts. — En 1877 este gasto se ha reducido á 5,008 y 85 centavos. Resulta así una economía de 1,741 \$fts. y 5 centavos cada mes, ó sea en el año 20,892 \$fts. y 60 centavos.

Despacho inmediato

Notas 4,737 — telégramas 2,308 — solicitudes 8 — actas 35 — informes 47 — circulares 3 — espedientes 11.

Trabajos y mejoras verificados — 83.

Id id. propuestos — 57.

Construcción de embarcaciones — 124.

Embarcaciones de la jurisdicción, arqueo de las mismas — 76.

Movimiento marítimo de buques — Entrados: buques de ultramar 251; id de cabotaje 12,548; vapores de ultramar 30; id de cabotaje 4,630. Salidos: buques de ultramar 217; id de cabotaje 12,939; vapores de ultramar 30; id de cabotaje 3,612.

Matrículas, ventas, cambios de bandera, etc. — 244 matrículas — 106 ventas.

Siniestros marítimos dentro de la jurisdicción — 73.

Auxilios requeridos y prestados á pedido de Consules, Capitanes — 26.

Producido de multas — Multados 64.

Movimiento de existencias navales de la nación, 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.

Pasajes expedidos—2,666.

Patentes diversas—83.

Viages hechos por las embarcaciones de las capitanías—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 id.	114	46
Un escribiente	40	34
Un contraamaestre	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, telegramas, 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 pies. 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.

Matriculas, ventas, cambios de bandera, etc.—Ventas 16. Buques carenados 39.

Siniestros maritimos dentro de la jurisdiccion—6.

Auxilios requeridos y prestados á pedido de cónsules, 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

	1976	1977
Un Jefe	\$ fts. 100	85
Un ayudante de 1 ^a clase.	74	62 90
Un id. de 2 ^a id.	57	
Un escribiente.	40	34
Un contraamaestre.	28	23 80
Un guardian.	90	17
Diez y ocho marineros.	288	176 80
Alquiler de casa.	20	17
Escritorio y alumbrado.	10	10
	<hr/>	
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 pesos fuertes 2,526 al año.

Despacho inmediato—Notas y telegramas recibidos 464
—Id. id. mandados 280.

Trabajos y mejoras verificados—Se ha terminado la canalizacion del Riacho de San Fernando—Se ha hecho con los marineros de la reparticion 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 jardin á la inglesa con plantas indijenas 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 reparticion 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 5,815 tripulantes—Vapores 292 con 40,141 toneladas y 5,418 tripulantes.

Movimiento de pasajeros—Entrados 9,789. Salidos 6,697.

Matriculas, ventas, cambios de bandera, etc.—Se han matriculado 133 embarcaciones, vendido 30, compuesto 104.

Siniestros maritimos dentro de la jurisdiccion—2.

Producido de multas—Se han impuesto 27.

Movimiento de existencias navales de la Nacion, 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 ^a clase . . .	80	68
Un id. de 2 ^a id	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
	<hr/>	<hr/>
Al mes	\$ fts. 964	732

Resulta una economía mensual de 232 \$ fts. en el año 77, sobre el 76, lo que equivale á \$ fts. 2,784 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 Capitania que es de propiedad nacional—Se colocaron muerdos 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 Capitania—Se necesita saber hasta dónde alcanza la jurisdiccion de la Capitania, 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 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 Capitania.

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 toneladas y 316 tripulantes—Buques á vela, de cabotaje, cargados 587; en lastre 328.

Movimiento de pasajeros—Entrados: 10,828. Salidos 8,822.

Matriculas, ventas, cambios 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, etc.—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-Fé

Presupuesto mensual de la reparticion.

	1876	1877
Un Jefe	\$fts. 100	116
Un ayudante de 2 ^a clase. . .	51	43 35
Un escribiente	34	28 90
Un médico	80	
Un guardian.	20	17
Siete marineros.	112	95 20
	<hr/>	<hr/>
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 más 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 Capitanías no tiene—Necesita armamento y diversos artículos navale

Movimiento de buques—Embarcaciones entradas y salidas 2,716.

Movimiento de pasajeros—Entrados 5,668. Salidos 4,818.

