

MEMORIA

DEL

MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA

PRESENTADA

AL HONORABLE CONGRESO DE 1884

POR EL MINISTRO

General Doctor Don Benjamin Victorica

TOMO SEGUNDO



BUENOS AIRES

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE «LA PAMPA», VICTORIA 97 Y 99

—
1884

ÍNDICE

	<u>PÁGINA</u>
Memoria del Estado Mayor General de la Armada...	1
Cuerpo de Prácticos de la Armada.....	9

Primera Division de la Armada

Acorazado « Almirante Brown ».....	17
» « El Plata »	27
Cañonera « Constitucion »	35
» « Bermejo »	43
Vapor-aviso « Argentino »	49

Segunda Division de la Armada

Acorazado « Los Andes »	55
Cañonera « Uruguay »	59
Bombardera « Pilcomayo »	65
» « República »	77
Vapor « Rosetti »	83
Cútter « Santa Cruz »	87
Ponton « Necochea »	101

Division de Torpedos

Torpedera « Maipú »	105
---------------------------	-----

Escuelas

	<u>PÁGINA</u>
Corbeta « Chacabuco »	131
Escuela Naval	139
—	
Arsenales y Talleres de Marina	171
Escuadrilla del Rio Negro	179
Sobre Prácticos	197
Cuerpo de Sanidad de la Armada	243
Buques de guerra extranjeros en puertos argentinos.	275

—

Buenos Aires, Junio 4 de 1884.

A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, General Dr. D. Benjamin Victorica.

Tengo el honor de dirigirme á V. E. acompañando la Memoria del Estado Mayor General de la Armada, correspondiente al año 1883.

A V. E. que tan decididamente se empeña por el adelanto de nuestra marina de guerra, le será agradable imponerse del estado en que se encuentran las tripulaciones de cada uno de los buques que la componen y del adelanto creciente de la oficialidad que la comanda.

Es un hecho que alienta, señor Ministro, el empeñoso afan revelado por nuestros oficiales de Marina para ilustrarse, estudiando los adelantos de las grandes marinas de guerra europeas y la pericia con que desempeñan las diferentes comisiones que el Exmo. Gobierno les confia.

Ahí está el acorazado «Almirante Brown» de estacion en Montevideo, haciendo ejercicios de torpedos, con una exactitud en el resultado digna de aplauso.

Las bombarderas «Bermejo» y «Constitucion» valizando y haciendo estudios hidrográficos de verdadera utilidad para la Nacion.

La «Pilcomayo» reemplazando á la «República» en el Paraguay, despues de desempeñar idénticos servicios. Los acorazados «Andes» y «Plata» cambiando la artilleria de sus torres por otra de gran poder, bajo la direccion de sus respectivos Gefes, operacion dificilísima, ejecutada con pericia, prontitud y economia.

Las cañoneras «Paraná» y «Cabo de Hornos» y el transporte «Villarino», que tan útil ha sido al Exmo. Gobierno,

llevando una expedición al Atlántico del Sud y cuyos ventajosos resultados pronto se palparán.

Los «cúters» haciendo la policia de aquellas inmensas costas y salvando la vida de los que allí naufragan.

Todos los buques de nuestra Armada, señor Ministro, se encuentran en perfecto estado y aptos para el servicio que se les ordene,—el estado higiénico y sanitario de ellos es inmejorable.

En las memorias parciales encontrará V. E. detalladamente la esposicion de viajes y comisiones desempeñadas por nuestros buques de línea.

Dios guarde á V. E.

Mariano Cordero.

— — —

Estado Mayor General de la Armada

Buenos Aires, Abril 22 de 1884.

*Al Sr. Contra-Almirante y Gefe de la Armada Nacional D.
Mariano Cordero.*

Me es satisfactorio llevar á conocimiento de V. S. en la presente Memoria, la relacion del movimiento habido en la reparticion á mi cargo, durante el año próximo pasado, en obsecuencia á la indicacion que he recibido de V. S.

Alentado por la confianza que V. S. depositó en mí y contando con su adhesion, consagré mi escasa inteligencia y mi decidida voluntad á hacer efectivas ciertas reformas indispensables para mejorar el régimen interno y mecánico de las oficinas de este Estado Mayor.

La superintendencia inmediata que tiene esta reparticion sobre las personas y las cosas, en lo referente á la marina, el desenvolvimiento de la Escuadra, obedeciendo así á la ley del progreso,—han variado y multiplicado consiguientemente las tareas en las Oficinas de este Estado Mayor.

Por el cuadro adjunto del movimiento de esta Reparticion, V. S. verá que la temporada trascurrída ha sido laboriosa; apesar del escaso personal nada ha dejado que desear, pues ninguna de las obligaciones que le están encomendadas á cada uno de los empleados,—ha sido suprimida.

En esta Reparticion todo es urgencia y apuro y esa actividad en el despacho, ha podido satisfacer las exigencias siempre crecientes de los interesados á la vez que del servicio mismo.

Comprendida entre las obligaciones de este Estado Mayor, la de conocer á punto fijo el movimiento en el personal de los buques de la Armada, se ha creado la formacion de un libro matriz de los señores Gefes y Oficiales que respondiera debidamente á esta necesidad sentida, adhiriéndose

además al Escalafon, que tambien se ha confeccionado nuevamente, las fojas de servicio, puede decirse, de cada uno ellos.

Llenando otra de las obligaciones de esta Reparticion, se ha procedido á confeccionar igualmente otro libro matriz en el que se consigna con toda la minuciosidad posible, las altas, bajas ó ascensos que sufre cada buque en sus tripulaciones respectivas.

De esta manera se ha establecido una fiscalizacion á la vez que se han simplificado las tramitaciones que sobre cobro de haberes elevan á este Estado Mayor, los individuos que salen de baja ó que por cualquier incidente quedan impagos; evitando en lo posible á las demás oficinas, la pérdida de un tiempo precioso en producir informes, cuyos datos incumbe á esta reparticion suministrarlos.

Esta deficiencia, señor Contra-Almirante, se hacia notar desde largo tiempo, y hoy son palpables las ventajas que reportan estas modificaciones, tanto para los interesados como para las oficinas respectivas.

Siendo este Estado Mayor el órgano por donde únicamente deben dirigirse al Ministerio todos los asuntos concernientes á la Armada, fácil será comprender—si á parte del despacho diario, se agregan las resoluciones, decretos, órdenes generales, circulares y demás que se espiden á los buques—el movimiento inusitado que tienen estas oficinas.

Además, siendo el Estado Mayor el punto céntrico por decirlo así, de las resoluciones que han de determinar las operaciones de los buques de la escuadra, darles impulso en su organizacion militar, manteniendo la disciplina y observando una vigilancia constante sobre los adelantos y descubrimientos modernos,—nadie podrá negar su importancia, ni el recargo consiguiente de las atenciones múltiples que le erogan tiempo demasiado escaso para poder atender eficazmente, con el corto personal que tiene, á las minuciosidades en todos sus detalles.

El tiempo relativamente corto que hace que V. S. me confió la organizacion de estas oficinas, no me ha permitido hacerlo con la amplitud que daba á mis deseos la aprobacion de mis actos por parte de V. S.

No obstante, señor Contra-Almirante, si por la corta exposicion que acabo de hacer á V. S. sobre las modificaciones establecidas,—restando aun mucho que trabajar para dar el brillo que por su importancia corresponde á esta reparticion—he conseguido llenar en parte los deseos de V. S., que lo son tambien de la Nacion,—quedara satisfecha mi ambicion, pues a ello ha respondido siempre mi constante y único anhelo.

Dios guarde á V. S.

Desiderio Cueli.

Oficial Mayor.

MESA DE ENTRADAS Y SALIDAS DEL ESTADO MAYOR

Movimiento durante el año de 1883

Han entrado y tramitado por esta Oficina, 3587 expedientes.	
Espedientes salidos, informados algunos varias veces.	2725
Concluidos y archivados.....	810
Entregados a los interesados.....	52
	<hr/>
Suma total.....	3587
	<hr/>
Notas enviadas á diferentes Reparticiones.....	4179
Notas y partes recibidos.....	7392

Desiderio Cueli.

Oficial Mayor.

Buenos Aires, Abril 19 de 1884.

Cuerpo de Prácticos de la Armada

Buenos Aires, Abril 26 de 1884.

Al Sr. Contra-Almirante Gefe de la Armada D. Mariano Cordero.

Tengo el honor de elevar á V. S. una relacion detallada, de las diversas comisiones que han desempeñado durante el año 1883 que feneci6, los prácticos de la Armada que forman el Cuerpo de mi direccion.

Esas comisiones, señor Contra-Almirante, han sido en relacion con el movimiento de buques que ha tenido la Armada, siéndome grato hacer presente á V. S. que por deficiencia de ninguno de ellos, se han sufrido averias ni percances marítimos de ninguna clase.

Dios guarde á V. S.

Enrique Artigue,
Práctico Mayor.

Memoria del Cuerpo de Prácticos de la Armada

El Práctico del Rio de la Plata D. Nicanor Rodriguez, permaneció á bordo del acorazado «Los Andes» durante todo el tiempo que aquel buque estuvo de estacion en Montevideo, de donde volvió el 27 de Agosto; y el 1º de Setiembre fué á bordo del acorazado «El Plata» que llevó á Punta de Lara, permaneciendo en ese buque hasta el 17 de Noviembre que regresó.

El 26 del mismo mes pasó al acorazado «Los Andes» y permaneció en él hasta el 27 de Diciembre.

El práctico del Rio Uruguay, D. José Rossi, se embarcó en el vapor aviso «Resguardo» el dia 2 de Enero, permaneciendo á bordo de ese buque al servicio de la Junta de Sanidad hasta el 22 de Febrero.

El 18 de Abril, se reembarcó en el mismo vapor aviso, haciendo un viage con ese buque, al Paraná y de allí á la Concepcion del Uruguay, á objeto de conducir al señor General Racedo,—regresando de este último punto el 6 de Mayo.

El 16 de este mes se embarcó á bordo de la torpedera «Maypú» para pilotearla hasta Montevideo, de donde regresó el 3 de Julio.

El 18 de Agosto pasó á bordo del vapor «Argentino», auxiliar del acorazado «Almirante Brown», hasta Montevideo de donde regresó conduciendo un ganguil á vapor (núm. 7), perteneciente al material de las obras del Puerto del Riachuelo, incorporándose nuevamente el 18 del mismo mes al citado vapor «Argentino».

D. Santos Caboni, Práctico tambien del Rio Uruguay constantemente en comision á bordo del cutter «Don Gonzalo», salió el 2 de Enero para Martín Garcia de donde volvió el 10 para salir con destino á la misma Isla el 15,

siempre cargado de efectos de Comisaria, regresando el 23 con pedregullo para los Talleres de Marina del Rio Lujan.

El 2 de Febrero fué nuevamente despachado para Martin Garcia, volviendo el 13 y partiendo otra vez para la citada Isla.

El 25 salió de Martin Garcia para el Tigre y el 26 partió de aquel riacho á Buenos Aires, conduciendo boyas.

El 6 de Marzo fué á colocar en el canal de Martin Garcia las boyas que se habian ido de su fondeadero, de cuya comision regresó el dia 8.

En la Boca del Riachuelo cargó provisiones para la Sub-Prefectura de la Isla, y á su vuelta embarcó cinco individuos que llevó á la torpedera «Maipú», de cuya operacion estuvo listo el dia 26.

El 17 de Abril fué llevando efectos de proveeduria á Martin Garcia y regresó á la Boca del Riachuelo el 26, cargado de pedregullo.

En Mayo se embarcó á bordo de la torpedera «Maypú» para conducir hasta el Rosario al señor Ministro del Interior,—su vuelta la hizo en el cutter «Don Gonzalo», que llevaba provisiones para Martin Garcia.

De dicha isla fué en comision al Guazú regresando á Buenos Aires el dia 22.

El 16 de Junio, fué nuevamente á la citada isla trasportando provisiones y pasó de allí otra vez al Guazú para estar en la Capital el 27.

En Agosto hizo dos viages redondos á la isla, cargado tanto á la ida como á la vuelta, é igual cosa hizo en Setiembre y parte de Octubre, hasta el 20 en que, junto con el Práctico de las Costas del Sur D. Edmundo Moyzés, fueron al Tuyú con el fin de levantar un cróquis para el plano del Banco de aquella localidad, de cuya comision regresó el 26 para ir á tomar el molinete de la «Cabo de Hornos» que llevó á los talleres del Rio Lujan.—A su vuelta se trasladó á Montevideo, á bordo del paquete, conduciendo un cañon.

En Noviembre fué hasta Villa Colon en comision y á su regreso se dirigió al Rio Lujan á cargar un torpedo que trasbordó despues al vapor «Onix», con destino al acorazado «Almirante Brown» de estacion en Montevideo.

En Diciembre 1° saliò de la Boca del Riachuelo para Martin Garcia, conduciendo una casilla para la farola de la isla, de donde volviò el 11 del mismo mes.

El 15 de Diciembre saliò nuevamente con provisiones y pedregullo, regresando el 22 del mismo.

D. Emilio Benitez, práctico del Rio Paraná, al principio del año estuvo en comision á bordo del vapor «Rosetti» y el 11 de Enero partiò á bordo de ese buque con destino al puerto de Goya á donde llegó el 13.

El 12 de Mayo fué en comision á llevar una lancha con carbon al puerto de la «Esquina» para suplir al «Fulminante»; con cuyos dos buques regresó el 15 del mismo mes.

El 15 de Abril, emprendió viaje para Formosa, llegando á ese punto el 18, de donde pasó á la bombardera «República» que piloteó hasta Resistencia. El dia 23 condujo al «Silly» á Reconquista y despues á Goya, regresando con el mismo vaporcito á Resistencia, á donde lo dejó para incorporarse á la «República».

El 30 de Mayo partiò á bordo del vaporcito «Diaz primero», conduciendo tropas hasta el riacho «Popelaya» y de allí á Resistencia donde fondeó el 3 de Junio, en cuyo mismo dia se le ordenó embarcarse á bordo del «Rosetti», viajando en ese buque con el objeto de reconocer el rio, hasta el 22 de Julio.

El 3 de Diciembre, saliò de Formosa en el «Rosetti», con destino á Buenos Aires, á fin de ponerse á las órdenes de la Prefectura Marítima, para servir de baqueano en el vaporcito en que debía zarpar la comision encargada de levantar el censo de las Islas del Paraná.

Don Pedro Bejarano, al comenzar el año se hallaba en Formosa á la orden del señor Gobernador del Chaco,—allí

recibió orden el 4 de Enero, para zarpar con destino al puerto de Corrientes, de donde regresó el 20.

El 14 de Febrero se le ordenó bajar á Buenos Aires.

El 25 de Marzo pasó á bordo de la torpedera «Maypú» la que piloteó hasta Villa Formosa, de donde regresó el 16 de Abril.

El 25 de Abril, se le ordenó pasar á Corrientes á prestar sus servicios á bordo de la bombardera «República», saliendo con ese buque para Formosa, el 25 de Mayo y regresando á Buenos Aires el 11 de Junio.

En esta capital estuvo disponible hasta que la Superioridad resolvió nombrarlo práctico 1° de la Sub-Prefectura del Riachuelo de Barracas.

D. Celedonio Montiel, estuvo durante todo el año embarcado á bordo de la bombardera «República» de estacion en el Paraguay.

D. Pedro Gouzales, estuvo tambien en comision todo el año en Formosa con el «Rosetti» y con la «Pilcomayo» en la Asuncion.

D. Domingo Beniazza, práctico del Rio Paraná, se embarcó el 22 de Marzo á bordo de la torpedera «Maypú» que condujo hasta Formosa, de donde regresó el 3 de Abril, recibiendo ese mismo dia orden de pasar al vapor «Avellaneda» en donde permaneció hasta el 19 del mismo mes.

El 27 de Abril, fué á bordo del acorazado «El Plata» hasta Zárate, regresando el 6 de Mayo.

El 20 de Junio, fué nuevamente á Zárate piloteando al acorazado «El Plata» y volvió el 26 del mismo mes.

El 26 de Octubre, se embarcó á bordo del acorazado «Los Andes» regresando el 3 de Noviembre.

D. Raymundo Sanchez, que desempeñó varias comisiones durante la mayor parte del año; se enfermó en el Paraná á bordo del aviso «Resguardo», y á poco de llegar murió, el 7 de Diciembre.

Los prácticos de la costa del Sur, han prestado sus

servicios á bordo de los buques de la Armada en la forma siguiente:

Don W. E. Graham de dotacion fija, á bordo de la cañonera «Paraná».

Don Juan Gonzalez, á bordo del acorazado «Almirante Brown», D. Eduardo Moyzés, se embarcó á bordo del cutter «D. Gonzalo» que iba en comision al Tuyú, con el objeto de hacer estudios hidrográficos.

Posteriormente, fué solicitado por el señor Explorador D. Ramon Lista, para que formara parte de la Comision Expedicionaria á la Pampa y Cordillera Austral, de la que dicho señor es Gefe.

Don José Siches; á pedido de los amarradores del bergantin goleta «Veloce», que encalló en el Banco Arenas Gordas, del Cabo de San Antonio, se trasladó á ese punto con el objeto de prestar auxilios al citado buque.

Cuando el Práctico Mayor que suscribe, condujo á Montevideo el acorazado «Almirante Brown», como igualmente, siempre que se ha visto en la necesidad de ausentarse por asuntos del servicio, D. José Siches ha desempeñado la interinidad de ese puesto.

Dios guarde á V. S.

Enrique Artigue.

PRIMERA DIVISION DE LA ARMADA

Acorazado Almirante Brown

Puerto de Montevideo, Abril 14 de 1884.

Al Sr. Gefe de la Armada, Contra Almirante Sr. D. Mariano Cordero.

Tengo el honor de elevar á V. S. las Memorias de Marina del acorazado «Almirante Brown» y del vapor aviso «Argentino», correspondiente al año 1883.

Dios guarde á V. S.

Firmado—

B. Cordero.

Acorazado «Almirante Brown».

MEMORIAL DE 1883

En 1° de Enero de 1883, continuaba el buque fondeado en Punta de Lara.

En 26 de Febrero á las 3 y 45' p. m. se levó anclas y se puso el buque en movimiento á toda fuerza, con seis calderas con el objeto de verificar esperiencias de torpedos, volviendo á su fondeadero á las 6 y 45' p. m. del mismo dia.

El 12 de Marzo se prendieron los fuegos en una caldera y se efectuaron esperiencias de luz eléctrica, apagándose los fuegos al siguiente dia.

El 24 se efectuó el ejercicio general del tiro al blanco con la compañía de desembarco.

El 27 se prendieron los fuegos á una caldera para esperiencias de luz eléctrica, apagándose el 1° de Abril.

El 19 de Mayo bajó á Buenos Aires la Compañía de desembarco para formar en la parada del 25.

El 31 de Julio se prendieron los fuegos para izar la lancha á vapor y se efectuaron esperiencias de luz eléctrica.

El 14 de Agosto se prendieron los fuegos para echar al agua la lancha y se hicieron esperiencias de luz eléctrica, apagándose los fuegos el mismo dia.

El 20 se prendieron los fuegos en 4 calderas y á las 8 y

20' a. m. zarpó el buque para Montevideo. A las 2 y 15' p. m. fondeamos cerca del ponton de Punta de Indio, para esperar la marea. A las 5 a. m. del 21, zarpamos y siguiendo viaje, fondeamos en Montevideo á las 2 y 20' p. m. del mismo dia.

El 25 de Agosto, se tuvieron 28 horas los fuegos prendidos en una caldera para funcionar con la luz eléctrica.

El 2 de Setiembre, se tuvieron 24 horas los fuegos prendidos de 4 calderas á causa del mal tiempo, dejándose los de una de ellas hasta el 14 del mismo mes para esperiencias de torpedos y luz eléctrica.

El 16, se prendieron los fuegos de otra caldera, cambiándose de fondeadero y apagáronse estos el mismo dia.

El 1° de Octubre, se prendieron los fuegos en dos calderas para cambiar de fondeadero y se dejaron prendidos los de una hasta el 6 para esperiencias de torpedos.

El 25, se prendieron los fuegos de una caldera para efectuar esperiencias de torpedos y se apagaron el 29.

El 2 de Noviembre, se prendieron los fuegos de una caldera para esperiencias de torpedos y se apagaron al dia siguiente.

El 5 del mismo, se prendieron los fuegos en una caldera para izar la lancha á vapor, apagándose el mismo dia.

El 9 del mismo, se prendieron los fuegos á una caldera para echar al agua la lancha á vapor y funcionar con luz eléctrica, apagándose en el mismo dia.

El 1° de Diciembre, se prendieron los fuegos á una caldera para esperiencias de torpedos y se apagaron el 3.

El 27, se prendieron los fuegos á una caldera para izar la lancha á vapor y se apagaron el mismo dia.

Se han recorrido todas las máquinas, calderas y los dobles fondos.

Se han cambiado las empaquetaduras de todas las máquinas, portas y válvulas.