Matriculas, ventas, cambios de bandera, etc.—Compraventas 6. Se han carenado 31 embarcaciones.

Siniestros marítimos dentro de la jurisdiccion—Cuatro.

Producido de multas—Se han impuesto 10.

Demandas atendidas—90.

Permisos y órdenes—239.

Detenciones y embargos—212.

Pasajes espeditos—85.

Capitanía del Paraná

Presupuesto mensual de la reparticion

	1876	1877
Un Jefe.	\$ fts. 100	85
Dos ayudantes de 2 ^a clase. . .	100	75
Un médico.	100	83
Un escribiente.	34	28
Un guardian	20	17
Diez marineros	160	108
Alquiler de casa	30	25
	<hr/>	<hr/>
Al mes.	\$ fts. 544	421

Resulta una economía mensual en el 77, sobre el 76, de pesos fuertes 123, lo que equivale á ps. ftes 1,476 al año.

Despacho inmediato—65 notas. 153 telégramas.

Trabajos y mejoras verificados—Diversas expediciones á las islas para apresar malhechores—Fué dotada 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 más 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—Él señor Giovaneli piensa restablecer el astillero que tenia allí—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 18,342 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, etc.—Se han matriculado 2 embarcaciones y carenado 13.

Siniestros marítimos dentro de la jurisdiccion—1.

Demandas atendidas—14.

Permisos y órdenes—40.

Detenciones y embargos—14.

Guardia nacional de marina—Enrolados 80.

Pasages espedidos—20.

Viages hechos por las embarcaciones de la jurisdiccion—60.

Capitania de Corrientes

Presupuesto de la reparticion

	1976	1977
Un Jefe	\$ fts. 140	119
Dos ayudantes de 2ª clase. . .	100	42 50
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
	<hr/>	<hr/>
Al mes	\$ fts. 616	481 70

Resulta una economía mensual de \$ fts. 134 30 en el año 77, sobre el 76, lo que equivale á \$ fts. 1,611 60 al año.

Despacho inmediato—Notas recibidas 302—Id. dirigidas 299—Telégramas recibidos 260.

Trabajos y mejoras propuestos—Seria muy conveniente la construccion de un edificio para la Capitania, y para ese objeto existe un terreno sobre el rio—Que las subdelegaciones del Uruguay que dependen de esa Capitania pasaran á depender de algunas de las del rio del mismo nombre, por ser más fácil la comunicacion con ellas—Se hace necesario que la autoridad marítima conozca con exactitud hasta donde 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 tripulación 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 tripulación 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.

Matriculas, ventas, cambios de bandera, etc.—Buques matriculados 14; id. 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 espeditos 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 3 ^a 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
	<hr/>	<hr/>
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 1,985 40 al año.

Despacho inmediato--Notas y telégramas dirigidos 51, id recibidos 101.

Trabajos y mejoras propuestos—Una lancha á vapor para la vijilancia 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 7,071 toneladas y 284 tripulantes—Id de cabotaje 339 con 6,113 toneladas y 1,146 tripulantes—Vapores 87 con 6,906 toneladas y 1,168 tripulantes—Salidos: buques de vela, de ultramar 30 con 7,980 toneladas y 320 tripulantes—Buques á vela, de cabotaje 329 con 5,995 toneladas y 1,111 tripulantes—Vapores 84 con 6,791 toneladas y 1,085 tripulantes.

Movimiento de pasajeros—Entrados 903. Salidos 1,026.

Matriculas, ventas, cambios de bandera, etc.—Se han carenado 4 embarcaciones.

Producido de multas—Se han impuesto 10.

Demandas atendidas—46.

Permisos y órdenes—54.

Detenciones y embargos—25.

Guardia nacional de marina—30 enrolados.

Pasages espedidos—3.

Viages hechos por embarcaciones de la Capitania—17.

Capitania de Gualeguaychú

Presupuesto mensual de la reparticion

	<u>1876</u>	<u>1877</u>
Un Jefe	\$ fts. 100	85
Dos ayudantes de 2 ^a 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
	<hr/>	
Al mes.	<u>\$ fts. 444</u>	<u>330 80</u>

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 telégramas recibidos 186.
—Id. espedidos 181.