Se han puesto cuatro ventiladores nuevos en las carboneras de proa.

Se desmontó y recorrió el cabrestante y guinches á vapor.

Se alteraron convenientemente las disposiciones para el transporte de los torpedos á los aparatos laterales, suprimiéndose completamente los rails.

Se reforzó con otro puntal el bao sobre que descansan los medios puntos de contera del cañon de retirada.

Se recorrió el casco del buque y toda la maniobra.

Se recorrieron las embarcaciones menores, se volvieron á instalar los refractores pequeños de luz eléctrica, devolviéndose los de 90 c/mos.

Se examinaron con buzos los fondos.

Se desmontó la artilleria de 12 c/mos y de desembarco, desarmándose los montajes y recorriéndolos prolijamente.

Se recorrieron los montajes de la artilleria de 20 c/mos.

Se hicieron 15 disparos con granadas Schapnells y comunes, con una de las piezas de desembarco y dos disparos con granada comun, con una de las piezas de 12 c/mos con el objeto de probar la pólvora y los montajes.

Se hicieron 100 disparos á bala con las ametralladoras Nordenfeld, de una pulgada, con la municion de ejercicios.

Se gastaron 5000 tiros á bala, sistema Remington en ejercicios de instruccion.

Se emplearon 500 tiros de revolver en iguales ejercicios.

Se quemaron 513 y $\frac{1}{2}$ libras pólvora de cañon en salvas y tiro al blanco en la forma siguiente: 123 cargas de $2\frac{1}{2}$ libras de pólvora ordinaria de cañon cada una en salvas en los cañones de 9 lbs, 171 cargas de $1\frac{1}{2}$ libras en los cañones de 7 lbs., 15 cargas de $1\frac{1}{2}$ id en los cañones de 7 lbs., al blanco, 2 cargas de 10 libras pólvora Peble en tirar al blanco con cañon de 12 c/mos.

Despues de haber sufrido la lancha á vapor varias carenas y recorridas en su máquina y caldera, fué últimamente forrada en cobre.

Juan Picasso.

V° B°

L. B. CORDERO.

RESUMEN DE LAS ESPE

FECHAS 1883	Número del Torpedo.	Presión en el depósito de atmósferas.	Aparato estridor ó babor.	Tubo de lanzamiento.	Presión en el tubo en atmósferas.	Resistencia ó presión de impulsión en atmósferas.	Distancia en metros.	Profundidad en metros.	DESVIÓ		
									Derecha	Izquierda	
Febrero	26	—	70	B	—	—	600	—	Si	—	
»	26	—	70	—	3	—	600	—	Si	—	
Setiembre	11	1334	70	B	—	—	400	2,5	Si	—	
»	18	1334	70	B	—	—	40	2,5	Ninguno		
Octubre	4	1334	70	—	4	42	2 1/4	400	2	Ninguno	
»	5	1334	70	B	—	—	350	2,5	Ninguno		
»	5	1329	70	E	—	—	400	2,1/2	—	Si	
»	5	1329	70	—	4	40	2 1/4	400	2,1/2	Ninguno	
»	5	1334	70								
»	28	1334	70	—	4	38	2 1/4	350	2,1/2	Si	—
»	28	1329	70	E	—	—	350	2,1/2	Ninguno		
»	29	1329	70	E	—	—	300	2,1/2	Ninguno		
»	29	1329	70	—	4	35	2 1/4	300	2,1/2	Ninguno	
»	30	1334	70	B	—	—	400	2,1/2	Ninguno		
»	30	1334	70	—	4	35	2	300	2,1/2	Ninguno	
»	30	1329	70	B	—	—	300	2,1/2	Ninguno		
Noviembre	2	1334	70	E	—	—	400	2,1/2	Si	—	
»	2	1334	70	—	3	28	1				
»	2	1329	70	B	—	—	300	2 1/2	Ninguno		
»	2	1329	70	—	4	28	—	400	2 1/2	Ninguno	
Diciembre	2	1334	70	B	—	—	400	2 1/2		Si	
»	2	1334	70	—	2	48	1	300	2 1/2	Ninguno	
»	3	1334	70	—	2	48	1 1/2	300	2 1/2	Si	

OBSERVACIONES

Lanzados en Punta de Lara con el buque en movimiento á toda fuerza.

Con 6 calderas el 1º pasó á 100 yardas del blanco y el 2º á 250 á la derecha.

Fondeado en Montevideo, inconveniente en el aparato profundidad buena, el torpedo abrió un rumbo en el bote que servia de blanco.

El aparato funcionó bien, profundidad uniforme.

Fué lanzado desde la cubierta superior del portalon, profundidad buena salió bien.

Se pasó á un diente antes, profundidad buena, partió bien.

Desviacion muy pequeña, profundidad uniforme partió bien.

Profundidad uniforme partió bien.

Estando listo reventó la aceitera antes de ponerse en posicion y no pudo lanzarse.

Sufrió una lijera desviacion inicial á causa de la fuerte corriente y marejada profundidad uniforme salió bien.

Profundidad uniforme partió bien.

Profundidad uniforme partió bien.

Profundidad uniforme salió bien.

Profundidad uniforme partió bien, velocidad buena.

Profundidad uniforme salió bien.

Profundidad uniforme partió bien.

Profundidad uniforme, chocó al partir y se desvió lijeramente.

El torpedo no salió por falta de impulsión y sufrió una averia en el timon por ser defectuosa la abertura de la válvula de escape.

Averia en el timon por ser defectuosa la abertura de la válvula de escape.

Profundidad uniforme, partió bien, pasó por debajo del mismo centro del blanco.

Profundidad uniforme salió bien.

Profundidad uniforme salió escepcionalmente bien.

Profundidad uniforme desvió lijeramente.

El torpedo número 1334 sufrió otro lanzamiento en Diciembre 3 con el tubo núm. 2, con una presión de 50 atmósferas y una resistencia de $1 \frac{1}{2}$ atmósferas, salió excepcionalmente bien sin conexión ninguna en el timón, recorriendo una distancia de 50^m próximamente con la sola impulsión inicial del tubo, parándose luego á causa de no haber funcionado la máquina por no haberse abierto la válvula de admisión, cuya palanca exterior algo torcida no chocó en el resalte del tubo.

La avería que sufrió en el timón el torpedo núm. 1334 en el día 2 de Noviembre á causa de la poca impulsión en el tubo núm. 3, fué reparada fácilmente en pocos días por el Maquinista Torpedista D. Pedro Vachal con los escasos recursos del buque. Con el objeto de averiguar la causa de este accidente, se hicieron varias pruebas comparativas (intercalando resistencia en el tubo) entre el tubo núm. 3 el núm. 2, que acababa de recibirse de la División de Torpedos tal como había sido recibido de Fiume, sin haber sido usado, y el tubo núm. 4 que había sido siempre empleado con éxito en todos los lanzamientos anteriores con presiones moderadas. Los tubos núm. 2 y 3 se comportaron igualmente y con presiones excepcionales de 60 á 70 atmósferas, no alcanzó el manómetro de resistencia á indicar la mitad de la presión que indicaba el tubo núm. 4, cargado á solo 28 atmósferas y con un volumen de acumuladores cinco veces menor que el de los tubos núm. 2 y 3. Se concluyó en consecuencia que eran deficientes las válvulas para la provisión de aire, y examinadas, se halló efectivamente que no había proporción entre los de cuello y escape y se alteraron estos últimos dándole 4 milímetros y medio más de amplitud en sentido longitudinal equivalente á un aumento superficial de las entradas de las válvulas de escape de 16 cents. cuadrados. Las pruebas que después de estas alteraciones se efectuaron con estos tubos, justificaron lo acertado de ellas, habiendo sido los lanzamientos excepcionalmente buenos.

Para facilitar en tiempo de guerra el servicio del tubo del lanzamiento de popa, se cambió la tapa de la tronera de lanzamiento por una puerta vertical estanca de corredera.

Todo el material de Torpedos ha sufrido una recorrida general.

Las esperiencias no pudieron ser mas continuas y frecuentes por la dificultad de conseguir vapor á causa de no disponer el buque de una caldera auxiliar que le es indispensable.

Juan Picasso.

Vº Bº

B. L. CORDERO.



Acorazado "El Plata"

El Comandante.

Acorazado «El Plata», Dique de San Fernando,
Mayo 1° de 1884.

Al Sr. Gefe de la Armada Contra Almirante D. Mariano Cordero.

Elevo á manos de V. S. la relacion del movimiento habido en este buque de mi mando, durante el año 1883, que constituye su Memoria por ese período.

Estado del buque—El casco y aparejo se hayan en buen estado de conservacion, si bien es cierto se hace muy necesario para mejorarlo, una larga carena para ver de picar y pintar sus fondos, componer el timon, colocar las quillas laterales, renovar el maderámen de la toldilla, sollados y alguna parte de la cubierta, sus hélices, alguna parte del aparejo y vélamen, en un todo su Santa Bárbara y pañol de proyectiles, como tambien efectuarse algunas obras de herreria y pinturas que son precisas, para que el buque quede apropiadamente espedito para comision alguna, sea en los rios ó en la mar.

Máquina—Tambien se halla en buen estado, notándose sin embargo, de algun poco tiempo á esta parte una mayor velocidad de movimiento en la de estribor sobre la de babor, lo que podrá verse y atender, como sea debido, una vez dentro del dique.

Las calderas necesitan renovacion de sus tubos y hornallas.

La máquina necesita una recorrida en todas sus partes, desarmándose algunas de ellas, para verificarse mejor las renovaciones precisas, lo que será practicable una vez en dique.

Armamento—Todo se halla en buen estado de aseo y conservacion.

Regresado el buque de la estacion naval en las aguas del Paraguay, y habiendo dispuesto la Superioridad el cambio de su artilleria de torre, en el mes de Diciembre del año 1882 quedaba amarrado frente á los Talleres de Marina en el Rio Lujan, donde una Comision nombrada al efecto, dió principio á los estudios necesarios para llevar á cabo debidamente esa operacion.

Acordada la forma en que debia efectuarse, el 10 de Mayo dábase principio á la faena, hallándose el buque amarrado al muelle del Arsenal de Zárate.

En 18 de Junio, ya con los nuevos cañones Armstrong de 8" retrocarga, con su montaje correspondiente colocados dentro de la torre, de conformidad con los planos de su constructor, primera operacion de su clase en el país, sin haber tenido que recurrir á los recortes de la torre aconsejada por la casa constructora, el buque regresó á Buenos Aires.

De los cuarenta dias que se estuvo en Zárate, solo veinte fueron hábiles para el trabajo, debido á la lluvia que prevaleció todo ese tiempo allí, durante el cual se verificó, á mas del desmonte y entrega en el arsenal de los antiguos cañones de 9" avancarga, con sus montajes, pertrechos y municiones, un alijamiento general del buque, consistiendo este de las pólvoras y municiones de la artilleria menor, y fusil Remington, cañones Hockiss, y velámen, para ponerlo en condiciones adecuadas para entrar á dique.

Del Arsenal se tomó únicamente unos pocos disparos para los ensayos que debian efectuarse con la nueva artilleria, como tambien las espoletas y estopines que allí habia para ambos acorazados, habiendo en 17 de Noviembre entregado á «Los Andes» la parte que le correspondia.

El buque se halla pues, en la actualidad, armado con dos cañones Armstrong de 8" retrocarga, lo que aumenta

mayormente sus condiciones, tanto ofensivas como defensivas, siendo indiscutiblemente superior este armamento al que tenía anteriormente, por lo que me permito felicitar á la Nacion por tan acertada como oportuna adquisicion. Tan notable aumento en las condiciones balísticas, que en pocos dias ha convertido al buque en máquina de guerra, tanto mas formidable, quedará en breve complementado con el ligero ensanche de los portales de la torre que dará á sus cañones su alcance máximo de 7500 metros, y que, con la colocacion de los grillos laterales que darán mas estabilidad al buque en la mar, hará tanto mas certeros sus costosos disparos. Completará á su vez, todas esas ventajosas condiciones como máquina de guerra moderna, segun lo ha asegurado la casa constructora, la colocacion en el espejo de popa, del tubo lanza-torpedos Whitehead, indicado por el que suscribe.

El complemento de las municiones de la nueva artilleria correspondiente al buque, no se han recibido aun del Arsenal, por ser antes necesario una renovacion de los forros y arreglo del entaquillado para ellas en la Santa-Bárbara, lo que se efectuará brevemente una vez en el dique.

Ejercicios—Se hacen de Artilleria de mayor y menor calibre y de Infanteria, cada arma dos veces por semana.

Maniobra—De botes y zafarrancho general una vez por semana.

La dotacion se halla bien instruida en todo ello.

Para facilitar mayormente la instruccion con la nueva artilleria de retrocarga, se ha adoptado el ejercicio en vigencia en la Armada Británica, el que por su sencillez, pocos y bien combinados movimientos, promete dar brevemente buenos artilleros, aun cuando ello se mejoraria muy provechosamente con algun ejercicio de fogueo, tirando al blanco. Hay establecida á bordo una clase de Cabos de cañon ajustada en lo posible al programa de la Escuela de Artilleria

Naval, y otra elemental para los marineros en general, en ambas se hacen adelantos satisfactorios.

Aun cuando los señores Guardias Marinas, se aplican al estudio de su profesion, en cuanto es practicable cabos adentro, se hacen diligencias para adquirir un profesor para dar clase de pilotage y aumentar así su instruccion, aunque ella sea por el momento, algo mas teórica que práctica.

Personal—Aun cuando puedo este año consignar alguna mejora en la clase del personal que se presenta á tomar servicio, se tropieza siempre con el inconveniente que señalé en mi Memoria del año pasado para obtener gente idónea—la escasa remuneracion para el marinero. No será nunca posible dotar á nuestros buques de buen personal, mientras no se acuerde para el hombre de mar (el verdadero marinero) cuando menos, veinte pesos nacionales como remuneracion mensual.

Seria de desear que punto tan importante se tomara en consideracion, pues solo con buen personal se podrá conseguir lo mas esencial en todo buque de guerra moderno—buenos artilleros.

Con el sueldo que indico, se podria ser mas exigente de las condiciones, tanto intelectuales como físicas del individuo, sin temor que ello hiciera escasear los solicitantes al servicio. El personal que se presenta ahora, pues si bien no es del todo malo, deja mucho que desear. Sus condiciones para la disciplina y obediencia, es por lo general, buena. A su ingreso, semanalmente se les lee é instruye en las leyes penales que rigen en la Armada.

Higiene—Diariamente se practica la policia de agua, al buque y su personal, haciéndose dos veces por semana el lavado de ropas y útiles de cama. Todos los Domingos se efectúa minuciosa inspeccion general del aseo del buque y las prendas de su personal, todo lo que da un estado sanitario satisfactorio, demostrándolo así el reducido número de enfermos á pesar de ser tan general en los buques de hierro,

los atacados de reuma, no se ha producido en el buque ningun caso, ni tampoco de enfermedad alguna contagiosa.

Viajes—Durante el año, el buque efectuó dos viajes al Rio Lujan, uno á Zárate y otro á Punta de Lara. Para este último punto salió el acorazado de los Pozos en la madrugada del 1° de Setiembre, teniendo que fondear poco despues en la Canal exterior, debido á la gran oscuridad que sobrevino, haciendo peligrosa la navegacion entre los buques allí fondeados. Emprendida nuevamente la marcha á las 6 a. m., tuvo que volver á fondear á las 2 h. frente á Quilmes, por haberse cerrado el tiempo en agua y no poderse distinguir objeto alguno á pocas varas de distancia. Al dia siguiente, viendo que arreciaba el tiempo, convirtiéndose en temporal, con viento récio del S. E. y mar gruesa, se resolvió tomar aquel puerto de abrigo á la mayor brevedad. En el corto trayecto de Quilmes á Punta Lara, luchó el buque gallardamente con el temporal que se habia desencadenado, no pudiendo avanzar mas que á razon de 4 millas por hora á pesar de llevar la máquina una propulsion de 9 millas, tal era la fuerza del viento y la mar, teniéndose con tal motivo, la ocasion de conocer las buenas condiciones marineras que dá al buque su sobre cubierta de madera, que hubiera sido tanto mejor á tener mayor área la pala del timon, que le hubiera permitido aguantarse á rumbo y evitar las grandes oscilaciones que sufrió en los desvios, siendo menos laboriosa su marcha. Sin embargo, el dia 3 á las 10 a. m., quedaba el buque fondeado sin otra novedad, á reparo del mal tiempo, y en cumplimiento de órdenes recibidas, en la Bahía de la Ensenada frente á Punta Lara. Durante la estadia en dicho punto, se hicieron y colocaron blancos con el objeto de ensayar los nuevos cañones Armstrong 8" retrocarga, si así lo disponia la Superioridad. Sobre esos blancos se hizo algun ejercicio de fuego con las ametralladoras Hotkiss, con buenos resultados para instruccion.

El día 17 de Noviembre, el buque regresó á su fondeadero en «Los Pozos».

En los otros viajes mencionados no ocurrió novedad digna de mención.

Honores fúnebres—El día 1º de Diciembre, el buque vistió de duelo debido al fallecimiento del señor Senador por Santa Fé, Dr. D. Simon de Iriondo y al pasar por el costado el vapor «Resguardo» conduciendo los restos del ilustre muerto, se formó la dotacion en ala sobre la cubierta y se efectuaron dos disparos simultáneos de cañon.

Comisiones—Varias han sido desempeñadas por el Gefe y Oficiales del buque en el trascurso del año. El que suscribe y el 1º maquinista formaron parte de la Comision que efectuó el cambio de la artilleria de torre del buque.

El Cirujano desempeñó comisiones profesionales en el Paraguay y en otros buques de la Armada surtos en el puerto, en ausencia de los Facultativos que les pertenecia.

Los Tenientes Cárrega y Monglier y el Guardia Marina Durao, desempeñaron comisiones como Fiscales, Defensores y Secretarios en diversos procesos y sumarios.

El Guardia Marina Durao, con un piquete de ocho hombres del buque, formó la guardia de honor que acompañó los restos del Dr. Iriondo en el vapor «Resguardo» hasta la Ciudad de Santa Fé. Al terminar esta reseña del movimiento habido en este buque en el año de 1883, me permito recomendar á la atencion de V. S. y de la Superioridad, la conducta y buen desempeño en el cumplimiento de sus deberes, de los Oficiales que me han acompañado, que en su mayor parte forman la actual dotacion del buque y prestan sus servicios á bordo.

Dejo así cumplida la orden á V. S. de fecha 17 de Abril del año corriente.

Dios guarde á V. S.

Jorje H. Lawry.

Cañonera "Constitucion"

Cañonera Constitucion.

Bahia de San Blas, Marzo 6 de 1884.

Al Sr. Jefe del Estado Mayor General de la Armada.

De conformidad con lo ordenado por V. S. en nota fecha 11 de Enero ppdo., tengo el honor de elevar á V. S. la Memoria del buque de mi mando, correspondiente á los viajes, trabajos y movimientos habidos y efectuados en el trascurso del próximo pasado año.

Relativamente el objeto principal de hallarse esta cañonera en este punto y á los estudios hidrográficos que por órden superior le fueron encargados, me limitaré solamente á manifestar á V. S. someramente los principales hechos, reservando para la Memoria que de ellos se elevará oportunamente á la Superioridad; la pluralidad de detalles que le son concernientes.

Hallándose en vísperas de darse por concluido el cometido de esta comision, creo poder esperar el mas completo y feliz éxito, dado lo poco que resta hacer, calculando que en breve tiempo segun las mayores probabilidades, el fin habrá coronado los esfuerzos hechos en pró del mejor resultado de aquella.

El haberlo conseguido, será el mayor premio que esperar puedan los esmerados empeños empleados en trasformar lo que ayer fué para el navegante un puerto de dudoso refugio, en otro de fácil acceso, de seguridad y tendente para el futuro á la apertura de nuevas vias de comercio y comunicacion y al fomento de la poblacion en estas apartadas regiones de la República.

Desde lo espuesto en la Memoria del año anterior, háse continuado con la prosecucion activa de los trabajos, el levantamiento de los planos topográficos é hidrográficos de la Bahia, habiendo puesto en todo la prolijidad consiguiente á todo trabajo sério; sacrificando el tiempo á la exactitud, pensando que para trabajos de esta naturaleza, debe tomarse de éste lo necesario para conseguir resultados satisfactorios. Atendiendo ahora al tiempo trascurrido desde el levantamiento del plano existente de esta Bahia (año de 1883) y ademas guiados por las mismas instrucciones espresas en su derrotero por el ilustre Almirante Fitz Roy de la Armada Real Inglesa, donde se muestra dudoso al decir del «Ship Gat»—«es probable que tanto esta barra como el banco del medio, compuestos ambos esencialmente de cascajo muy suelto, cambian de posicion»—claro está que, en vista y para seguridad de la opinion avanzada, no debiamos concretarnos en semejante caso al simple valizamiento de una canal mal conocida, sinó á la obligacion de verificar un estudio nuevo y detallado de ella.

Lo primero, es decir, el mero acto de fondear las boyas, supuesto conocida la canal, á nadie escapa que es operacion harto fácil, sencilla y breve además, mientras que lo segundo requiere una aplicacion de mayores atenciones y disponibilidad de otros elementos, de muchos de los cuales ha carecido y carece este buque á causa de no poseer todavia nuestra Escuadra, muchos de los aparentes á esta clase de operaciones ó de hallarse los existentes ocupados en otros asuntos necesarios al servicio.

Si bien las primeras dificultades pudieron en parte salvarse, con la construccion de una embarcacion que suplía en algo á una de las principales, y de cuya construccion di á V. S. cuenta anteriormente, no sucedió así con la del tiempo, el cual se opuso siempre como rémora á nuestro trabajo.

Este, que en estas costas es de los mas variables, ora tan apacible como violento, nos mantuvo en lucha constante

ofreciéndonos un obstáculo mas que vencer y que por su independencia de toda voluntad, era tanto mas irremediable.

Concluiré señor Gefe mis consideraciones, declarando: que á pesar de todas las contrariedades sufridas, se han reconocido satisfactoriamente las canales y bajios de este puerto y valizado la mas aparente y de mejores condiciones, fondeando en ella, las boyas puestas para dicho objeto á mi disposicion.

Como complemento al valizamiento y á objeto de tener un punto fijo de recalada y norma para tomar las boyas, construyóse una torre de piedra en la parte mas elevada de Punta Rubia, visible de 10 á 11 millas con tiempo claro, suficiente por ahora á las exigencias de la navegacion en esta costa, pudiendo servir, no solamente para los que toman este puerto, sinó para los buques que hacen la carrera de Patagones.

Pasaré ahora á esponer lo puramente relativo al buque, el cual puede decirse, ha permanecido casi siempre en su fondeadero, salvo algunas salidas á la barra. El único viaje de alguna consideracion ha sido el últimamente verificado en Diciembre, de ida y vuelta al Cármen de Patagones, á consecuencia de tener que recibir en dicho punto víveres y otros artículos, y el que se efectuó sin novedad digna de mencionarse.

Hállase este buque como en el año anterior, en buen estado de conservacion, así como sus fondos, habiendo contribuido á esto los dos viajes efectuados al Rio Negro; á mediados de Diciembre último pintóse el buque exterior é interiormente, en sus obras muertas, haciendo una recorrida general del aparejo y habiendo continuamente durante lo demás del año, desocupado, siempre que el tiempo y las muchas otras atenciones exigidas por los trabajos lo permitian, sus pañoles de armamento, pólvora, artículos navales, víveres, etc., oreando su contenido y remediando á cuantos

pequeños desperfectos hánse manifestado en el curso ordinario del servicio.

Se ha recorrido tambien toda la maniobra, habiéndose cambiado el botalon que poseia, débil y en mal estado, por otro mas reforzado y de dimensiones mas aparentes á la resistencia que debia ofrecer.

Verificóse tambien el cambio de la verga de trinquete, haciendo con la que poseia, demasiado pequeña y endeble, un velacho volante, para mejora de las condiciones marineras del buque y para instruccion de la marineria, y por fin, se han hecho ligeras reparaciones en las embarcaciones menores, indispensables, dado naturalmente el continuo servicio en que son empleadas y el duro trabajo diario del transporte de la aguada necesaria al consumo del buque.

La máquina consérvase siempre en el mejor estado de uso corriente, habiéndose dedicado su personal á su especial cuidado.

La tripulacion sigue, como manifestaba en mi anterior Memoria, dando las mismas demostraciones satisfactorias de disciplina, actividad y celo, tanto en los rudos trabajos del valizamiento, como en los ejercicios, los cuales por causa de lo primero, no se han podido seguir con la regularidad deseada, pero á pesar de eso, nótese progreso en ambas instrucciones, marinera y militar.

Solo tengo que deplorar un hecho grave de aquellos inesperados, sucedido en tierra, y del cual di cuenta á V. S. en oportunidad.

Fuera de esto, únicamente hánse tenido que castigar ligeras infracciones de policia, al orden y régimen interno establecido.

Las condiciones higiénicas son buenas, no habiendo tenido ningun caso de enfermedad grave afortunadamente, esto sin duda es debido, no solo á la sana alimentacion que goza, como al continuo estado de movimiento y trabajo en

que ha sido mantenida, como tambien á las influencias benéficas del clima en este punto.

Además, cupo á la «Constitucion» prestar un servicio importante. Refiérome al salvatage del vapor inglés «Hutton Chaytor» procedente de Newcastle-on-Tine, con destino á Valparaiso con carga general y aparatos hidráulicos para los muelles de dicho puerto; el cual encalló en los bancos exteriores de esta Bahía el 21 de Marzo del año ppdo., y fué salvado de una pérdida completa gracias á los auxilios oportunos prestados por este buque, como comuniqué á V. S. tambien en oportunidad.

Quédame solo por ahora, recomendar á la consideracion de V. S. á la dotacion en general y especialmente á la oficialidad bajo mis órdenes, hallándose hoy como siempre animados del mejor deseo de cumplir y llevar á buen término cualquiera comision con que el Superior Gobierno tenga á bien honrarme.

Dios guarde á V. S.

Martin Rivadavia.

Cañonera “Bermejo”

Cañonera «Bermejo».

Rio Lujan, Febrero 1^o de 1884.

Al Sr. Gefe del Estado Mayor General de la Armada.

En contestacion á la nota de V. S. núm. 260 fecha Enero 26, paso á comunicarle que durante el año 1883, la bombardera «Bermejo» que hoy está á mi mando, se encontraba en Bahía Blanca, al mando del Sargento Mayor D. Enrique Howard, habiéndose ocupado segun datos sacados del libro de guardia y del de los maquinistas, en recorrer y conservar en perfecto estado las boyas del puerto; habiendo navegado 65 dias con un total de 883 horas y 950 de fuegos retirados.

Los trabajos hechos por los maquinistas en el tiempo que han estado fondeados en el puerto han sido, el de componer la lanchita á vapor que se hallaba en mal estado á causa de los continuos servicios que hacia, se arregló igualmente los tornillos de subir y bajar á vapor el cañon, quedando estos en perfecto estado.

Se compuso la pala del timon, cambiando algunos remaches y pernos como tambien uno de sus machos, por lo cual se varó el buque en la boca del arroyo Napostá. Las demás partes de la máquina, funcionan sin novedad, previas pequeñas composturas que se hicieron con los pocos elementos de que se disponian á bordo.

Los trabajos de herreria fueron, componer los grilletes de las boyas y retocar las cadenas cada vez que se suspendian estas.

Los del carpintero fueron, cambiar el fondo de la lancha, armar una casilla de madera en Monte Hermoso, para habi-

tacion de la gente que cuidaba el Faro y en reemplazo de una carpa que existia en esta, dicha casilla, fué mandada de Buenos Aires. Los demás trabajos han sido pequeñas composuras de botes, de poca importancia.

El equipaje, durante su permanencia en el Puerto de Bahía Blanca, se ocupó en la limpieza del buque, conservacion del casco y aparejo, haciéndose de nuevo el toldo del reducto y suspendiéndose las boyas para rascar y pintar.

La disciplina, á juzgar por lo que consta en el libro de guardia, estaba muy regular y sigue hasta el presente.

Durante el año 1883, han tenido que lamentar tres desgracias, el suicidio del guardian Peña, la muerte natural del indio Ponolaf y la del marinero de 1^a Sunmer, acaecida á causa de una herida que recibió en la cabeza, estando con permiso en tierra.

El 6 de Setiembre, la bombardera «Bermejón» levó sus anclas é hizo rumbo para esta Capital, donde fondeó en el puerto de la Boca el dia 11 del mismo mes á las 6 h. p. m. habiéndose tenido que poner á la capa por el espacio de 12 horas la singladura del 6 al 7, el resto del viaje fué sin novedad.

En el puerto de la Boca, permaneció el buque fondeado hasta el dia 2 de Octubre á las 10 h. a. m., en que se puso en marcha é hizo rumbo al arsenal de Zárate; fondeando este mismo dia para pasar la noche á las 10 h. 25' p. m. frente al banco de «Las Botijas», el dia 3 levó á las 5 h. a. m. y continuó su marcha con el rumbo anteriormente indicado, donde fondeó y atracó al costado de estribor del acorazado «Los Andes» á las 11 h. a. m., empezando inmediatamente el trabajo de desembarcar y depositar en dicho arsenal la pólvora existente en este buque.

En el mismo dia á las 4 h. p. m. se zarpó y pasando por el Capitan, se fondeó en la márjen derecha del Rio Lujan, entre la torpedera «Maypú» y la corbeta «Chacabuco», que-

dando amarrados con dos ancl@s y dos espías que se dieron á tierra á las 11 h del día 4.

Al regresar el buque de Bahía Blanca, quedaron en Comisión el Guardia Marina Gerardo Valotta, encargado del valizamiento y dos marineros del Faro de Monte Hermoso.

El 24 de Noviembre recibí el mando del buque, del Comandante Howard, quedando este listo para entrar en com-postura, á lo cual no se dió principio durante el resto del año, por no estar despachados los pedidos hechos al efecto.

Desde el día que me recibí del mando del buque, este ha permanecido amarrado en el punto del Río Lujan y de la manera antes indicada, donde se ha tratado de conservarlo en el mejor estado posible, apesar de los escasos elementos que se dispone.

Es cuanto tengo que decir á V. S. al respecto.

Dios guarde á V. S.

Emiliano Goldriz.

Vapor Aviso "Argentino"

Memoria del vapor aviso "Argentino" correspondiente al año 1883

El 14 de Julio de 1883 zarpamos á 8 h. a. m. de la Boca del Riachuelo y fondeamos en la Ensenada á 10 h. 35' a. m.

El 20 de Agosto zarpamos á 5 h. a. m. de la Ensenada y fondeamos á 6 h. a. m. al costado del acorazado «Almirante Brown».

El mismo dia zarpamos á 7 h. a. m. haciendo rumbo á Montevideo, fondeando en este puerto á 4 h. 15' p. m.

El 19 de Setiembre zarpamos del puerto de Montevideo á 9 h. a. m. con rumbo á Maldonado, fondeando en ese punto á 7 h. 25' p. m.

El 23 de Setiembre zarpamos de Maldonado á 6 h. a. m. en busca del escollo que se habia denunciado estar al Sud de la Isla de Lobos. Hicimos rumbo al S. E. navegando á 1/4 de fuerza hasta llegar á las inmediaciones de donde se suponía existir el escollo; se sondó hasta las 4 h. p. m. hora en que hicimos rumbo al N. 1/4 al N. E. para volver á nuestro punto de partida. A las 7 h. p. m. fondeamos en el puerto de Maldonado.

El 24 de Setiembre zarpamos del Puerto de Maldonado á 12 h. 5' a. m. con rumbo á Montevideo, fondeamos en ese puerto al costado del «Almirante Brown» á 8 h. a. m.

NOTA—Durante el año 1883, se hicieron varios viajes de la Boca del Riachuelo á Punta de Lara, donde estaba fondeado el acorazado «Almirante Brown».

CUADRO DEMOSTRATIVO DEL CONSUMO, RECIBO Y EXISTENCIA
DE CARBON DURANTE EL AÑO 1883.

MESES	Existencia carbon	Carbon recibido	Carbon consumido	OBSERVACIONES
	kilógramos	kilógramos	kilógramos	
Enero	11000	16000	8000	El «Almirante Brown» nos está haciendo la provi- sion de carbon pa- ra el consumo dia- rio de la cocina.
Febrero		16000	12000	
Marzo		10000	9000	
Abril		6000	12000	
Mayo		14000	10000	
Junio		10000	11000	
Julio			5000	
Agosto		19000	16000	
Setiembre...			4000	
Octubre		8000	5000	
Noviembre..			2000	
Diciembre...		2000	2000	
Total....		85000	96000	

CUADRO DEMOSTRATIVO DEL RECIBO, CONSUMO Y EXISTENCIA
DE RACIONES, DURANTE EL AÑO 1883.

M E S E S	RECIBO		CONSUMO	
	Oficiales	Marineros	Oficiales	Marineros
Enero.....	155	496	155	496
Febrero.....	140	448	140	448
Marzo.....	155	496	155	496
Abril.....	151	490	151	490
Mayo.....	155	496	155	496
Junio.....	151	490	151	490
Julio.....	155	496	155	496
Agosto.....	155	496	155	496
Setiembre.....	151	490	151	490
Octubre.....	155	496	155	496
Noviembre.....	151	490	151	490
Diciembre.....	155	496	155	496
Total.....	1820	5880	1820	5880

SEGUNDA DIVISION DE LA ARMADA

Acorazado "Los Andes"

Acorazado «Los Andes»

Puerto de Buenos Aires, Marzo 1° de 1884.

Al Sr. Gefe del Estado Mayor General de la Armada, Contra Almirante D. Mariano Cordero.

Tengo el honor de comunicar á V. S. el detalle de las comisiones y trabajos efectuados á bordo del buque de mi mando, durante el año trascurrido, que debe servir para la Memoria del Ministerio de Marina en el presente año.

Tratándose de comisiones, solo hay que mencionar el final de la estacion en el puerto de Montevideo, donde permaneci6 el buque á las 6rdenes del se6or Ministro Residente de esta Rep6blica hasta el 27 de Agosto ppdo., fecha en que fu6 reemplazado por el acorazado «Almirante Brown».

Esta y la de permanecer fondeado en la Barra por espacio de un mes, cuidando de hacer cumplir las reglas sanitarias á los buques en cuarentena, son las dos 6nicas comisiones en que ha sido ocupado el buque durante el a6o.

Los trabajos han sido, limpieza y pintura de los fondos del buque, en el dique Cibils de Montevideo, y cambio de artilleria en la torre.

La limpieza y pintura de la parte exterior del casco, fu6 llevada á cabo con toda prolijidad, habi6ndose encontrado el fondo del buque muy cubierto de vegetacion y mariscos, pero, en un estado muy bueno de conservacion, pues aun tenia una capa aunque muy delgada de la pintura que recibió en el dique de San Fernando en Abril de 1881, no

habiéndose descubierto, en parte alguna, mayor corrosion de las planchas que la notada en esa fecha.

El cambio de la artilleria de la torre se efectuó en Octubre ppdo., en Zárate, en cuyo punto se desembarcaron los cañones avant-carga Armstrong de 9 pulgadas, sustituyéndolos por otros, del mismo fabricante, de 8 pulgadas retro-carga.

Mientras se llevaba á cabo esta operacion, se mudó en parte el forro de madera del pañol de pólvora y se modificaron sus estantes á fin de dejarlos adaptados á las jarras de mayores dimensiones en que están colocados los cartuchos de la nueva artilleria.

Se han efectuado muchos otros trabajos, pero de poca importancia, pues solo han sido aquellos necesarios para la conservacion del buque y sus dependencias.

El estado actual de conservacion es bueno en general, como tambien lo es, el de organizacion y disciplina de la tripulacion, quien efectúa con regularidad sus ejercicios de Artilleria, Infanteria, maniobra, botes, etc. etc.

El estado higiénico es tambien bueno, no habiéndose contado durante el año mas que un dos por ciento de enfermos de muy poca ó ninguna gravedad.

Es cuanto tengo que decir.

Juan Cabassa.

Cañonera “Uruguay”

Los Pozos, Marzo 1° de 1884.

Al Sr. Gefe de la Armada, Contra Almirante D. Mariano Cordero.

Tengo el honor de acusar recibo de la nota de V. S. de fecha 27 de Febrero ppdo., y en cumplimiento de lo que ella dispone, paso á dar á V. S. el resúmen de los movimientos, trabajos, etc., efectuados en el buque de mi mando durante el año ppdo. de 1883.

Al empezar dicho año, se encontraba el buque al ancla en este puerto, de regreso de su comision á las Costas Patagónicas, ordenada en ocasion del paso de Vénus, á fin de auxiliar en lo posible las comisiones astronómicas de las diferentes naciones instaladas en dicha costa; y de lo que se dió cuenta en la Memoria del año 1882, y donde permanecié hasta el 11 de Diciembre, en que por órden superior zarpó con destino á la barra de este puerto á relevar el acorazado «Los Andes» en el servicio de vijilancia de cuarentenas, donde permanece al concluir el año. Este ha sido el único movimiento ordenado al buque en el año.

Las faenas principales en todo este tiempo han sido ejercicios de maniobra, Artilleria, Infanteria, zafarranchos de incendio y combate, etc. etc., en los que se ha conseguido el adiestramiento de la tripulacion. En todos estos ejercicios se ha podido notar la facilidad que tienen nuestros marineros para adiestrarse en poco tiempo en ejercicios y maniobras

de los que muchos de ellos no han tenido ni siquiera nociones.

La regularidad en los dias de los ejercicios y uniformidad de método de enseñanza, darán á no dudarlo, resultados muy satisfactorios en la Escuadra, y se podrian conseguir tripulaciones muy superiores á las actuales.

Se han efectuado tambien algunas maniobras de anclas cada vez que se observó movimiento en ellas despues de vientos duros y temporales.

El resúmen de los trabajos efectuados es el siguiente :

Cubierta: Recorrer toda la maniobra firme y darle alquitran, anidar burdas y obenquillos de masteleros, recorrer las flechaduras de las tres járcias y marcha pies de todas las vergas, rascar los palos, masteleros y perchas, componer el velámen, pintar los botes, amuradas y costado del buque. Todos estos trabajos fueron originados por los pequeños desperfectos que sufrió naturalmente el buque en la mar, con ocasion del viaje mencionado antes, al Estrecho de Magallanes. Además se ensayaron y corrigieron el velámen y toldos nuevos y se hicieron de éstos últimos para los botes.

Artilleria : Se hizo entrega al buque Escuela de Artilleria, de los dos cañones Vavasseur de 90 c/m, montajes y proyectiles, ordenado por nota del señor Jefe de la 2ª Division, de fecha 21 de Setiembre de 1883.

Herreria : Hacer candeleros para los toldos de los botes y herramientas para la máquina y herreria, hacer varios herrajes para la arboladura y componer faroles y lántias.

Máquina : Limpieza general y renovacion de piezas de poca importancia con el objeto de corregirlas ó ponerlas en perfecto estado de servicio.

Carpinteria : Hacer una caja para las banderas y componer los botes, y además, todos aquellos trabajos de estos ramos, de poca importancia y difíciles de enumerar por su estension, que son de utilidad á bordo.

El movimiento de Oficiales y marineros durante el año ha sido el siguiente:

Han pasado á continuar sus servicios al buque de mi mando, tres Oficiales y un Guardia Marina. Han pasado á continuar sus servicios á otros buques, tres Oficiales y dos Guardias Marinas. Han tenido licencia temporal de la Superioridad, cuatro Oficiales y un Guardia Marina. Ha habido setenta y dos altas de Contramaestre á marinero de 2a. y cuarenta y cinco bajas en las mismas gerarquias.

El movimiento del Detall es el siguiente:

Se han pasado al Ministerio de Guerra y Marina.....	4	Notas
Al Estado Mayor General de la Armada.....	46	»
Al Gefe de la 2ª Division Naval.....	469	»
A la Comisaria General de Marina.....	9	»

Las recibidas son:

Del Estado Mayor General.....	18	»
Del Gefe de la 2ª Division.....	95	»
De la Comisaria General de Marina.....	5	»

La Estadística de enfermedades durante el año, está representada por los números siguientes :

Oficiales.....	19
Sub-Oficiales.....	38
Marineros.....	135
Total.....	<u>192</u>

De las cuales ninguna con resultados graves, con escepcion de la de un marinero que le originó su pase al Hospital Militar, donde continúa asistiéndose.

El 16 de Noviembre ppdo., tuvo lugar á bordo el Consejo de Guerra levantado para juzgar al marinero Juan Cardoso, acusado de homicidio en la persona del de igual clase Pedro Viana, ambos de la dotacion del buque; formado de Oficiales subalternos y bajo la presidencia del infrascrito; el que dió por resultado la condena á presidio del acusado.

Los cronómetros del buque han permanecido á bordo durante el año, en observacion diaria por el Oficial de derrota, ya por observaciones astronómicas, ya por el observatorio de la Escuela Naval, y á propósito de cuyas indicaciones pasó dicho Oficial una nota al que suscribe, quejándose de la irregularidad de la hora de esa Reparticion, resultando que efectivamente el aparejo que despide la bola indicadora era deficiente, el que se corrigió despues, continuando sin embargo la diferencia notada anteriormente, por lo que se resolvió no hacer mas esas indicaciones y continuar con el método de observaciones astronómicas.

La entrega de los cañones chicos que ocupaban los portalones del alcázar, ha dejado indefensa esa parte del buque, por lo que seria de urgencia dotarla con otras armas mas modernas del mismo calibre, pues ademas de haber quedado el sitio desamparado, la tripulacion no puede perfeccionarse en los ejercicios de dichas piezas.

Tambien se hace notar la falta de ametralladoras de pequeño calibre, por ser armas cuyo manejo y mecanismo no conoce absolutamente la tripulacion. Esta circunstancia podrá llegar á ser un grave inconveniente, pues por su naturaleza son armas que pueden hacerse necesarias en cualquier momento, y de fácil embarque.