Trabajos y mejoras verificados—Los marineros de la Reparticion han extraido las piedras que obstruian la ribera, calzado el muelle de pasajeros y mantenido siempre limpio el puerto.

Trabajos y mejoras propuestos—Es muy necesario emprender una limpieza seria en el puerto—Pedido 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 Capitania, 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 2,823 toneladas y 95 de tripulacion; en lastre 23 con 4,537 toneladas y 254 de tripulacion—Buques de vela, de cabotaje, cargados 327 con 4,817 toneladas y 1,005 de tripulacion; en lastre 589 con 7,546 toneladas y 1,698 de tripulacion—Vapores 502—Lanchas de los saladeros 156 cargadas—Sa-

lidos: buques de vela, de ultramar, cargados 33 con 8,042 toneladas y 344 de tripulacion; en lastre 5 con 2,127 toneladas y 59 de tripulacion. Buques de cabotaje cargados 460 con 8,734 toneladas y 1,635 de tripulacion; en lastre 436 con 3,267 toneladas y 1,021 de tripulacion—Vapores 502—Lanchas de los saladeros 379 cargadas.

Movimiento de pasajeros — Salidos 3,983 — Entrados 3,467.

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, 1 ballenera, 2 canoas; total 10.—Se han matriculado 1 lanchon, 3 botes, 1 ballenera y una balsa; total 6.

Demandas atendidas—20.

Permisos 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 Capitania—8.

Capitania del Uruguay

Presupuesto mensual de la reparticion

	1876	1877
Un Jefe	\$ fts. 100	85
Dos ayudantes de 3 ^a 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.	<u>\$ fts. 497</u>	<u>303 60</u>

Resulta en el año 77, sobre el 76, una economía mensual de 193 40 pesos fuertes, lo que equivale á pesos fuertes 2,320 80 al año.

Despacho inmediato—Notas recibidas 259—Telégramas id 113—Dirijidas 302 notas, 94 telégramas—Informes 39.

Trabajos y mejoras verificados—Se han colocado boyas en el puerto fondeadas con cadenas, con la marca de la Capitania, poniendo tambien 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 Capitania han hecho la limpieza del fondeadero—Se han colocado tambien balizas en la entrada de la boca de los Canarios—Se ha puesto en la Capitania una asta-bandera aparejada—Se han pintado las falúas, limpiado las armas, compuesto los remos y velas con los marineros de la Republicacion.

Trabajos y mejoras propuestos—Se necesita una lancha á vapor para la policia fluvial—Es urgentemente reclamado el establecimiento de una subdelegacion en el Puerto de Colon—Compostura del muelle y refaccion 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 Capitania necesita armamento y municiones.

Movimiento de buques—Entrados: vapores 332 con 83,000 toneladas—Buques á vela de ultramar 22 con 4,597 toneladas—Buques á vela de cabotaje 260 con 706 tripulantes y 4,507 toneladas—En lastre 176 con 617 tripulantes y 4,649 toneladas.

Salidas: vapores 331 con 82,750 toneladas—Buques á vela de ultramar 23 con 5,046 toneladas—Buques á vela de cabotaje, cargados 351 con 958 tripulantes y 7,411 toneladas; buques en lastre 130 con 303 tripulantes y 2,011 toneladas.

Buques de guerra entrados y salidos: 8 argentinos, 1 inglés y 1 oriental.

Puerto de Colon—Entrados: buques á vela de ultramar, cargados 5; en lastre 15 con 5,907 toneladas—Vapores de cabotaje, cargados 72; en lastre 327 con 134,373 toneladas—Buques á vela de cabotaje, cargados 174; en

lastre 156 con 4,300 toneladas—Salidos: buques á vela, de ultramar, cargados 22; en lastre uno con 5,708 toneladas—Vapores, cargados 27; en lastre 372 con 135,429 toneladas—Buques á vela, de cabotaje, cargados 213; en lastre 106 con 3,588 toneladas.

Movimiento de pasajeros—Entrados 3,114. Salidos 3,547, *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. Consumido 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 lb. 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 Capitanía 21

Capitanía de Concordia

Presupuesto mensual de la reparticion

	<u>1876</u>	<u>1877</u>
Un jefe	\$ 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
	<hr/>	<hr/>
Al mes.	\$ fts. 441	<u>344</u>

Resulta una economía mensual en el año 77, sobre el 76, de 97 \$ fts., lo que equivale á \$ fts. 1,164 al año.