Es cuanto tengo que comunicar á V. S. en cumplimiento de la nota que origina la presente.

Dios guarde á V. S.

R. Blanco.

Bombardera "Pilcomayo"

Memoria de la Cañonera "Pilcomayo" correspondiente al año 1883

REPARACIONES

Por los muchos trabajos efectuados con este buque en el año anterior y por la influencia de los climas en que ellos tuvieron lugar, hacia necesario una compostura en las partes de madera que lo constituyen; en atención á esto con fecha 1° del mes de Febrero de 1883, se pidió la competente autorizacion.

Concedida esta, levó ancla del puerto de la Capital en donde se encontraba y se trasladò al Tigre, amarrándose á inmediaciones de los Talleres Nacionales, con cuyos elementos se debian ejecutar las obras. Estas consistieron: Cambiar cinco tablones de cubierta que se hallaban destruidos. Mudar forro y piso á la Santabárbara de babor. Poner piso á la camareta de Oficiales. Rebajar los soportes de las bitas y estopores. Hacer baos nuevos para los cuarteles del pozo del cañon. Cambiar cuatro metros de la cinta de estribor. Hacer en el castillete una gran caja de madera, para depósito de útiles de rancho. Hacer nuevo el escusado de los marineros. Componer el 3^{er} bote, cambiándole la mayor parte de su tablazon. Labrar y colocar un palo mayor nuevo. Calafatear y embrear toda la cubierta.

Como hubiera orden de alistarse para salir á la mar, en esa misma época se pidieron las perchas necesarias para cambiar toda la arboladura que hubiera sido útil en caso necesario, pero como se recibió contra orden, solo se hizo esto con el palo mayor, por ser compuesto el que habia, de cinco piezas y todas en mal estado; siendo pues inservible

aún para las necesidades que pudieran ocurrir en los rios á cuya navegacion fué destinado este buque.

Por esta causa se le quitó el castillete suplementario que en años anteriores se le habia colocado, el cual si bien constituia una defensa contra las olas, pero sin aumentar en lo mas pequeño su estabilidad, le quitaba á la artilleria un gran espacio batido por cuanto podia hacer fuego de ochocientos metros para adelante.

Está pues, respecto á esto en las mismas condiciones en que fué puesto al ser recibido de Europa. No pasaré adelante sin permitirme apuntar la idea que desarrollaria si no fueran tan estrechos los limites fijados en una Memoria, de que esta Cañonera haciéndole unas reparaciones en su artilleria, seria de doble mérito y mas adaptada para desempeñar las funciones á que se le destinará en tiempo de guerra.

El gran poder de la artilleria actual, su poco peso relativo, la construccion, sus condiciones de gobierno y costo proporcionado á la utilidad que le reportaria, son dignos de llamar la atencion de V. S. para los proyectos de cambios de armamento en caso que haya la mente de efectuarlos.

MÁQUINA

En este departamento se hicieron las composturas siguientes, bajo la direccion del señor Ingeniero de los Talleres Navales y del 1^{er} maquinista de esta.

En Marzo se sacaron los forros de madera de las calderas y se colocaron válvulas de goma nuevas á las bombas de aire de circulacion, de alimentacion y de achique.

En Mayo se colocó la chimenea nueva.

En Junio se colocó un hélice nuevo á la máquina de estribor.

En este mismo mes se colocó la bomba nueva del donqui.

Se colocaron en Setiembre las válvulas de goma nueva á las bombas de aire de circulacion y de alimentacion; y de

achique y se colocó tambien un manómetro nuevo en la caldera de babor. Terminados los trabajos espresados anteriormente, el dia 28 del mes de Junio de 1883 entró el buque al dique de San Fernando, donde se le rascaron y pintaron los fondos. El estado de estos no ha variado en nada, pues se encontraron como el año anterior al ser revisados. Es, pues, conveniente, para que ellos duren mucho tiempo conservándose así el buque, no dejar pasar mas de un año sin que entre al dique, pues es el término que resiste la pintura á la accion de las aguas.

VIAJES

Despues de terminadas las composturas del buque, se recibió orden de aprontarlo para zarpar para el Alto Paraná á conducir nuevamente la Comision hidrográfica que efectúa los estudios de aquel rio. Habiendo recibido á bordo el dia 12 de Agosto, todos los instrumentos, víveres y equipos pertenecientes á la referida Comision, se embarcó esta con todo el personal el dia 14 é inmediatamente zarpó del Rio Lujan.

El Paraná se hallaba bastante bajo, así que la mayor parte de la navegacion desde el puerto de la actual Capital de Entre-Rios hasta el de Corrientes, se hizo de dia, y así mismo hubo que parar muchas veces para ir á sondar y colocar boyas en los malos pasos, que eran numerosos. Al salir del Rio Lujan, el buque calaba 9 piés y medio y al llegar á Corrientes estaba en ocho y tres pulgadas, y no habiendo en los pasos del Alto Paraná mas de siete piés, la Comision tuvo que trasbordarse al paquete que hace la carrera de ese rio y que es de su nombre.

En virtud de las instrucciones recibidas anteriormente se siguió viaje hasta este puerto, al cual arribamos el 1° de Setiembre del próximo pasado, quedando el buque á las órdenes del señor Ministro Argentino Dr. D. Héctor Alvarez,

DISCIPLINA

Cada día se hace sentir mas la necesidad de un Código Penal, al cual sugetarse, pues como V. S. con su mejor criterio podrá comprenderlo, las faltas deben ser corregidas inmediatamente, aplicando las penas correspondientes, lo cual sirve de ejemplo en la tripulacion.

En este puerto el número de los desertores ha aumentado debido á que luego andan libres por las calles, seguros de que las autoridades, sea por indolencia ó por falta de práctica, no los aprehenden aún cuando se hallan reclamado debidamente. No obstante de hacerse lectura de leyes penales todos los Domingos, extractadas de las Ordenanzas Generales, con toda la formalidad y regularidad que lo determina, de hacerse ejercicios diarios de Artilleria, fusil, sable, botes, etc. etc., repartiéndose las horas del día en éstos y en trabajos marineros, de manera que, sin fatigar demasiado á la gente, sean de utilidad moral y práctica sin embargo del trato suave que se les dá y suministrarse de la mejor manera posible, se desertan.

Creo señor, encontrar la causa capital de esto, en la clase de marineros que tripulan los buques de nuestra Armada, pues son gente en su mayor parte aventurera que hallándose sin trabajo y no pudiendo llenar sus numerosos vicios, se enganchan ó se presentan voluntarios y permanecen á bordo hasta tanto reúnen una pequeña cantidad de dinero con el cual, aprovechando la primera oportunidad, van á continuar su vida vagabunda, interrumpida por la extrema necesidad; son gente que no toman apego al servicio y en quienes no nace el espíritu de cuerpo tan esencial á la disciplina, por mas que se empleen los medios adecuados á dicho fin. Estas tendencias á la desercion, son mas marcadas en los extranjeros.

Debo llamar la atencion de V. S. sobre la conveniencia que habria en hacer ejercicios al blanco con cañon y fusil,

pues á mas de ser tan esencial estos conocimientos en un caso de guerra, es un estímulo para el marinero, que recibiendo pequeños premios como ser bajadas á tierra extraordinarias ó un distintivo en el uniforme, concedido por los Comandantes del buque, con formalidad y justicia contribuirían á formar el espíritu de que antes he hablado,

Despues de cierto tiempo de enseñanza, en el cual ha aprendido la nomenclatura de las armas y utilidad particular de cada pieza que la forma y sus ejercicios generales, concurre á éstos con poca voluntad, porque comprende que necesita ensayarse á aplicar dicho conocimiento en el terreno práctico, y el tiro al blanco es el complemento que falta y estrañan y el cual les haria adquirir la conviccion de la utilidad que reportan esas constantes fatigas y con ella el estímulo.

HIGIENE

Está bajo la direccion del médico del buque, que ha sido objeto de constante atencion y debido á ello la salud del equipaje en lo que se refiere á enfermedades epidémicas ó climatéricas ha sido buena, pues las que predominan son por lo general de carácter venéreo y atendidas debidamente y á tiempo, no se ha producido á bordo durante el año, caso alguno de suma gravedad.

Valentin Feilberg.

Asuncion del Paraguay, Enero 20 de 1884.

MOVIMIENTO DE LOS ARTÍCULOS DE MÁQUINA DESDE EL MES DE ENERO DE 1883, HASTA EL MISMO MES DEL CORRIENTE AÑO

ARTÍCULOS	EXISTENCIA				CONSUMO			
	Kilos	Cantidad	Hojas	Docenas	Kilos	Cantidad	Hojas	Docenas
Aceite de Olivos.....	826	—	—	—	445	—	—	—
» » Valvolina.....	192	—	—	—	102	—	—	—
Carbon Cardiff.....	79057	—	—	—	64857	—	—	—
Grasa.....	7	—	—	—	3	—	—	—
Estopa.....	165	—	—	—	165	—	—	—
Goma redonda de patente	16	—	—	—	11	—	—	—
Cáñamo.....	58	—	—	—	29	—	—	—
Pintura verde.....	42	—	—	—	42	—	—	—
» negra.....	40	—	—	—	33	—	—	—
» blanca.....	40	—	—	—	40	—	—	—
Aceite linaza.....	150	—	—	—	87	—	—	—
Goma de válvulas, redonda	46	—	—	—	25	—	—	—
Limas.....	—	47	—	—	—	26	—	—
Agua raz.....	38	—	—	—	30	—	—	—
Chapa de bronce.....	4	—	—	—	4	—	—	—
Pintura minio.....	20	—	—	—	18	—	—	—
Papel Smeril.....	—	—	200	—	—	—	152	—
Válvulas de goma.....	12	—	—	—	2	—	—	—
Goma de guarnicion...	5	—	—	—	2	—	—	—
Goma en planchas para juntas	9	—	—	—	9	—	—	—
Borax.....	1	—	—	—	1	—	—	—
Estaño.....	6	—	—	—	5	—	—	—
Sal de amoniaco.....	1	—	—	—	1	—	—	—
Cola.....	4	—	—	—	4	—	—	—
Cabo de algodón.....	5	—	—	—	2	—	—	—
Piola surtida.....	9	—	—	—	9	—	—	—
Pinceles.....	—	20	—	—	—	17	—	—
Ladrillo Inglés.....	—	28	—	—	—	23	—	—
Mechas para lámparas.	—	—	—	6	—	—	—	4
Rondelas de fierro.....	—	720	—	—	—	684	—	—
» goma.....	—	36	—	—	—	24	—	—
Palletes.....	—	4	—	—	—	4	—	—
Cabo algodón 4 ^c	10	—	—	—	2	—	—	—
Smeril en polos N° 0....	1	—	—	—	1	—	—	—
Potasa.....	50	—	—	—	45	—	—	—

MOVIMIENTO DE LOS ARTÍCULOS DE ARTILLERIA DESDE EL
MES DE ENERO DE 1883, HASTA EL MISMO MES DEL
CORRIENTE AÑO.

ARTÍCULOS	EXISTENCIA			CONSUMO		
	Kilos	Metros	Cantidad	Kilos	Metros	Cantidad
Tiros Remington.....	—	—	3750	—	—	950
Aceite de olivos.....	100	—	—	72	—	—
Pintura blanca.....	50	—	—	50	—	—
» negra.....	25	—	—	25	—	—
Ladrillo Inglés.....	—	—	24	—	—	24
Piedra pomez.....	2	—	—	1	—	—
Franela.....	—	40	—	—	40	—
Lona algodón N° 6.....	—	120	—	—	120	—
Badanas.....	—	—	6	—	—	6
Pinceles surtidos.....	—	—	12	—	—	2
Grasa.....	25	—	—	24	—	—
Agua raz.....	25	—	—	25	—	—
Cera vírgen.....	5	—	—	1	—	—
Baldes de combate.....	—	—	12	—	—	1
Estopa de algodón.....	50	—	—	10	—	—
Aceite linaza cocido.....	25	—	—	10	—	—
» crudo.....	25	—	—	10	—	—
Bermellon.....	1	—	—	1	—	—
Paño Smeril.....	—	—	288	—	—	18
Jabon.....	50	—	—	10	—	—

MOVIMIENTO DE LOS ARTÍCULOS NAVALES DESDE EL MES DE
ENERO DE 1883, HASTA EL MISMO MES DEL CORRIENTE
AÑO.

ARTÍCULOS	EXISTENCIA			CONSUMO		
	Kilos	Metros	Cantidad	Kilos	Metros	Cantidad
Agujas surtidas.....	—	—	20	—	—	23
Aceite linaza cocido.....	269	—	—	192	—	—
" " crudo.....	85	—	—	72	—	—
Agua raz.....	50	—	—	45	—	—
Alquitran.....	25	—	—	10	—	—
Baldes de madera.....	—	—	18	—	—	6
Bicheros de hierro.....	—	—	2	—	—	2
" bronce.....	—	—	7	—	—	—
Cabo manila de 5 ^c	8	—	—	8	—	—
" " 3 ^c	28	—	—	28	—	—
" cañamo 7 ^c	230	—	—	131	—	—
" " 6 ^c	75	—	—	33	—	—
" " 5 ^c	93	—	—	38	—	—
" " 3 ^c	16	—	—	12	—	—
" algodon 3 ^c	29	—	—	10	—	—
" alambre 6 ^c	196	—	—	196	—	—
" " 4 ^c	57	—	—	18	—	—
Cera virgen.....	6	—	—	4	—	—
Cuadern. herrados, 20 ^c	—	—	—	—	—	4
Merlin surtido.....	20	—	17	15	—	—
Meollar y piola surtida..	20	—	—	17	—	—
Motones de 12 ^c	—	—	—	—	—	2
" para drizas.....	—	—	8	—	—	2
Guarda cabos hierro.....	—	—	12	—	—	30
Loneta.....	—	70	30	—	7	—
Lona algodon N° 6.....	—	514	—	—	472	—
Lanilla azul.....	—	45	—	—	45	—
" blanca.....	—	35	—	—	24	—
" roja.....	—	42	—	—	14	—
Ladrillo Inglés.....	—	—	20	—	—	17
Horquillas bronce.....	—	—	6	—	—	5
Hilo cañamo.....	3	—	—	3	—	—
" algodon.....	7k.500	—	—	7k.500	—	—
Hollados de bronce.....	—	—	250	—	—	200

(Continuacion)

ARTÍCULOS	EXISTENCIA			CONSUMO		
	Kilos	Metros	Cantidad	Kilos	Metros	Cantidad
Piedras de cubierta.....	—	—	9	—	—	9
Piazabal.....	52	—	—	52	—	—
Pinceles.....	—	—	24	—	—	16
Pintura blanca.....	250	—	—	250	—	—
» negra.....	58	—	—	48	—	—
» minio.....	388	—	—	259	—	—
» amarilla.....	24	—	—	10	—	—
» azul.....	11	—	—	4	—	—
» ocre.....	24	—	—	10	—	—
Jabon.....	50	—	—	50	—	—
Suela.....	7	—	—	6	—	—
Rollos.....	—	—	6	—	—	1
Remos.....	—	—	33	—	—	29

Valentin Feilberg.

Bombardera "República"

Cañonera «República».

Los Pozos, Marzo 24 de 1884.

*Al Sr. Gefe del Estado Mayor General de la Armada, Contra
Almirante D. Mariano Cordero.*

Tengo el honor de elevar á V. S. la Memoria del buque de mi mando, correspondiente al año ppdo.

Si V. S. nota alguna deficiencia en ello, es porque el que suscribe recién en Octubre de ese año se recibió del cargo de 2º Comandante y por consiguiente no está bien enterado de lo ocurrido en los meses anteriores, habiendo confeccionado esta Memoria con los datos obtenidos en los libros del buque.

Dios guarde á V. S.

Emilio Barilari.

Los viajes efectuados por este buque durante el año 1883 son los siguientes:

Al principiar el año, el buque se encontraba fondeado en el puerto de la Asuncion del Paraguay, á las órdenes del Ministro Argentino residente Dr. D. Héctor Alvarez.

Durante la estadia en este puerto, la tripulacion se ocupó en las faenas ordinarias del buque y ejercicios doctrinales; los que de vez en cuando sufrían interrupciones, motivado por el excesivo calor, el cual hacia imposible toda faena ó ejercicio.

El 3 de Abril de 1883 se recibió orden Superior de zarpar y ponerse á las órdenes del señor Gobernador del Chaco, á lo cual se dió inmediato cumplimiento, poniéndose en marcha el mismo dia hácia el puerto de Formosa, á pesar

de haber sufrido interrupciones en la marcha por la escasez de agua en los malos pasos, se fondeó en Formosa el día 4.

El 5 de Abril se embarcó el Batallon 11 de Infanteria de Línea con sus Gefes y Oficiales, el que debia formar parte de la fuerza espedicionaria al interior del Chaco. El mismo día á las 3 h. 40' p. m. zarpaba de este puerto, recibiendo orden de conducir la fuerza embarcada, y á remolque cargada de mulas la chata «Sara», hácia el puerto Barranqueras (Colonia Resistencia), fondeando en este puerto el día 6, efectuando inmediatamente el desembarco de la tropa.

El 8 de Abril se recibió orden de ponerse en marcha con el buque hácia el Empedrado, á prestar auxilios al torpedero «Maipú» que se hallaba varado próximo á este paraje, á las 3 h. p. m. se puso el buque en marcha, habiendo tenido que fondear durante la noche por la poca agua y malos pasos.

El día 9 á las 6 h. a. m. se continuó la navegacion, fondeando el mismo día á las 10 a. m. en el paraje denominado Chinuatá, donde se encontraba varado el «Maipú».

Inmediatamente de arribar se procedió á prestar todos los auxilios posibles para sacar al buque, habiendo sido infructuosos todos los trabajos, teniendo que suspender la faena para el día siguiente.

El día 10 se continuó todo el día trabajando sin resultado alguno.

El 11 continuamos el trabajo, consiguiendo despues de muchos esfuerzos que el buque zafase de la varadura á las 6 h. p. m.

Habiendo dejado el torpedero «Maipú» sus anclas y cadenas que empleó en sus trabajos, se me ordenó los suspendiese; ejecutado que fué este trabajo fueron entregadas dichas anclas y cadenas al «Maipú».

Una vez terminada la comision de auxiliar al torpedero «Maipú» zarpamos con destino al puerto Barranqueras, segun instrucciones del señor Gobernador del Chaco, á cuyas órdenes se encontraba el buque.

El día 14 de Abril zarpamos de este punto con destino á Corrientes, conduciendo á remolque la chata «Sara», regresando el mismo día á Barranqueras, donde llegamos á las 6 h. p. m. con la chata cargada de caballos para las fuerzas expedicionarias.

El día 17 zarpamos del puerto de Corrientes remolcando á la chata «Sara», habiendo recibido orden del Gobernador del Chaco en campaña, por intermedio de su Secretario Comandante D. Luis Fontana, de conducir ganado caballar de este puerto al de Barranqueras; para la fuerza que se hallaba expedicionando en el interior del Chaco.

Zarpamos el 24 de Abril con la chata «Sara» á remolque, cargada de caballos, habiendo hecho cuatro viajes de esta clase en los días 24, 25 y 26 de dicho mes.

Durante el mes de Mayo se hicieron cinco viajes entre los puertos de Barranqueras y Corrientes en diversas comisiones para las fuerzas expedicionarias del Chaco.

El 2 de Junio zarpamos del puerto de Barranqueras con destino á Corrientes conduciendo al señor Gobernador del Chaco y su Estado Mayor de regreso de la expedicion, regresando á Barraqueras el día 5.

Por orden del señor Gobernador el Chaco, zarpamos el día 7 de Junio con destino á Formosa, conduciendo al Batallon 11 de Infanteria de Línea, llegando á dicho punto el día 8, concluida esta comision, zarpamos el 14 con destino á Corrientes.

Habiendo recibido orden de bajar á Buenos Aires, zarpamos el día 24 de Junio, conduciendo al señor Gobernador de Misiones, Coronel D. Rudecindo Roca. El 28 del mismo mes fondeamos en el Rio Lujan de regreso de la Estacion en el Paraguay y demas comisiones desempeñadas por el buque.

Despues de esta comision, el buque ha quedado en condiciones de sufrir reparaciones de consideracion, por cuyo motivo se ordenó se amarrara el buque en el Rio Lujan pró-

ximo á los Talleres de Marina, se desarmó la máquina para limpiarse y ser reparada, pasando una Comision á bordo con objeto de examinar el estado del buque y ver las reparaciones necesarias á efectuarse; dicha Comision la componian el ex-Gefe de los Talleres y Arsenales de Marina, Comodoro D. Luis Py, su Secretario D. Guillerino Foley, el ex-Ingeniero de los Talleres D. Tomás Wood y el Maestro Mayor de ribera D. Tomás Iglesias. Del exámen efectuado por dicha Comision, resultó ser necesario, las reparaciones siguientes :

El cambio de cubierta principal, el puente, casillas de id, tambuchos de cubierta, cubierta de los sollados y cámara, forro de los pañoles, el palo trinquete y otras reparaciones de detalle, á mas entrar al dique para cambiar el hélice de babor, el que tiene una pala rota y el buje del mismo por estar muy gastado, rascar y pintar los fondos del buque.

Habiendo sido aumentado el personal del buque, segun el presupuesto vigente y siendo los sollados de capacidad muy reducida para el equipaje, exigiendo así que los Oficiales de Mar alojen en sus pañoles respectivos, aunque son éstos con la comodidad necesaria, carecen de ventilacion, cuyo inconveniente podria salvarse al efectuar reparaciones en el buque, abriendo dos portillas en el costado, al pañol del Contramaestre, al del Condestable y al del Maestre de Viveres.

Habiendo recibido órden de zarpar lo mas pronto posible á la Rada Exterior, para desempeñar el servicio de cuarentenario, zarpé el dia 13 de Enero, á cumplir dicha comision, en la que permaneci6 el buque hasta el 5 de Febrero, que se orden6 fondear en Los Pozos.

La disciplina en el equipaje se ha conservado bien, así como el estado sanitario é higiénico del buque.

Dios guarde á V. S.

Emilio Barilari.

Vapor "Rosetti"

Vapor-Trasporte «Rosetti».

Boca del Riachuelo, Marzo 1° de 1884.

Al Sr. Gefe de la Armada, Contra - Almirante D. Mariano Cordero.

En cumplimiento á la órden circular de V. S., tengo el honor de elevar á su conocimiento las operaciones efectuadas en el buque á mi mando en el año pasado.

Durante este año, el buque efectuó un viaje del Paraná al puerto de Formosa, haciendo escalas en los puertos de Goya, Corrientes y Resistencia, en cumplimiento de varias comisiones desempeñadas en esos puertos; que bien pueden ser clasificadas como importantes, y á pesar de su reducida tripulacion, ha podido vencer los obstáculos y cumplirlas á satisfaccion de la Superioridad.

La organizacion de su tripulacion no fué descuidada sin embargo y puedo asegurar á V. S. que todos los Oficiales que componen el Estado Mayor del buque á mi mando, han contribuido con su contraccion y estudios al adelanto intelectual y práctico y conservacion de sus respectivos cargos.

Paso á hacer la reseña minuciosa de los diferentes viajes y comisiones efectuados.

El dia 13 de Enero del año 1883, zarpé del puerto del Paraná con destino al de Goya, donde fondeé el dia 14 del mismo, en dicho puerto desembarqué por órden superior 50 toneladas carbon de piedra Cardiff, las que entregué al Sub-Prefecto Marítimo de ese punto.

El dia 15 de Febrero del mismo año, en cumplimiento á órdenes superiores, zarpé de ese puerto con destino al de

Reconquista, trasportando 500 caballos destinados á la guarnicion al mando del Coronel D. Manuel Obligado. Empleamos en dicha operacion cinco dias, regresando en seguida otra vez al puerto de Goya, donde permaneci hasta el 29 de Marzo del mismo año en que zarpé con rumbo al puerto de Corrientes, permaneciendo en este punto hasta el dia 1° de Abril, en que habiendo recibido órdenes por telégrama del señor Ministro de la Guerra, me dirigí al puerto Resistencia, donde tomé á remolque la chata «Sara» perteneciente á la Gobernacion del Chaco, conduciéndola hasta el puerto de Formosa donde fondeé el dia 2 de Abril.

Durante mi permanencia en este puerto, entregué á la Gobernacion del Chaco, 25 toneladas de carbon, las que desembarqué en tierra, 25 toneladas á la cañonera «República» y 7 al vapor aviso «Avellaneda» en cumplimiento á órdenes de la Superioridad.

El 30 de Noviembre del mismo año, por orden superior me puse en viaje con el buque de mi mando con destino á la Capital, conduciendo el Batallon 11 de Línea, llegando á la Boca del Riachuelo el dia 4 de Diciembre á las 2 p. m., donde desembarqué el Batallon, sus equipos y pertrechos.

Es cuanto tengo que decir al respecto.

Dios guarde á V. S.

Walter J. Green.

Cútter "Santa Cruz"

Cutter «Santa Cruz».

Rio Lujan, Febrero 2 de 1884.

Al Sr. Gefe del Estado Mayor General de la Armada.

Tengo el honor de elevar la Memoria de las operaciones practicadas por el buque de mi mando durante el año que acaba de terminar.

Para el exacto conocimiento de éstas, me ha de ser permitido dar principio á esta Memoria, desde el dia de mi salida del puerto de la Boca. efectuada en Noviembre de 1882.

Habiendo terminado las reparaciones á que fué sometido el buque de mi mando, y estando listo para hacerme á la mar, con fecha 30 de Octubre pedí á la Superioridad autorizacion, para practicar el crucero de la Costa Sud, desde el Chubut hasta Bahia Desvelos, lo que me fué concedido; en esta virtud el dia 25 de Noviembre de 1882 á las 8 h. a. m., largamos las amarras poniéndonos en movimiento á remolque del vapor «Oriente» que esprofeso tomé hasta salvar las boyas del canal.

A las 9 a. m. largamos el remolque é izamos todo el paño, haciendo rumbo á desembocar el Rio de la Plata, navegando con toda felicidad llegamos al Golfo Nuevo el dia 4 de Diciembre, dando fondo en Bahia Crak á 9 h. 30' p. m.

El dia 5 de Diciembre zarpamos de dicha Bahia y dimos fondo en Puerto Madryn á las 4 h. p. m.

El dia 7 cambiamos de fondeadero á Puerto Roca, pocas horas despues zarpábamos nuevamente para rada Pirámide,

situada al Norte del golfo, permaneciendo allí hasta el día 10 en que nos dirigimos nuevamente á Crak con el objeto de hacer aguada.

El día 14 zarpé de Crak con rumbo á desembocar el golfo, haciendo luego al Sud, navegamos hasta el día 16 en que á las 9 h. 30' p. m. dimos fondo en la cala de la Isla «Los Leones», poniéndonos en comunicacion con los habitantes de ella.

El día 18 zarpé para la Bahía Gill, entrando á la del Horno el mismo día, el 21 me dirigí en un bote que me proporcionaron los habitantes de «Los Leones» con objeto de reconocer los puertos de la Costa hasta Mili.

El 30 mandé al Piloto á Leones á entregar el bote, regresando éste el mismo día, manifestándome no haber encontrado á nadie, solo una inscripcion en francés, en una pizarra, que decia así: «Ruego que coloque el bote en su puesto, nosotros salimos en el vapor del Pacífico», y que en la torre que existe en la parte mas elevada de la Isla, estaba izado el pabellon Francés y el Argentino enrollado al pié del asta.

El 1° de Enero ordené al Guardia Marina Rolon, se trasladase á la Isla, arriase el pabellon Francés é izase el Nacional, tomando al mismo tiempo un inventario de lo que á la vista apareciese, pues las habitaciones habian quedado cerradas, regresó este Oficial el mismo día dando cumplimiento á lo ordenado.

El 5 de Enero salté del Horno con rumbo á Deseado dando fondo en dicho puerto á 3 h. p. m.

El día 12 me dirigí á la Isla de los Pengüines á objeto de ponerme en comunicacion con una barca que desde el día 2 venia observando desde «Los Leones». Al ceñir para tomar el fondeadero de la Isla, tocó el buque de mi mando en un escollo no marcado en las cartas, el que tiene siete piés ingleses en marea baja; la situacion de este escollo y sus demoras las encontrará V. S. en el plano que con la nota de

su referencia fué elevado con fecha 25 de Junio. Salvado el escollo, me puse al habla con la barca, esta era la «Island Billed» fletada por la sociedad Fauvety y C^a, que iba á extraer productos naturales con autorizacion superior, de cuya concesion tenia yo conocimiento.

El mismo dia regresé á Deseado. Dos veces intenté dirigirme á Desvelos, pero los malos tiempos que reinaron en ese entónces, me hicieron desistir de mi intento, en vista de este inconveniente resolví hacer un viaje por tierra, el cual lo efectué hasta Punta Gill.

Como en el mes de Febrero terminara el crucero que practicaba y á fin de aprovechar mi permanencia en los puertos ya mencionados, con fecha 5 de Noviembre de 1882, elevé una nota á la Superioridad, pidiendo la vénia para que una vez practicado el crucero, hiciera una pequeña exploracion al Rio Deseado, lo que me fué concedido con fecha 23 de Noviembre del mismo año, en esta virtud el 4 de Marzo la efectué, como dí cuenta á V. S. en el informe y planos elevados con fecha 25 de Junio.

Terminada esta exploracion el dia 1° de Mayo á 7 h. 30' a. m. zarpé con rumbo á Rio Negro; el 4 del mismo á causa de un fuerte temporal arribé á la Isla de Toba, el 5 salté de Toba y entré á puerto Egg ó San Antonio, el dia 6 zarpé de Egg entrando á Rio Negro, el dia 9 del mismo permaneci fondeado en aquel puerto, hasta el dia 28 de Setiembre, en que zarpé para Golfo Nuevo á las órdenes del Comandante del transporte Nacional «Villarino» Sargento Mayor D. Federico Spurr.

El 1° de Octubre dí fondo en Puerto Roca, y quedé encargado de la direccion de los trabajos de perforacion que se practicaban, con el fin de proveer de agua potable á este puerto.

El dia 8 de Noviembre me ordenó el Comandante Spurr, que inmediatamente llegase el cutter «Bahia Blanca» hiciera

entrega de la comision que allí desempeñaba, é hiciese rumbo á la Capital á recibir órdenes.

El 11 llegó el «Bahia Blanca» y el 12 dando cumplimiento á lo ordenado me hice á la vela dando fondo en la Boca del Riachuelo el 23 de Noviembre á 8 h. a. m.

Inmediatamente de presentarme al Estado Mayor se me comunicó que habiendo sido designado con mi buque para formar parte de la Division espedicionaria al Atlántico del Sud, me pusiera á las órdenes del Gefe de dicha Division Coronel D. Augusto Lasserre.

Al cumplir con lo ordenado hice presente al señor Coronel, que el buque de mi mando exigia reparaciones, el que en vista de esto me ordenó se procediese á la ejecucion de ellas, las que en ia actualidad se practican.

Al dar cuenta á V. S. de las operaciones practicadas por el buque de mi mando durante el año que ha terminado, me es grato saludar á V. S., á quien Dios guarde,

Francisco Villarino.

Cúter "Patagones"

Puerto del Carmen de Patagones, Febrero 3 de 1884.

Al Sr. Contra Almirante, Gefe de la Armada D. Mariano Cordero.

Dando cumplimiento á lo ordenado por V. S., tengo el honor de elevar la Memoria del Cútter de mi mando, correspondiente al año de 1883.

Dios guarde á V. S.

Juan J Ballesteros,
Comandante.

Memoria del Cútter "Patagones".

El 1° de Enero se hallaba el Cútter de mi mando fondeado y amarrado en el Canal Viejo en la Boca del Riachuelo, por la popa de la corbeta nacional «Cabo de Hornos».

La permanencia en ese punto fué empleada en preparar convenientemente el buque, con el fin de estar listo á primera orden superior.

El 24 de Enero recibí una nota del señor Contra-Almirante, ordenándome zarpar á la mayor brevedad con destino á Bahia Blanca, á objeto de ponerme de acuerdo con el Sub-Prefecto de dicho punto, para prestar los servicios del puerto en el Cútter de mi mando.

El 21 de Abril, salté de la Boca del Riachuelo con destino á Puerto Deseado, con la orden de prestar auxilios y cooperacion al Explorador D. Antonio Oneto, en todos los trabajos y operaciones que lo requirieran, fondeando en aquel puerto á los 15 dias de navegacion, sin la menor novedad durante el viaje.

Nuestra estadia en Puerto Deseado la empleamos en

ayudar en sus trabajos y operaciones al Explorador señor Oneto, midiendo terrenos y sondeando por la parte S. frente al punto donde existía la Sub-Prefectura y Galpones, con el fin de formar el plano de un fondeadero en la ensenada formada por la punta E. y la O.

El día 17 de Mayo á la 1 p. m. pasó garreando el lanchon «Coronel Solier», que se hallaba fondeado frente á la Sub-Prefectura, en la indicada ensenada.

La corriente le llevaba aguas arriba arrastrando las anclas enredadas.

Ordené fuera el bote en su auxilio, pero nuestros esfuerzos fueron inutilizados por la fuerza de la correntada;— sin embargo, al amanecer del día siguiente, nuestro bote encontró al lanchon «Coronel Solier» á distancia de 4 millas mas ó menos de las Ruinas, de donde fué traído á remolque sin ninguna averia que lamentar.

El 17 de Setiembre, salté de Puerto Deseado con destino al Puerto del Cármen de Patagones, por disposicion del Explorador Oneto, Gefe de la Expedicion, á cuyas órdenes me hallaba con el Cútter de mi mando, con el objeto de llenar una comision que me encomendaba el Sub-Prefecto de Puerto Deseado, debiendo regresar acto continuo al citado puerto.

En ese viaje á Patagones, fueron conducidos á bordo del Cútter, seis tripulantes de la barca «Bariloche», naufragada en la entrada de Puerto Deseado.

El 30 de Setiembre, fondeamos en Patagones, donde permanecimos esperando órdenes y víveres para regresar á Puerto Deseado.

El 3 de Noviembre, recibí una nota del Comandante del transporte nacional «Villarino», por la cual me comunicaba que la Superioridad habia dispuesto zarpara con el Cútter de mi mando en la primera oportunidad, con destino á Puerto Roca, en Golfo Nuevo, á objeto de relevar al cútter «Santa Cruz» que se encontraba en aquel punto.

En cumplimiento de esa orden, zarpé del Puerto de Pa-

tagones el día 5 de Noviembre, fondeando el 11 del mismo mes en Puerto Maudre, Golfo Nuevo, sin haber ocurrido ninguna novedad durante el viaje.

En ese puerto me fueron entregadas el día 12 de Noviembre por el Comandante del cutter «Santa Cruz», las instrucciones que me enviaba el Comandante del transporte nacional «Villarino»,—á las cuales debía sujetarme mientras durase la Comision de perforacion en Puerto Roca.

El 22 de Noviembre levantamos el ancla y fuimos á fondear en ese puerto, donde embarcamos al maquinista, ayudante y marineros encargados de la perforacion, los cuales se dirigian parte al Chubut y la otra á Patagones, á causa de no haber podido terminar su comision por haberse concluido los caños para el pozo sin haber encontrado agua.

El 23 de Noviembre, zarpamos con destino á Golfo Nuevo.

El 24 de Noviembre, fondeamos en la Boca del Chubut y desembarcamos al Maquinista, Ayudante y tres marineros que tomamos en Puerto Roca.

El 27 de Noviembre, reembarcamos nuevamente al citado maquinista para conducirlo á Patagones por orden superior.

Nos pusimos en viaje con destino á ese punto, el 28 de Noviembre y el 9 de Diciembre fondeamos en el Puerto de Patagones, sin novedad durante el viaje.

Allí permanecemos esperando órdenes y víveres.

El 14 de Diciembre recibí una nota del Comandante del transporte «Villarino», por la que se me ordenaba zarpar en primera oportunidad, haciendo rumbo al Puerto del Chubut. Una vez allí, el Sub-Prefecto de aquel punto pondria á mi disposicion ocho marineros con sus víveres correspondientes para ser conducidos á Puerto Roca, Golfo Nuevo, á objeto de continuar los trabajos de perforacion, una vez que se les incorporara el maquinista que debia dirigirlos y el cual iba en el transporte «Villarino.

El 20 de Diciembre, salté del puerto del Cármen de Patagones con destino al Chubut y Puerto Roca.

El 23 de Diciembre, fondeamos frente á la Boca del Chubut.

El 24 de Diciembre, avisté al transporte «Villarino» que venia del S.—Fondeó cerca del Cúter y su Comandante me dió orden de zarpar inmediatamente en direccion á Puerto Roca, lo que se efectuó al momento.

El 26 de Diciembre fondeamos sin ninguna novedad durante el viaje, en Puerto Roca, al lado mismo del transporte «Villarino» que encontramos allí.

El 27 de Diciembre á las 6 a. m., zarpé de Puerto Roca el transporte «Villarino», dejándome las instrucciones que debia observar en los trabajos de perforacion de ese puerto. De conformidad con lo ordenado por ellas, debia prestar en primer lugar, toda mi cooperacion al maquinista encargado de ese trabajo;—debia vigilar personalmente las obras, llevando una nota diaria de los metros perforados.

Cuatro marineros del «Villarino» quedaban para prestar sus servicios en ellas, en union de los del Cúter de mi mando.

Finalmente, cuando el maquinista dijera que no se podia continuar el trabajo, ya fuera por falta de caños, ya por otro cualquier inconveniente, debia proceder á embarcar el personal á bordo del Cúter y conducirlo á Patagones, dando cuenta á la Superioridad del resultado de la comision.

El dia 27 de Diciembre se dió principio á los trabajos, preparando la cábria, caldera, máquina y demás útiles necesarios.

El 10 de Enero de 1894, despues de un continuo y asiduo trabajo, y habiendo llegado ya la perforacion del pozo, á la profundidad de ciento y nueve metros, con cincuenta y cinco centímetros, se quebraron los tubos en tres pedazos, inutilizándose así, tan importante como adelantada empresa.

El 12 de Enero, dando cumplimiento á las instrucciones recibidas, me puse en viaje de Puerto Roca con destino á Patagones, en cuyo puerto fondeamos el 22 de Enero, sin haber ocurrido ninguna novedad durante el viaje.

De ese punto telegrafié al Comandante del transporte «Villarino» dándole cuenta del desgraciado resultado de nuestra comision.

Actualmente, espero órdenes Superiores en el Puerto del Cármen de Patagones, habiendo recorrido en los viajes relatados, toda la costa Patagónica, puerto por puerto y golfo por golfo, la Isla de Leones y Tower y la Isla Pengüin, hasta Puerto Deseado, sin haber encontrado en dicha costa obstáculos de ninguna especie.

Juan J. Ballesteros,
Comandante.

Puerto del Cármen de Patagones, Enero 22 de 1884.

Ponton "Necochea"

Boca del Riachuelo, Marzo 1º de 1884.

Al Sr. Gefe de Estado Mayor General de la Armada, Contra Almirante D. Mariano Cordero.

Tengo el honor de adjuntar á V. S. una planilla del movimiento habido en el buque de mi mando correspondiente al año 1883. Por ella se impondrá V. S. que las únicas operaciones hechas aparte de la limpieza y conservacion del buque, han sido el recibo y entrega de carbon á los buques de la Armada.

Este buque, señor Contra Almirante, ha permanecido durante el año 1833, amarrado en el Riachuelo, y como está destinado á depósito de carbon, y su tripulacion es tan limitada, solo se ha concretado á lo que deajo enumerado.

Dios guarde á V. S.

Angel Castello.

PONTON «NECOCHEA»

Planilla demostrativa del carbon recibido y entregado á los buques de la Armada, durante el año de 1883

Buques de la Armada	Kilos
Carbon recibido en depósito.....	221025
ACORAZADOS.....	{ «Los Andes»..... 48000
	{ «El Plata»..... 75000
CAÑONERAS.....	{ «Paraná»..... 45855
	{ «Uruguay»..... 28966
TORPEDERA.....	{ «Maipú»..... 50000
TRASPORTES.....	{ «Villarino»..... 250822
	{ «Rosetti»..... 150000
VAPORES AVISOS.....	{ «Resguardo»..... 49563
	{ «Argentino»..... 68000
	{ «Avellaneda»..... 10000
	{ «Gambeta»..... 3000
VAPORES DE LA ADUANA....	{ «La Capital»..... 21890
	{ «Inspector»..... 27549
LANCHA Á VAPOR.....	{ «Paraná»..... 7000

Boca del Riachuelo, Marzo 1° de 1883.

Angel Castello.

DIVISION DE TORPEDOS

Torpedera "Maypú"

Division de Torpedos.

Rio Lujan, Abril 2 de 1884.

Al Sr. Gefe de Estado Mayor General de la Armada.

Adjunto á V. S. dividida en cuatro secciones, la Memoria de la Division de mi mando correspondiente al presente año.

Dios guarde á V. S.

Ceferino Ramirez.

ENSAYOS

Agosto 10 de 1883—Se levantó vapor en la lancha de 1ª clase «Ferrer», y se cargó el torpedo núm. 1333.

Se procedió á verificar el estado general de la cañeria de comunicacion entre el acumulador y el muelle de lanzamiento.

En este mes se trajeron de Zárate las torpederas de 2ª clase Thornicrofh núm. 1 y 2 alistándolas para el servicio.

La número 2, fué varada en el varadero de la izquierda. La número 1 puesta en estado de servicio.

MES DE SETIEMBRE

Durante el mes de Setiembre se efectuaron unos ensayos preliminares de máquina, con la núm. 1, pudiendo notar la frecuencia de las ebulliciones en las calderas, debido á que el agua del Rio Lujan es muy barrosa, y cargada de materias orgánicas. La máquina por lo general, funcionó muy bien.