Trabajos y mejoras verificados—Habilitacion de los puertos «Yuquerí» y «Paso del Salto.»—Construccion de un muelle volante con tablones, á causa del deterioro del del Gobierno.—Varias composturas de las falúas por los marineros de la reparticion.

Trabajos y mejoras propuestos—Construccion 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 Jefe de la Capitanía haga la visita á los buques de ultramar, con perjuicio del servicio—Muebles para el mejor servicio—Extraccion 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 cabotaje, 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 cabotaje cargados, 550 con 18,113 toneladas; en lastre 242 con 3,391 toneladas—Vapores 123.

Movimiento de pasajeros—Entrados 2,02. 9Salidos 433.

Matrículas, 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 cónsules, capitanes, etc.—Se prestó auxilio á 17 buques, de los cuales 14 se salvaron.

Producido de multas—Se han impuesto nueve.

Movimiento de existencias navales de la nacion; carbon, etc.—Carbon: sobraron del año 75, libras 4,422. Consumido en el 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 espedidos—15.

Viages hechos por las embarcaciones de la Capitanía—16.

Capitanía de San Nicolás

Presupuesto mensual de la reparticion

	<u>1876</u>	<u>1877</u>
Un jefe	\$fts. 150	127 50
Un ayudante de 1 ^a clase . .	64	54 40
Un « « 2 ^a «	53	45 05
Un « « 3 ^a «	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
	<hr/>	<hr/>
Al mes	\$fts. 655	559 15

Resulta una economía mensual de \$ fts. 95 85 en el año 77, sobre el 76, lo que equivale á \$ fts. 1,150 20 al año.

Despacho inmediato—Solicitudes tramitadas 88—Planillas estadísticas remitidas 60—Libros llevados en la oficina 12—Notas pasadas 146—Telégramas 126—Espedientes 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—Deslindede los límites de la Capitanía para evitar conflictos entre autoridades—Abertura de la Boca del «Yaguaron» para la limpieza del Puerto, y de la de «Vuelta del Sud» para comunicar el Rio Paraná con el Paraná Pavon, lo que ahorra 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 1,488 toneladas 71 céntesimas.

Movimiento de buques—Entrados: buques de vela de ultramar 26 con 7,669 toneladas y 253 tripulantes—Vapores de ultramar 14 con 13,445 toneladas y 500 tripulantes—Buques á vela de cabotaje 1,058 con 18,264 toneladas y 2,839 tripulantes—Vapores de cabotaje 748 con 136,576 toneladas y 16,780 tripulantes—Salidos: buques de vela de ultramar 28 con 8,565 toneladas y 364 tripulantes. Vapores de ultramar 14 con 13,445 toneladas y 500 tripulantes—Buques á vela de cabotaje 1,058 con 17,939 toneladas y 2,665 tripulantes—Vapores de cabotaje 748 con 136,576 toneladas y 16,780 tripulantes.

Movimiento marítimo de pasajeros—Entrados 3,152—Salidos 3,534.

Matrículas, ventas, cambios de bandera, etc.—Matrículas 7. Ventas 3—Se han carenado 7.

Siniestros marítimos dentro de la jurisdiccion—Uno.

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
	<hr/>	<hr/>
Al mes.	\$fts. 356	312 05

Resulta 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. Id dirigidas 29. Total 67.

Trabajos y mejoras verificados—Varias composturas de las fáluas—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—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 453 toneladas y 23 tripulantes.

Cabotaje—Entrados: 13 cargados con 1,636 toneladas y 96 tripulantes. Salidos: 12 con 1,580 toneladas y 91 tripulantes.

Pasajeros—Entrados 148. Salidos 68.

Matriculas, ventas, cambios de bandera, etc—14 matriculas, 16 ventas.

Siniestros marítimos dentro de la jurisdicción—Tres —uno de ellos se calcula representa un valor de 400,000 pesos fuertes con su cargamento.

Auxilios requeridos y prestados á pedido de cónsules, Capitanes, etc.—Se prestaron á varios de los buques naufragos.

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.