MES DE OCTUBRE

Ensayos Oficiales, presenciados por S. E. el señor Presidente de la República y por el señor Ministro de Guerra y Marina, acompañados de numerosa comitiva, el 14 de Octubre de 1883.

TORPEDOS DE BOTALON

1^a—La torpedera de botalon Thornicrofh de 2^a clase núm. 1, se dirigió contra una balsa formada de 4 barricas para destruirla con un torpedo Mac Evoy que llevaba en la estremidad de su botalon, no tuvo éxito. La inflamacion de la carga debia ser á voluntad. La prueba de conductibilidad efectuada con el galvanómetro fué satisfactoria. Reconocido el torpedo, resultó que el hilo de platina de la espoleta habia sido derretido al pasar la corriente eléctrica, pero sin embargo, el algodón pólvora y el fulminante de mercurio no habian detonado, por no encontrarse éstos en buen estado; tal fué la causa de no haber hecho explosion el torpedo.

2^o—Se cambió el torpedo Mac Evoy por uno de ejercicio compuesto de una bolsa de goma conteniendo 12 kilogramos de piroxilina con igual éxito que el anterior, no explotó, el conductor se habia cortado al rayar el botalon, por haberse enredado. Las maniobras fueron sin embargo ejecutadas con limpieza y suficiente rapidez en estos dos ataques.

3^o La torpedera de 2^a clase Thornicrofh «Primera» se dirigió contra un tablado que habia sido fondeado verticalmente, cerca del casco á pique del «Fulminante», y con un torpedo preparado en la Estacion de Torpedos en pocos momentos, cargado con 19 kilogramos de algodón pólvora, le destrozó en gran parte al producirse la explosion, levantándose una inmensa columna de agua é inundando esta el departamento de proa de la torpedera, cuya tapa habia saltado á consecuencia de la violenta conmocion que produjo la explosion.

El botalon, que en un ensayo anterior habia quedado reducido á 8^m, solo media 2^m despues de esta explosion. Las maniobras muy bien ejecutadas.

TORPEDOS AUTOMÓVILES WHITEHEAD

Se habia recibido orden de hacer explotar un torpedo Whitehead, á cuyo efecto se construyó un tablado de 40 piés de largo por 10 de ancho, el cual se fondeó á alguna distancia del casco del «Fulminante» un poco aguas abajo; mas tarde se recibió contra orden para que no se hiciera explotar ningun Whitehead. La torpedera «Ferré» debió lanzar los dos torpedos, á los cuales no hubo mas tiempo que el de quitarles las espoletas.

Núm. de los torpedos	Presion del aire en el torpedo		Graduacion	Número de dientes	Inmersion del torpedo	Distancia á recorrer	Desvío del torpedo al llegar al blanco	Distancia del blanco en el momento del disparo—	OBSERVACIONES
	Atmósferas	tubo							
1	70	2	4	1 ^m 70	200	Recorrió su trayectoria en línea recta en una distancia de 150 ^m , desviándose entonces á consecuencia de haberse enroscado en sus hélices un pedazo de lona.
2	70	2.5	4	1'70	200	Buena trayectoria.

NOTA—No fué posible apreciar los desvios, pues estos torpedos no fueron disparados contra ningun blanco, ni en direccion á algun punto fijo. El primer torpedo fué á enterrarse en la costa baja de la márgen derecha del rio Lujan. Los dos disparos fueron hechos contra la corriente.

MÁQUINA

Presion de la caldera	Vacio en el condensador	Revoluciones	Velocidad máxima	OBSERVACIONES
120 lbs.	0 ^m 730 ^m	422	15.8	El rio bajando con mucha fuerza. Las aguas muy sucias.

A consecuencia de encontrarse las aguas bajando y por consiguiente el río con poca profundidad, el gobierno de la «Ferré» dejó bastante que desear, debiendo sin embargo tenerse en cuenta que por esas mismas razones y debido á la estrechez de los canales, se ha empleado únicamente el timon de popa, no siendo prudente conectarlo con el de proa, pues éste podría sufrir averias de importancia.

TORPEDOS DE FONDO

1° Una balsa formada de seis barricas, aseguradas fuertemente entre sí por tablones, habia sido fondeada frente al paseo «Victorica», se fondeó un torpedo de ejercicio (improvisado) cargado con 12 kilógramos de piroxilina con una inmersión de 4^m, se le hizo explotar eléctricamente levantando una columna de agua de 7 metros de altura, con un diámetro en la base de 10^m; la balsa quedó destruida. La detonación y la conmoción producidas por la inflamación de esta carga fueron insignificantes.

2°—Frente á la boca del Abra se habia fondeado temprano un torpedo improvisado, cuya envuelta la formaba un barril, perfectamente impermeable por medio de una capa de brea; la carga era de 70 kilos de piroxilina, inmersión de 3^m en una profundidad de 6^m que allí tiene el río. Se colocó una balsa de 6 barriles, construida de la misma manera que las que hemos citado anteriormente y en seguida se hizo explotar el torpedo. La columna de agua que levantó la explosión alcanzó hasta unos 50^m de altura, midiendo su base 20^m de diámetro; la balsa fué completamente destruida, la conmoción y la detonación fueron escesivamente violentas, debido á la poca inmersión del torpedo.

PODER DETONANTE

Se hicieron detonar á flor de agua 12 kilógramos de piroxilina, encerrados en una bolsa de goma impermeable, la explosión fué muy violenta, la columna de agua fué de un lindo efecto, midiendo aproximadamente 20^m de altura y 3 á

4 de diámetro en la base. Las habitaciones de los alrededores y á bordo de los buques fondeados sufrieron algunas averías en los cristales.

EFFECTOS SOBRE CHAPAS DE HIERRO Y MADERAS

1°—Sobre una chapa de hierro de 0^m01 de espesor, se colocó un disco de piroxilina seco de 80 gramos y se le inflamó por medio de la electricidad, la plancha quedó horadada en el punto donde se encontraba el disco-agujero muy limpio.

2°—Se colocó un disco de piroxilina seco de 80 gramos sobre una cadena de buque, el espesor del hierro de los eslabones era de 0^m02—se hizo detonar la piroxilina, la cadena fué proyectada á alguna corta distancia de donde se encontraba, quedando la tierra removida á alguna profundidad.

3°—Se colocaron dos discos de piroxilina secos sobre otro pedazo de cadena igual á la anterior; inflamada la carga (160 gramos) quedaron destruidos dos eslabones y el resto de la cadena fué lanzado á cierta distancia, quedando también la tierra removida.

4°—Una viga de 3^m de largo, cuyo espesor era de 0^m15 fué partida en dos pequeños trozos, los que fueron proyectados por el aire hasta una regular distancia, levantándose mucho polvo; la carga era de 250 gramos de piroxilina seca. La viga quedó dividida con mucha limpieza y reducida las dimensiones de los dos trozos, despues de la esplosion, á 1^m50 de largo, lo demás habia sido pulverizado.

5°—Debajo de un pequeño tablon (1^m30) cuyo espesor era de 0^m07 se colocó un disco de piroxilina seco de 80 gramos, la esplosion y la detonacion fueron igualmente notables, el tablon agujereado donde habia sido colocado el disco de piroxilina, fué proyectado á una regular altura y cayó á una distancia de 4^m50 del punto donde se encontraba antes de la esplosion, en medio de una gran nube de polvo.

Octubre 25—Se cargaron dos torpedos con algodón pólvora (15 kilógramos cada uno) con el objeto de sacar los restos del «Edward Everett».

Octubre 26—Se cargaron dos damajuanas con 15 kilogramos de pólvora comun, con el objeto de sacar los restos del buque antes indicado.

Octubre 28—Ensayos generales de torpedos efectuados en el Rio Lujan en presencia de S. E. el señor ministro de Guerra y Marina y del comodoro D. Luis Py.

Las condiciones en que el rio se encontraba este dia eran mas favorables que en el dia 14 de este mes, pues aunque las aguas ya habian empezado á bajar, se encontraba todavia bastante alto su nivel para lanzar torpedos automóviles Whitehead. El blanco era una boya, formada por una barrica, de la cual se elevaba una banderita roja, y que habia sido fondeada con tal objeto, por consiguiente, dado lo reducido de las dimensiones de semejante blanco, fácil es comprender que únicamente serviria como punto de direccion. El objeto de estos ensayos era el de apreciar los desvios de los torpedos. La torpedera de 1ª clase «Ferré» fué la que sirvió para efectuar estos ensayos, obteniéndose los resultados siguientes:

Número de los torpedos	Presion del aire en el torpedo Atmosferas.	Presion del aire en el tubo Atmosferas.	Graduacion	Núm. de dientes	Inmersion del torpedo, metros	Distancia á recorrer, metros	Desvio del torpedo al llegar al blanco Metros	Distancia del blanco en el momento del disparo. — metros	OBSERVACIONES
1	70	2	6	1.70	300	muy grande á la izquierda.	300	Este torpedo desvió de una manera considerable de su trayectoria á consecuencia de haberse enredado un camalote de junco.	
2	70	1.5	6	1.70	300	1	250	Muy buen tiro, trayectoria en linea recta, desvio insignificante. El rio bajando.	
3	70	3	6	1.70	300	3	250	El rio bajando con fuerza.	
4	70	2.5	6	1.70	300	2	250	Id id id id.	

NOTA—Como lo indica la tabla los cuatro torpedos fueron graduados para recorrer un trayecto igual.

Octubre 29—Se cargaron dos bolsas de goma con pólvora algodón de 15 kilómetros.

MES DE NOVIEMBRE

11 de Noviembre: Se hicieron explotar discos de algodón pólvora sobre vigas de hierro, con el objeto de demostrar el efecto del algodón pólvora, destinado á la instruccion de los alumnos de la Escuela Naval.

18 de Noviembre: Se cargaron dos bolsas con 12 kilogramos de algodón pólvora cada una, y se las hizo explotar debajo de balsas (para instruccion de los alumnos de la Escuela Naval).

20 de Noviembre: Se cargaron dos bolsas con algodón pólvora, conteniendo cada una 10 kilogramos, y se hizo explotar para instruccion de los alumnos de Artilleria.

27 de Noviembre: Se hizo explotar un torpedo de 12 kilogramos de algodón pólvora y con tres espoletas con el objeto de ver prácticamente el número de elementos que se necesita para emplear tres espoletas en circuito desviado.

28 de Noviembre: Se cargaron dos torpedos con algodón pólvora con 15 kilogramos cada uno y se les hizo explotar en presencia de S. E. el señor Ministro de Guerra y Marina.

MES DE DICIEMBRE

Ensayos, 3 de Diciembre: Especialmente destinados á probar el aparato para disparar torpedos automóviles Whitehead desde la torre del Comandante de la torpedera «Ferré» y que ha sido colocado en esta Estacion, este trabajo ha sido ejecutado por el personal técnico destinado al servicio de tierra.

Disparos	Presion en el torpedo Atmósferas	Presion en el tubo Atmósferas	Graduacion Número de dientes	Inmersión, metros	Distancia del blanco en el momento del disparo	Tiempo empleado por el torpedo en recorrer la trayectoria	Desvio en metros al llegar el torpedo al blanco	OBSERVACIONES
Nº 1 Estribor	70	2.5	6	1.70	250	15"	6	La trayectoria fué muy recta. El desvio ocasionado á consecuencia de una pequeña guñada. El rio bajando, la corriente arrastra basuras.
Nº 2 Babor	70	2.4	6	1.70	300	—	—	Este torpedo fué disparado en un paraje de poca profundidad, recorrió una distancia de 100 ^m mas ó menos en buena direccion no siguió adelante por haberle faltado un pequeño tornillo que asegura la hélice de proa al eje de los dos.

NOTA—Las palancas para disparar los torpedos funcionan perfectamente. El timon de popa no es suficiente para gobernar con seguridad esta lancha en canales estrechos, como lo es el rio Lujan, con poca fuerza de máquina.

MÁQUINA

Presion en la caldera	Vacio en el condensador	Revoluciones por minuto	Andar máximo	Viento	Corriente	OBSERVACIONES
120 lbs.	620 ^m /m	330	15.6	SO (4)	2 N contrario	El viento lo recibia de través la torpedera á la ida, y á la vuelta, por la aleta de babor. La presion en la caldera ha subido hasta 125 libras y se han efectuado para 420 revoluciones por minuto.

Recorrió la distancia que separa la Estacion de Torpedos de la Boca del Abra, andando a media fuerza la máquina en 0 h 5' corriente á favor, viento contrario.

Recorrió la distancia que separa la boca del Canal de San Fernando y la boca del Abra, andando á 3/4 de fuerza

la máquina en 5' 53"—corriente contraria, viento favorable recibéndolo por la aleta de babor.

Empleó en describir una vuelta redonda, á la altura de la 4ª boya de la canal de entrada de San Fernando, á toda fuerza de máquina, con presión de 122 lbs. en la caldera y haciendo 420 revoluciones por minuto 0^h 3' 54"—El río bajando viento del S. O. (4) pequeño oleage, los balanceos no muy violentos, en estas condiciones.

El tiempo que emplea la «Ferré» yendo aguas abajo, para poner la proa aguas arriba antes de llegar al canal de San Fernando es, término medio de 0^h 3'

Ceferino Ramirez.

Río Lujan, 10 de Mayo de 1874.

--

Viajes y comisiones desempeñadas por el Torpedero «Maypú»

El 18 de Mayo del año ppdo., dejamos el apostadero del Río Lujan, fondeando el mismo día en el puerto de Buenos Aires, á fin de hacer los preparativos para conducir al Chaco al señor Ministro de Guerra y Marina. Permanecemos fondeados hasta el 27 del mismo mes, en que embarcado S. E. y su comitiva, acompañado del señor Gobernador del Chaco y varios Gefes y Oficiales del Ejército, emprendieron viaje con destino á Formosa.

Pasando por el Canal de las Palmas, llegamos al Rosario el siguiente día á las 5 h. 15' a. m., donde permanecemos una hora para comunicar con la autoridad marítima de aquel punto. Seguimos viaje hasta San Lorenzo, en cuyo parage nos vimos obligados á fondear por haber saltado una de las juntas del caño de purga, del cilindro de estribor de alta presión. Subsanado este incidente, se continuó viaje hasta el Paraná fondeando en el puerto el mismo día á las 7 h. 55' p. m.—El 29 á 9 h. a. m., zarpamos de allí llevando de transporte á un Oficial y 24 soldados del 9 de Infantería

de Línea; y fondeamos en La Paz á 6 h. 30' p. m., continuando viaje á las 10 h. 30' p. m.

El 30 á 1 h. p. m., fondeamos en la Boca del Riacho de Goya, zarpando el 31 á 6 h. 30' a. m. Fondeamos en Barranqueras (Colonia Resistencia) á 10 h. 10' p. m. desembarcando la tropa que se recibió de transporte en el Paraná.

Continuamos viaje el 1° de Abril á 8 h. 15' a. m., con destino á Corrientes, fondeando en dicho punto á 9 h. 20' a. m. A 2 h. 15' p. m. seguimos viaje á Humaitá, fondeando allí á 6 h. 45' p. m.

El día 2 á 5 h. a. m., zarpamos nuevamente y fondeamos en Formosa á 2 h. 45' p. m., desembarcando al señor Ministro, Gobernador del Chaco y Gefes y Oficiales de transporte. En aquel puerto permanecemos hasta 2 h. p. m. del día 3, zarpando aguas arriba en demanda del arroyo denominado «Monte Lindo», fondeamos á 6 h. p. m. en la boca—Regresamos á Formosa el siguiente día 4, fondeando á las 4 h. p. m.

El 5 á las 2 h. 45' p. m., zarpamos aguas abajo, navegando con poca fuerza en conserva de la cañonera «República» que también zarpó de Formosa remolcando una chata cargada de mulas y conduciendo de transporte al Batallón 11 de Infantería de Línea con destino á Resistencia. Fondeamos abajo de la Villa del Pilar, el 6 á la 1 h. 40' a. m., habiéndolo hecho antes la «República» en el puerto de la citada Villa. A las 7 h. a. m. de ese día, seguimos viaje aguas abajo alcanzando á la «República» que había zarpado antes, á las 9 h. 50' abajo de Humaitá. Continuamos nuestro viaje dejando á la «República» y fondeamos en el puerto de Corrientes á las 12 h. 30' p. m.

El día 7, zarpamos á las 6 h. 30' p. m. Zarpamos de este punto el mismo día á las 2 h. 15' p. m. despues de haber despedido de la cubierta de nuestro buque á la columna expedicionaria que bajo las órdenes del señor Gobernador del Chaco, Coronel Bosch, operó en el Chaco Austral. A

esta columna fué incorporado por orden del señor Ministro de la Guerra, el Teniente de la Armada D. Emilio Barilari, de la dotacion del «Maypú» como Ingeniero Geógrafo de la expedicion. A las 7 h. 50' p. m., varamos en la cancha denominada Junrata (abajo de Bella Vista) zafando de ella el 11 á las 6 h. p. m. despues de trabajos esforzadísimos y con los auxilios de la cañonera «República» que bajó de expreso de Resistencia. En la operacion hubo necesidad de alijar el buque, tomando para el efecto dos lanchones en el puerto de Bella Vista.

El escoben de estribor de popa del «Maypú» se rompió en su parte interior por los esfuerzos á que fué sometido al trabajar por él las cadenas de las anclas del buque que fueron tendidas por esa banda. Fondeamos en Bella Vista esa misma noche á las 8 h. 15' p. m. esperando la «República» que con los elementos del «Maypú» que se le habian remitido, trajera nuestras anclas, amarras, etc., que habian quedado en el parage de la varadura.

El 12 á las 10 h. p. m. habíamos concluido de recibir todo y el 13 á las 6 h. p. m., zarpamos aguas abajo con destino á Goya, donde se fondeó á las 10 h. 25' a. m. y despues de embarcados á S. E. el señor Ministro de la Guerra que el dia 11 por la mañana se habia trasportado á aquel punto en el vaporcito «Lili», zarpamos nuevamente á la 1 h. 45' p. m. y fondeamos á las 9 h. p. m. en el Espinillo. El 14 á 5 h. 45' a. m., continuamos viaje aguas abajo y fondeamos en el Rosario á 8 h. 25' p. m. para recibir carbon. Llenada la necesidad del combustible, zarpamos el siguiente dia á las 4 h. a. m. y fondeamos en Campana á las 3 h. p. m.

Desembarcado el señor Ministro en este punto, seguimos viaje para Buenos Aires y tomando aguas arriba pasamos por el paraje denominado la Zanja, fondeando en la boca del Guazú á las 2 h. 20' a. m. del dia 16. A las 5 h. 45' a. m., levamos y vinimos á fondear en Valizas interiores á las 11 h. 10' a. m.

SEGUNDO VIAJE

El día 30 de Abril zarpamos del puerto de Buenos Aires á 2 h. 30' p. m., conduciendo á S. E. el señor Ministro del Interior con destino al Rosario y fondeamos esa misma tarde á las 6 h. 30' p. m. abajo de Martin Chico para esperar el día y pasar sin tropiezo los pasos de esos canales. A 6 h. 30' a. m. zarpamos, siguiendo viaje aguas arriba, fondeando en las Hermanas á las 6 h. 30' p. m. Permanecemos allí 25 minutos y acto continuo zarpamos con destino á San Nicolás donde fondeamos á las 9 h. 55' p. m. Provisitos que fuimos de un poco de carbon, continuamos viaje el siguiente día 2 de Mayo á las 6 h. 30' a. m. y fondeamos en el Rosario á las 10 h. a. m.

El día 4 á las 11 a. m., zarpamos de regreso aguas abajo, habiendo sido antes provistos de carbon, y fondeamos á las 6 h. 35' p. m. frente á la boca de las Nueve Vueltas, obligados por la oscuridad de una tormenta que mas tarde se produjo.

A las 5 h. a. m. del día siguiente nos pusimos nuevamente en viaje y fondeamos en el puerto de Buenos Aires á las 2 h. 45' p. m.

TERCER VIAJE

El 17 de Mayo á 8 h. 40' a. m. zarpamos del puerto de Buenos Aires con destino al de Montevideo, donde fondeamos el mismo día á las 8 h. 25' p. m.

Las instrucciones que recibí de S. E. el señor Ministro de Guerra y Marina, me prescribían dirigirme á aquel puerto y ponerme á las órdenes de S. E. el señor Ministro Argentino residente, á objeto de entrar el buque al dique para limpiarle los fondos y efectuar algunas obras de necesidad. Permanecemos fondeados en aquella Bahía hasta el 30 del mismo mes, en que recién desocupado el dique «Cibils», pudimos efectuar nuestra entrada á las 2 h. 15' p. m. con toda felici-

dad, habiéndonos precedido el acorazado «Los Andes» que también entró ese día.

Desagotado el dique se dió principio á los trabajos el 31, continuándolos con alguna interrupcion en lo que se refiere á pinturas á causa de las continuas lluvias que reinaron durante nuestra permanencia allí.

El 21 de Junio, estando listos los dos buques, se llenó el dique para efectuar la salida, pero no concluidos aún los aprestos necesarios para la operacion, refrescó el viento del S. E. con mar picada y nos lo impidió. Firme el mal tiempo por espacio de tres días mas, con viento reinante del S. E. S. y S. O, abandonamos el dique recién el 24 á las 9 h. a. m. sin novedad, pasando á fondear al puerto de Montevideo Allí permanecimos hasta terminar parte de las obras internas que faltaban y despues de recibir en ese intervalo 18,000 kilos de carbon, zarpamos el 1º de Julio á las 11 a. m. con destino al puerto de Buenos Aires.

La bajante del rio y la oscuridad de la noche nos obligaron á fondear en la rada exterior á las 9 h. 45' p. m., entrando á valizas interiores al día siguiente despues de crecer el rio, fondeando á las 3 h. 45' p. m.

Los trabajos efectuados durante la permanencia del buque en el dique «Cibils» y puerto de Montevideo, fueron los siguientes: Picar y rascar los fondos y la obra muerta del buque, despues de lo cual se dió á los primeros dos manos de minio, una de pintura anticorrosiva y sobre todas estas, otra de betun; y á la segunda una mano de minio y otra de pintura negra—Cortar las quillas laterales del buque, cambiar los escobenes de popa y colocar dos mas contiguos á estos, de manera que hoy el buque tiene cuatro escobenes á popa—Hacer y colocar sobre el departamento de la máquina tres ventiladores de hierro de 20 pulgadas de diámetro, con asientos y tapas de bronce torneadas, uno de ellos en la cubierta á proa y los otros dos en la toldilla á popa.—Correr 5 metros y 25 centímetros hácia popa los cuatro pescantes de

los botes de proa, hacer y colocar dos válvulas de bronce de 3 pulgadas con guías de hierro en los mámparos del pañol de torpedos, para interceptar y comunicar las sentinas de este compartimento con los demás—hacer y colocar un grifo de bronce con caño de cobre para la inundacion de la Santabárbara de torpedos—hacer y colocar un grifo de tres bocas en los caños del indicador de la máquina—hacer y colocar dos grifos de bronce con manijas de hierro para la purga de los cilindros de alta presion—rebajar cuatro soportes de la máquina de cepillar.

Como el objeto de cortarle las quillas laterales al buque ha sido para mejorar sus condiciones de gobierno y obtener un aumento en su marcha, debo manifestar que en el corto viaje de Montevideo al puerto de Buenos Aires, se ha podido constatar haber adquirido lo primero; no así respecto á lo segundo, por las circunstancias de que el buque en ese viaje venia completamente vacío y por consiguiente, fuera de las condiciones en que debe estar para efectuar una prueba de esa naturaleza.

El buque no ha tenido ocasion todavía de apreciar la ventaja que haya adquirido á ese respecto, lo que me reservo para la primera oportunidad que se presente.

Ceferino Ramirez.

—

Departamento eléctrico

Resúmen de los trabajos efectuados hasta el fin de Diciembre del año 1883 :

MOTORES ELÉCTRICOS

Se clasificaron y se numeraron todas las pilas y motores eléctricos.

Se probó la F E M y la resistencia de 80 pares Leclanché que se hallaban ya cargados, cambiando ó limpiando los elementos defectuosos.

Se cargaron 70 elementos adicionales Leclanché (*)

PILAS

El estado de los motores eléctricos de esta Division es el anotado en el adjunto cuadro :

(*) Los datos referentes á los constantes de las diferentes pilas están incluso en los cuadros que acompañan el informe general que precede (pág. 121 y 122).

**CUADRO DEMOSTRATIVO DEL ESTADO DE LAS BATERIAS
ELÉCTRICAS EN LA ESTACION TORPEDOS**

Designacion	Fecha	F E M Volts	Resist ^a . Ohms	OBSERVACIONES	
Pila Leclanché de combate 10 elementos Mc. Evoy	Oct. 20			Hallábase cargado, pero teniendo dos elementos defec- tuosos estos fueron reem- plazados y se colocó agua en todos los elementos.	
	Nº. 1	» 25	13.72	4.9	
	Nº. 2	» 20			Hallábase cargado, pero teniendo dos elementos defec- tuosos se sustituyeron dos nuevos y se colocó agua en todos los elementos.
		» 23	13.18	3.7	
		» 25	13.12	3.4	
		Nov. 5	13.18	3.6	
	Nº. 3	Oct. 20			Hallábase cargado. Una de las piernas exteriores rotas. Colocóse agua evaporada.
		» 25	8. 7	23.6	
	Nº. 4	» 20			Hallábase cargado. Uno de los barriles de conexión ro- to. Varios elementos defec- tuosos. Colocóse agua donde era necesario, pero resultó defectuosa.
	Nº. 6	Oct. 23			Cayóse batería.
» 25		14.19	2.1		
Nov. 5		8.43	4.8		
	» 13	12. 2	6.7	Limpieza y cargada de nuevo.	
Nº. 8	» 3				
	» 5	14. 2	3.2	Cargada la batería.	
Nº. 9	Oct. 23				
	» 25	14.42	2.0		
	Nov. 5	14. 2	1.4	Cargada la batería.	
Nº. 10	Oct. 23				
	» 25	13.77	2.3	Cargada la batería.	
	Nov. 5	14. 7	2.7		
Leclanché de combate 10 elem ^{ts} . Silvertown	Oct. 20			Hallábase cargado un ele- mento defectuoso. Cambióse uno bueno y colocado agua.	
	» 25	14.05			
	Nov. 5	14. 7			
	Nº. 2	Oct. 20			Cargada y en B. E.
		» 25	13.77	2.4	
		Nov. 5	12. 8	1.7	
		» 13	14. 5	1.4	
	Nº. 8	Oct. 25	14. 7	3.5	Cayóse.
		Nov. 5	14. 5	2.0	
		» 13	14. 6	1.4	
» 22			1.55	Resistencia media de cada par probado por separado.	
Nº. 9	» 3				
	» 5	14.79	1.9		

(Continuacion)

Designacion	Fecha	F E M Volts	Resista. Ohms	OBSERVACIONES
Leclanché de bote 3 elementos Mae Evoy Nº. 1	Oct. 20		1.3	Cargado y en B. E. Resistencia de cada par.
Nº. 2	» 20			Cargado y un par defectuoso.
Nº. 3	» 20 Nov. 13	4.17	9.0	Idem y en B. E.
	Oct. 20			Cargado pero necesitó reparaciones, teniendo conexiones internas rotas.
Nº. 5	Nov. 13			Limpióse y cargóse de agua.
Nº. 1	Oct. 20 Nov. 13	5.64	4.3	Cargado y en B. E. Resistencia de 3 pares—4 ohms—del cuarto 6 ohms.
Nº. 2	Oct. 20 Nov. 13	5.8	2.32	Resistencia de 3 pares—4 ohms—del cuarto 7 ohms.

Se limpiaron un cierto número de pares Leclanché (número 3) que habian estado en servicio anteriormente.

Se cargaron 5 pares Bunsen con el objeto de experimentar con los carretes de Rhumkorff—Despues de haber efectuado las pruebas con los carretes, y medido la resistencia de las pilas, se desarmó la bateria para evitar el consumo del zinc y el desarrollo de los vapores nocivos.

CABLES Y CONDUCTORES

Se sacaron 514^m del conductor que se hallaba envuelto en el carrete (núm. 1) y se eliminaron varios defectos y se separaron otros. Se cortó tambien el cable en varios pedazos que sirvieron para los ensayos que tuvieron lugar el 28 de Octubre, (presenciados por S. E. el señor Ministro de Guerra y Marina).

Del carrete (núm. 2) se desadujaron 291^m de cable armado y se sumerjió en el rio para evitar su deterioro. Se hicieron las pruebas una vez debajo de agua determinando la

resistencia y conductibilidad. Se sumergió en el río con el mismo objeto el carrete (núm. 69) que contenía 1233^m y el carrete (núm. 71) con 1656^m de conductor con aislador de caouchut (pág. 17) se colocaron varios pedazos de conductor en el agua adentro de un barril.

Se sacaron 250 metros de conductor del carrete (núm. 69) con el objeto de emplearlos en los disparadores eléctricos del Buque Escuela—Se efectuaron las pruebas debajo de agua. Se emplearon para la union con las pilas cuarenta y cinco metros de conductor aislado á la gutta percha. Del carrete (núm. 61) fueron sacados diez metros de conductor para reemplazar los conductores averiados del aparato Mac Evoy.

GALVANÓMETRO

Se probaron los dos galvanómetros de tangente, hallando á ambos defectuosos--Al revisar las faltas se reconoció que provenian de descorrecciones parciales en los alambres de los carretes, debido probablemente al pasaje en alguna época de corrientes escesivamente fuertes.

Necesitándose para su compostura un torno y herramientas especiales, se dejaron por ahora sin componer.

Se examinaron ocho galvanómetros de prueba, modelo de bote, encontrando dos con las correcciones invertidas, se remedió este grave defecto, se volvieron á cerrar las cajas y se les puso á cada una un sello.

Al octavo galvanómetro, teniendo el pinsote roto, podia tan solo ser reparado con herramientas especiales.

Los tres galvanómetros portátiles fueron puestos en estado de servicio, reparando la pila de uno de ellos y armando dos pequeños pares para los otros. Se colocó un pinsote nuevo al galvanómetro de tangentes, midiendo despues su resistencia y ajustándolo para el servicio.

Se armó el galvanómetro estático de Thompson, probando su resistencia y la de los cambios, hallando el todo en buen estado.

CAJAS DE RESISTENCIA

Se comprobaron unas con otras las resistencias de las tres cajas, hallando exactas las medidas que dan sus carretes. Se ajustaron las llaves de los aparatos portátiles.

LLAVES DE PRUEBA

Las llaves de prueba fueron debidamente ajustadas.

MESA MAC EVOY

Se revisaron y ajustaron los galvanómetros, conmutadores, llaves, campanilla y demás órganos de dichas mesas, poniéndolas á todas en buen estado de servicio. La sexta tiene algunas de sus partes deficientes.

Se adjunta con el presente informe, una descripción completa del camino recorrido por las diferentes corrientes, como también las medidas de las resistencias de los galvanómetros, carretes, electro imanes, etc. etc.

CAJAS DE CORRECCIONES

Todas estas cajas exigen ser revisadas para impedir que la corriente de cambio no tuviese la fuerza suficiente para inflamar las minas. Se efectuaron también otras reparaciones en estos instrumentos, de suerte que en la actualidad funcionan todos bien fuera del agua y se está procediendo al debido aislamiento de los conductores, para efectuar las pruebas sub-aguas, debiendo en oportunidad elevar el informe al efecto.

ESPOLETAS

Se efectuaron varias experiencias para determinar el p°/o de las espoletas en buen estado de servicio (véase informe). Se trasformaron diez y seis espoletas detonantes en espoletas de polvorin para el servicio de la Artillería del Buque Escuela.

CARRETES DE RHUMKORFF

Se efectuaron varios experimentos con los dos carretes de Rhumkorff, midiendo la dimension máxima de la chispa, se midieron las resistencias de los carretes primarios y secundarios.

Ceferino Ramirez.

Departamento mecánico

Tenemos que informar á V. S. que este departamento, desde la construccion de los galpones en la ribera del Rio Lujan, se ha procedido á una minuciosa inspeccion, limpieza y refaccion de todo el material que encierran; á saber las lanchas torpederas, los torpedos Whitehead y toda la maquinaria correspondiente.

La caldera á vapor que se pidió á Europa, no habiendo aun llegado, hemos instalado una en parte usada, que se habia sacado del Buque Escuela y la emplearemos hasta que llegue la que se pidió.

Como no poseemos el motor á vapor conveniente, no podemos todavia efectuar los trabajos y reparaciones necesarios, con la prontitud que exige el buen servicio de la Division.

Hemos podido aprovechar un guinche ó molinete á vapor que pertenecia al acorazado «El Plata» y que fué sacado de ese buque por no responder eficazmente al objeto para el cual fué construido.

En este momento, el personal de nuestra Division está montando en nuestro taller y podremos con su ayuda halar en seco con la mayor facilidad, las lanchas torpederas, trabajo que en la actualidad no podemos efectuar sinó empleando mucha gente y perdiendo un tiempo valioso.

Siendo los trabajos que tenemos que efectuar, de una naturaleza especial, anhelamos efectuar en la medida de lo posible, todas nuestras reparaciones, con nuestros elementos

proprios y bajo la direccion de los Oficiales de la Division. Se está procediendo con la mayor actividad posible á la estension de los galpones y varaderos y á la construccion del polvorin para los esplosivos empleados en el servicio corriente, pero consideramos de nuestro deber llamar la atencion de V. S. sobre la necesidad de poseer mas estension de terreno al rededor de los edificios, pues en la actualidad se hallan demasiado cerca de la via pública, para la debida seguridad y secreto que competen á establecimientos de la naturaleza del nuestro.

Siendo la intencion de la Superioridad el aumentar la importancia de esta Division por la adquisicion de mas torpederas y torpedos automóviles, nos permitimos indicar á V. S. que antes de tomar tal medida, es conveniente el estudiar muy á fondo cual es el tipo de embarcacion que llenaria mejor las condiciones requeridas, visto que la casa de los señores Whitehead y otros constructores, han introducido notables mejoras y perfeccionamientos en sus torpedos y maquinarias correspondientes.

Por ejemplo, los torpedos que en su principio eran de acero, se fabrican ahora de bronce, y además se pueden emplear en la actualidad, torpedos de varias dimensiones en el mismo tubo, mientras que cuando efectuamos la adquisicion de los torpedos que poseemos, el calibre limitaba el largo del torpedo.

Para nosotros, esta consideracion es de mucha importancia, visto que se construye actualmente un pequeño torpedo de un peso que no excede de 170 kilos, el cual podia emplearse con ventaja desde nuestros torpederos de segunda clase.

A mas, estas embarcaciones armadas con automóviles, serian valiosísimos auxiliares para los buques de escuadra. V. S. habrá notado á no dudarlo, la dificultad que hemos experimentado siempre al efectuar la maniobra de hacer virar las torpederas de 1ª clase, y en consecuencia hemos proyec-

tado una modificación en los timones de dichas embarcaciones con el objeto de remediar ese defecto.

En lo que se refiere á los torpedos de grandes dimensiones que llevan una carga mayor y que son capaces de recorrer mayores distancias que el tipo que poseemos, aconsejamos la adquisición de un cierto número de ellos, con el objeto de armar las torpederas de mayores dimensiones que se deban adquirir para completar esta División.

La adquisición de un nuevo aparato de lanzamiento por el través, dispuesto de tal modo, que el torpedo no sufra desvíos al ser lanzado, es un punto de la mayor importancia, visto que los que poseen el «Maypù» y el «Brown» no llenan sinó de una manera muy imperfecta esas condiciones. V. S. comprenderá á no dudarlo, que la instalacion del armamento de torpedos no fué tomado en consideracion, sinó una vez que ya estaban hechos los planos y aún muy adelantada la construcción de los barcos y que no obstante el hecho de que estos aparatos sean teòricamente exactos y que eran en la época de su instalacion, los mejores existentes, dejan mucho que desear y no soportan comparacion con los actuales.

Los tubos de lanzamiento del «Maypù» han sido definitivamente instalados y puestos en estado de servicio, bajo la direccion de esta División.

La torpedera «Alerta» ha sido puesta en estado de servicio, montándole los tubos acumuladores y demás maquinaria, haciéndose todo el trabajo con los elementos y personal de esta reparticion.

La «Centella» estará lista de un momento á otro, pudiéndose tan solo reprochar la demora consiguiente á la escasez de nuestro personal.

Los torpedos Whitehead han sido todos desarmados y limpiados, hallándose todos en perfecto estado de servicio.

Las lanchas y sus máquinas están en perfectas condiciones de conservacion, habiendo sido debidamente limpiadas, rascadas y pintadas. Los ensayos que se han llevado á cabo

en repetidas ocasiones en el Rio Lujan, han probado que es posible lanzar el torpedo en muy poca agua.

Las dificultades contra las cuales se ha tenido que luchar debido á la poca profundidad de las aguas, corrientes y materias flotantes que acarrearán las aguas, han á veces influenciado la trayectoria de los torpedos, pero tales inconvenientes serán menos frecuentes en tiempo de guerra, donde la mayor profundidad de las aguas salvará estos inconvenientes.

Ceferino Ramirez.

ESCUELAS

Corbeta "Chacabuco"

Corbeta «Chacabuco»

Canal de San Fernando, Marzo 8 de 1884.

*Al Sr. Gefe de Estado Mayor General de la Armada, Contra
Almirante D. Mariano Cordero.*

Cumpliendo con lo ordenado por V. S. me cabe el honor de elevar la Memoria correspondiente al año próximo pasado.

ORGANIZACION Y DISCIPLINA

Durante todo el año pasado y hasta la fecha, este buque permaneció en compostura bajo las órdenes inmediatas del señor Director Militar de Talleres y Arsenales.

La imposibilidad de poder desembarcar la Escuela y tenerla en sitio conveniente próximo al buque, me obligó á hacerla permanecer á bordo para poder atender á ella y al mismo tiempo á la direccion general de las obras de construccion y reparacion.

Sin embargo, á pesar de los inmensos obstáculos que tuviera que vencer, me es grato hacer constar que la disciplina se mantuvo inalterable y ajustada del todo al Reglamento que rige la Escuela.

Así mismo siguieron inalterables la enseñanza técnica y aquellos ejercicios prácticos compatibles con el estado anormal del buque, y los pocos elementos de que disponia.

Entrado el buque en el Canal de San Fernando para concluir las obras, desembarcó la Escuela y fué alojada en proximidad del buque, aprovechándose este tiempo para concluir la parte teórica de la enseñanza de aquellos cursos que despues de la campaña de instruccion, se encontrarán en condiciones de rendir el exámen de egreso.

La Escuela de Oficiales de Mar, cuenta en esta fecha con 70 aprendices, clasificados de la manera siguiente:

Curso ampliacion para Condestables

Cinco aprendices.

Curso especial para Cabos de Cañon

(Segundo Semestre)

Diez aprendices.

Curso especial para Cabos de Cañon

(Primer Semestre)

Doce aprendices.

Curso especial para Timoneles

(Primer Semestre)

Ocho aprendices.

Curso ordinario

(Grumetes)

Treinta y cinco aprendices.

Ejercicios y tiro al blanco

No teniendo á bordo artilleria instalada se ha dedicado este tiempo á la instruccion práctica de los cañones de desembarco y con ellos los aprendices efectuaron los dos primeros periodos de tiro al blanco, conforme á lo prescripto por el Reglamento.

El resultado obtenido está consignado en los estados A, B, C, de ellos podrá juzgarse la práctica de la punteria y el resultado del tiro.

En el 1^{er} periodo del tiro al blanco con cañon R 7 1/2 c/ montaña (blanco fijo) se ejecutaron 72 disparos con granadas y Shrapnell se hicieron 39 blancos, lo que reporta un 54,16 % de blancos. En el 2^o periodo del tiro con los mismos cañones (blanco flotante), se ejecutaron 28 disparos y se hicieron 11 blancos, lo que reporta un 40 % de blancos. Con fusi

Remington, modelo argentino, tiraron 56 aprendices, haciendo blanco 25 de ellos.

En varias ocasiones hice presente á la Superioridad, la necesidad urgente de tener cuando menos un cañon Armstrong de retrocarga, pues es indispensable para que los aprendices artilleros tengan conciencia del arma que deben manejar á bordo de los buques de la Armada, que hagan continuos ejercicios y tiro al blanco con cañones, cuyo sistema sea el reglamentario.

EXÁMENES

En los dias 16, 17 y 18 de Febrero, conforme á lo prescripto por el Reglamento Orgánico de esta Escuela, título 13, artículo 2º, rindieron exámen parcial, ante la Comision que el mismo artículo indica, los aprendices que forman el curso especial para cabos de cañon (1º semestre) los del curso especial para timoneles (1º semestre), y los del curso ordinario para ingresar á los cursos especiales.

El dia 20 del mismo mes de Febrero, rindieron exámen general del último periodo y de la parte teórica del plan de estudios, ante la Comision nombrada por el Superior Gobierno y presidida por V. S., los aprendices del curso ampliacion para Condestables y los del curso especial para Cabos de Cañon (2º semestre).

ENSEÑANZA

Forman la base principal de toda Escuela Teórica Militar, los textos propios para la enseñanza, á estos he dedicado hacen dos años una atencion preferente. Concluido el año pasado y aprobado por el Superior Gobierno el 1º tomo del Manual del Aprendiz Artillero (Manual del Cabo de Cañon) queda tambien impreso el 2º tomo que trata del Manual del Condestable, quedando terminada la obra y teniendo ya la categoria de artilleros el texto de enseñanza para los varios cursos.

Al mismo tiempo, siendo urgentemente indispensable que los Condestables y Cabos que salgan de esta Escuela conozcan perfectamente los deberes de su cargo, así como la conservación del material de artillería que les será confiado, estoy procediendo autorizado por el Superior Gobierno á hacer imprimir las instrucciones militares para la Armada, que reglamentando los varios ejercicios uniformará el mando militar y de marina.

Así mismo, bien pronto daré principio á la impresión del Manual del Aprendiz Naval, y con esto la escuela de Oficiales de Mar, contará con todos los textos propios de las varias categorías.

Organizadas por el Superior Gobierno las Escuelas de Marinería y Grumetes que naturalmente forman la base de la Escuela de Oficiales de Mar, se hace hoy indispensable modificar en algo el plan de estudios. Y realmente, pudiendo contar con un contingente de jóvenes que en las Escuelas citadas reciban la instrucción preparatoria de marinería, se eliminará el curso preparatorio ordinario, quedando únicamente los cursos especiales y podrán proporcionarse en 18 meses solamente Oficiales de Mar y Clases disminuyendo el tiempo de permanencia en la Escuela. Las varias asignaturas de la enseñanza teórica, han sido desempeñadas por el personal docente que es el siguiente :

ARTILLERIA

Capitan D. Cárlos Sarmiento.

Curso de ampliacion y especial artilleros

MATEMÁTICAS

Profesor D. Guillermo Reynolds.

Curso de ampliacion artilleros

FÍSICA, ARITMÉTICA Y GEOMETRÍA

Prefesor D. J. Galeano.

Curso de ampliacion y especiales Artilleros y Timoneles

ELEMENTOS DE NAVEGACION Y CONSTRUCCION

Guardia Marina D. Alejandro Marquez.
Curso especial Timoneles

ARTE DE APAREJAR Y NUDOS MARINOS

Contramaestre D. Salvador Isen.
Curso especial Timoneles

CLASE ELEMENTAL

Profesor D. Antonio Pene.
Curso ordinario

La instruccion de infanteria fué desempeñada por el Teniente de Infanteria D. Miguel Cerro.

La instruccion de los cañones de desembarco fué desempeñada por todos los oficiales del buque.

El tiro al blanco fué ejecutado bajo la direccion del segundo Comandante.

Al indicar á V. S. los nombres del personal docente que me ha acompañado en la labor de este último año, me es sumamente grato recomendarlos á la consideracion del Superior Gobierno, pues solamente con una contraccion continua se han podido vencer los innumerables obstáculos que por el estado anormal del buque se presentaron.

Por mi parte, no he dejado un solo instante sin consagrarlo por completo al propósito inquebrantable que me anima, de alcanzar en el término mas breve, el resultado al que miran mis desvelos y el objeto que se ha propuesto el Gobierno al crear y costear esta Escuela.

Dios guarde á V. S.

Eduardo Múscari,
Comandante Director.

Escuela Naval

Buenos Aires, Abril 14 de 1884.

A S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina, General de Brigada Dr. D. Benjamin Victorica.

Cumplo con mi deber en informar á V. E. los sucesos y el progreso tanto de la Escuela Naval como de la de Grumetes y de la Oficina Central de Hidrografia.

El último informe anual dirigido por mi antecesor el señor D. Francisco Bœuf á V. E. lleva la fecha de Mayo 18 de 1883, y creo poder decir que la Escuela ha seguido en el año ppdo., el camino indicado en él.

En efecto, el feliz éxito de los exámenes anuales que empezaron el 20 de Diciembre del año pasado, y concluyeron el 23, ha sido la mas eficaz prueba de la capacidad del cuerpo docente y de la laboriosidad de los alumnos.

Los exámenes de la Escuela preparatoria, han hecho sentir una vez mas la necesidad de estender á cuatro años el tiempo de estudios en la Escuela, aboliéndose la subdivision de Escuela Naval y Escuela Preparatoria para llamar á todo el curso, Escuela Naval de I, II, III y IV año.

No me toca entrar en los detalles respecto á los exámenes que están mas bien en su lugar en el parte oficial de la Comision Examinadora, me fijaré únicamente en hacer notar que entre los ocho alumnos de la primera Division, salieron siete con la clasificacion de sobresaliente y uno con la de muy bueno, y la segunda Division compuesta de quince alumnos, ha obtenido uno la clasificacion de sobresaliente y los demás la de muy bueno.

Los cuadros E y F, que acompañan á esta Memoria, contienen los resultados de los exámenes de egreso y del

pase de la segunda Division á la primera (IV año de estudios). El cuadro G, contiene los resultados de la Escuela preparatoria.

De los once reprobados, quedaron cuatro en el primer año, habiendo sido espulsados los otros siete por la mala conducta demostrada durante el año.

Pasaré ahora á la relacion de los demás hechos notables por su orden cronológico.

El 4 de Febrero de este año, se embarcaron en el vapor «Nord América» el Capitan Fernandez, el Teniente Funes, Sub-Tenientes Duran, Rojas, Quiroga y Dufour y los ocho Sub-Tenientes recién salidos de la Escuela Naval con los treinta alumnos de III y IV año de ésta y algunos marineros para trasladarse á Genova y de Génova á Trieste.

En este último puerto deben embarcarse sobre el buque Escuela «La Argentina».

Antes de efectuar este embarque visitarán el Arsenal de Pola, la Escuela Naval en Fiume, el Arsenal de Venecia, etcétera.

Una vez embarcados, visitarán con «La Argentina» antes de hacer rumbo á la Plata, los puertos principales de guerra, de Italia, Francia y España.

Nunca hasta ahora se presentó á la joven marina, una ocasion tan halagüena de poder ver y estudiar todo con sus propios ojos.

Es mi parecer, que no seria pérdida de tiempo para estos jóvenes, si quedaran con «La Argentina» hasta fines de Diciembre en alta mar, creo que tampoco fuera dinero mal gastado el que se emplearia en dejar efectuar uno de nuestros cruceros cada segundo año un tal viaje con los oficiales jóvenes á bordo.

A mi parecer, debe usarse «La Argentina» despues de su llegada, de la manera siguiente :

En los ocho meses que dura el curso teórico en la Escuela Naval, deben embarcarse en ella los jóvenes que acabaron de

salir de IV año de ésta y emplear cinco meses viajando en alta mar y tres en levantar planos de la Costa Patagónica con los respectivos sondajes, etc.

Para este último fin, comunicaria la Oficina Central de Hidrografía, al Comandante provisorio de «La Argentina», siempre la parte de la seccion que deberia estudiarse y tendria que ser efectuado el trabajo estrictamente segun las instrucciones dadas por la Oficina Hidrográfica.

En los cuatro meses de curso práctico, se embarcarian los alumnos de I, II y III año de la Escuela Naval, el Comandante Director de ésta tomaria personalmente el mando y procuraria de hacer las nueve décimas partes de los cuatro meses á vela en alta mar.

De esta disposicion, la que creo la mas práctica y conveniente, se desprende que debe ser separado el Presupuesto de «La Argentina» del de la Escuela Naval.

El personal de este buque deberia componerse como lo indica el cuadro anexo H, y por éste, fácil hacer el Presupuesto.

A fines de Febrero se reunió la Comision Examinadora para examinar treinta y tres jóvenes que se presentaron para ingresar á la Escuela Naval.

Habia solamente diez y seis becas, pero como todos estos jóvenes tenian mas ó menos la misma preparacion, V. E. á mi pedido, permitió el ingreso de todos.

A fines del mes de Julio tendrá lugar el primer exámen semestral, y el que no dé un exámen satisfactorio será dado de baja.

Examinaré ahora especialmente cada uno de los puntos principales que se relacionan con las reparticiones á mi cargo.

EDIFICIO

Con toda su posicion hermosa é higiénica, es el actual edificio inadecuado para su objeto, tiene muy poco espacio,

Los alumnos tienen que comer, dormir y oír clases en las mismas habitaciones, lo que es un impedimento serio para la educación de los futuros Oficiales.

Ya creo llegado el tiempo de dotar la Escuela Naval con propio edificio sobre terreno nacional.

INSTRUCCION

La parte puramente teórica no ha sufrido modificaciones en el año pasado.

Los cursos litografiados en la Escuela, creo pueden servir sin modificaciones por algunos años mas.

Los cuadros A, B, C y D, representan el Estado Mayor y los Profesores Civiles con sus cátedras en el año ppdo., y antes de la salida á Trieste.

Creo de suma importancia agregar á los ramos de enseñanza en la Escuela Naval, la geometria práctica y el dibujo topográfico, ordenanzas, procedimientos y otros como se puede ver en el Plan de Estudios del nuevo Reglamento que he tenido el honor de someter á V. E. para su aprobación.

Es indispensable para la enseñanza, dotar la Escuela Naval con un gabinete de física, un laboratorio químico, un gabinete de historia natural, un depósito geodésico y náutico, un gabinete de artilleria, una sala de esgrima y gimnasia, una sala de labor y aparejos y una cantidad suficiente de botes.

En la confeccion de los nuevos planos se ha pensado en todas esas necesidades.

Con el aparejo de bergantin, cuya instalacion ordenó V. E. y con la bateria, recibió la instruccion práctica un impulso fuerte.

OFICIALES

En los exámenes de las materias dictadas por los Oficiales de la Escuela, he podido notar que se hicieron dignos de todo elogio. Para que tenga la enseñanza en la Escuela Naval el mejor resultado posible y para el mejor servicio interno

del Establecimiento, debería componerse el cuerpo de los Oficiales de ésta, de—

Un Capitan como 2º Comandante.

Dos Tenientes } Encargados de dar clases
Cuatro Sub-Tenientes. . . }

Un Sub-Teniente ó Guardia Marina Ayudante del Detall.

Un Sub-Teniente como Edecán y Secretario del Comandante Director.

Cuatro de los Oficiales mencionados tendrían á mas del servicio de guardia y de clase, que encargarse de la vigilancia inmediata de uno de los años de estudios (Divisiones).

Los ramos que deben ser dictados por los Oficiales, son los siguientes:

Fisiografía del mar, cuatro horas por semana; derecho internacional marítimo, dos horas por semana; construcción Naval, dos horas por semana; labor y arte de aparejar y maniobra, siete horas por semana; higiene naval, una hora por semana; conferencias sobre urbanidad, una hora por semana; ejercicios de infantería, cinco horas por semana. Los Oficiales actuales son los que indica en cuadro «Ll».

PROFESORES

En esta parte de la Memoria no puedo olvidar de hacer mención especial de los Profesores Civiles de la Escuela; se han mostrado siempre á la altura de sus altos deberes.

Segun el nuevo Reglamento y plan de Estudios, debería componerse el cuerpo docente como sigue :

- Un Profesor de la Lengua Castellana y Literatura.
- Un » » Historia Natural y Química.
- Un » » Física.
- Un » » Geografía é Historia.
- Un » » Artillería.
- Un » » Navegación.
- Dos » » Matemáticas elementales.

Un Profesor de	Geometria descriptiva.
Un » »	Topografía y dibujo topográfico.
Un » »	Matemáticas superiores y mecánica.
Un » »	Derecho Constitucional.

Un Ayudante de	Física.
Un » »	Química.

Un Maestro »	Dibujo natural.
Un » »	Inglés.
Un » »	Francés.
Un » »	Aleman.
Un » »	Esgrima y gimnasia.

Actualmente son desempeñadas las cátedras como lo indica el adjunto cuadro «M».

Segun esta distribucion, falta un Profesor de Topografía y Dibujo Topográfico, como tambien uno de Historia Natural, porque el señor Perez, que dicta actualmente y gratuitamente este ramo, ya está suficientemente recargado con la Aritmética Universal.

En el nuevo Reglamento he propuesto solo dos clases de profesores.

Despues de diez años de servicios buenos, pasan los de la 2ª á la 1ª.

Cada nuevo nombramiento se haria de segunda clase, y el mínimun del sueldo que es \$ 125 nacionales mensuales, para cada cinco años de servicios prestados, aumentaria el sueldo mensual \$ 21 nacionales, hasta que llegaria al máximun \$ 230 nacionales al mes.

Fuera tambien un acto de justicia conceder á los Profesores despues de veinte y cinco años de servicios como tales, dos terceras partes de su sueldo como jubilacion y el sueldo íntegro si sirven treinta años.

Los actuales profesores de 1ª y 2ª tendrían que quedarse en estas clases con el sueldo que actualmente gozan, aumentándosele éste, solamente cuando la cantidad de años de servicios lo permitiera.

Segun lo espuesto fueran los sueldos de los profesores actuales así como lo indica el cuadro « N ».

Al profesor de dibujo y caligrafía pudiera dársele una remuneración mensual de 120 \$ nacionales ó sean seis más de lo que tiene ahora : á los maestros de Francés, Inglés y Aleman se pudiera asignar una remuneración de \$ 80 nacionales por mes, al maestro de gimnasia y esgrima y á los Ayudantes de Física y Química una remuneración mensual de \$ 60 nacionales.

DISCIPLINA

Al tomar la dirección he encontrado la disciplina en un estado tan halagüeno que he creído de mi deber expresar mi agradecimiento por su celo al 2º comandante y demás oficiales en una orden reservada para oficiales.

Creo de suma necesidad inculcar la idea de la disciplina en el ánimo de los jóvenes desde el día en que por primera vez pisan el recinto de la Escuela, porque solamente una estricta disciplina militar podrá conducir á los fines de la enseñanza y educación de la Escuela Naval Militar.

SALUD

He encontrado bueno el estado de salud, pero me permito indicar otra vez á V. E. que sería hasta más decoroso é higiénico dotar á la escuela de dormitorios con camas, porque estos permiten mejor el desarrollo natural de los jóvenes como los coys.

No hablaré acá más del comedor comun porque por orden de V. E. se está construyendo uno.

Soy de opinion que estas instalaciones serian no solo deseables como higiénicas, sino que darian también lugar de poder exigir de los alumnos más urbanidad y son justamente

los buenos modales los que en todas partes deben distinguir al Oficial.

Creo aquí el lugar de reconocer los buenos servicios de los cirujanos de la Escuela Dr. D. Mário Cornero que se halla actualmente en Europa, como también del cirujano actual Dr. D. Luis Eizaguirre y del Farmacéutico D. Francisco Barrasa.

ADMINISTRACION

Sobre este ramo tan importante puedo solamente decir que es llevado conforme a las Leyes de la Contabilidad.

Creo que fuera mejor para el servicio y la buena marcha de este establecimiento, que su administracion fuera autónoma y más independiente.

El Capitan D. Federico W. Fernandez ha introducido una mejora con la organizacion del Detall, organizacion que he introducido literalmente en el Nuevo Reglamento.

Seria injusto de mi parte el no dar públicamente las gracias al 2º Comandante capitan D. Federico W. Fernandez por el perfecto cumplimiento de todos sus múltiples deberes.

Más injusto aún seria si no mencionara aquí los excelentes servicios que presta a la Escuela el actual 2º Comandante de ella, teniente D. Agustin del Castillo. Este, con el fervor y entusiasmo de la juventud y lleno de amor legítimo para su carrera, dedica todo su tiempo a su servicio, obediente y disciplinado, cumple perfectamente todas mis órdenes y es realmente lo que debe ser cada 2º, la columna principal del Establecimiento, creo que este Oficial, tanto por sus años de servicio como por su inteligencia y actividad merece ser ascendido a Capitan.

Debo aquí también hacer mencion del Comisario Pagador señor Barrasa y señor Cánepa.

El personal de la Escuela Naval y su Presupuesto deberían ser como está indicado en los cuadros « O » y « P ».

OFICINA CENTRAL DE HIDROGRAFÍA Y OBSERVATORIO NAVAL

Si en cualquiera Oficina, sea cualquiera la rama administrativa á que corresponda, es necesario para que llene los fines á que debe responder dotarla del número indispensable de empleados y asignar á estos suficiente retribucion, mucho mas se hace sentir esta necesidad en el Observatorio Naval y Oficina de Hidrografia, en que su personal tiene que reunir las condiciones y aptitudes necesarias á todo empleado, estensos conocimientos tanto generales como particulares de la profesion.

La exigüidad del personal asignado por el Presupuesto á ésta Oficina y la modicidad de los sueldos que él señala, es un obstáculo que impide plantear en ella la organizacion conveniente para que puedan conseguirse los importantes resultados que debe producir.

Sin tratar de copiar la organizacion de la de ninguno de otros paises, ántes por el contrario, refundiendo en una sola varias instituciones que en ellos generalmente existen independientes, pero que por su afinidad y analogia es posible su reunion, la que es conveniente bajo el punto de vista económico ; la organizacion de la Oficina Hidrográfica, si se quiere que sus servicios sean de verdadera utilidad, debe ser la siguiente :—

A más de la direccion con sus obligaciones naturales de Administracion, régimen y correspondencia é inspeccion, verificacion y correccion de todos los trabajos, deben existir cuatro Secciones.

Una de *cartas y planos* que á más de tener á su cuidado los de los buques y de la Oficina y de hacer en ellos las anotaciones y correcciones que las noticias Hidrográficas pidieran, se ocupe sobre todo en preparar para la publicacion los planos que nuevamente se levantasen de las costas y rios de la República, corrigiendo por ellos los antiguos y alla-

nando el camino de preparacion para la confeccion de la carta general Hidrográfica.

Otra seccion de *Observaciones Astronómicas*, la que, á la obligacion de dar la hora en el puerto y cuidar los cronómetros haciendo para ello las necesarias observaciones y otras que pueden ser de utilidad, tendrá tambien la de la determinacion de la situacion geográfica de los lugares que se considere oportuno.

Otra seccion de *Observaciones Meteorológicas* é instrumentos encargada de la verificacion y comparacion de los instrumentos que se entreguen á los buques y Sub Delegaciones, cuidando su instalacion, extracto de los estados mensuales y diarios de navegacion remitiendo despues los originales á la Oficina Nacional de Meteorologia.

Tiene tambien á su cargo la instalacion de escalas de marea y recopila los datos necesarios tanto para el estudio de ellas como para el de la subida y bajada de las aguas en los rios.

Y finalmente otra Seccion *Biblioteca y publicaciones* que recopilando de los diarios de navegacion los datos necesarios, prepara la confeccion del derrotero general de las costas de la República, cuida que se haga en los derroteros de los buques las correcciones y adiciones necesarias.

Entrega á los buques los libros necesarios para la navegacion y á las Comisiones Hidrográficas todo lo que pueda facilitar al trabajo de ellas.

Repara la publicacion del anuario y de las noticias Hidrográficas traduciendo de las publicaciones estrangeras no solo estas, sino todo cuanto sea de interés para la Marina, lo que junto con los trabajos originales que se remiten á la Oficina pudieran publicarse bajo forma de revista mensual.

Tal es, trazada á grandes rasgos la organizacion que debe darse á la Oficina Central de Hidrografia para que sus servicios reporten los resultados deseados.

No hay que insistir ni llamar la atención sobre la utilidad y conveniencia de cada uno de esos trabajos, la sola enumeración de ellos deja ver su necesidad, pero para que puedan ser llevados á cabo es necesario aumentar el personal de la Oficina conforme al adjunto Presupuesto (cuadro Q.); calculado ciñéndose estrictamente á lo necesario pues en él á más del personal de la Dirección y del servicio necesario no figura mas que un encargado, un auxiliar y un escribiente para cada sección los que apenas alcanzarán á dar cima al trabajo que les está encomendado.

Con este mismo personal puede establecerse la Biblioteca Naval, con un salón de lectura, en la que encuentren todo cuanto se publique sobre Marina y sus Ciencias auxiliares, los Jefes y Oficiales de la Armada que desearan ya seguir el movimiento del progreso ya inspirarse en las narraciones de las hazañas y proezas tanto pacíficas como guerreras de los marinos célebres.

Es un deber de mi conciencia indicar acá á V. E. que es realmente imposible que cumpla una y la misma persona estrictamente con los deberes que impone la Dirección de la Escuela Naval y de la Oficina Central de Hidrografía.

Un hombre de conciencia llenará todo su tiempo para cumplir con los deberes que impone la Dirección de la Escuela Naval porque solo así ella puede dar los resultados que la Nación espera.

Me permito acá también de recomendar á la especial consideración de V. E. al actual Sub Director de la Oficina Central de Hidrografía D. Rafael Lobo.

ESCUELA DE GRUMETES

Esta funciona desde el mes de Enero y cuenta hoy día con noventa grumetes.

Sus dos profesores los Sres. D. Guillermo Reynolds y D.

Juan Champalan, son incansables en darles la enseñanza teórica necesaria.

En el ejercicio de infantería son instruidos por sargentos distinguidos que el Sr. Coronel Dónovan ha tenido la bondad de prestar á la Escuela con este fin. En la maniobra del aparejo de bergantín son instruidos por el Teniente Castillo, y han adelantado en el corto tiempo que existe la Escuela, tanto, que una vez á bordo acostumbrados al movimiento del buque se harán pronto buenos marineros.

Es más que probable que despues de su salida de servicio se dedicarán al cabotaje y á la navegacion en general.

Es mi opinion que la instalacion de esta Escuela de Grumetes es probablemente la piedra fundamental de una marina mercante nacional y formará al mismo tiempo el núcleo de una reserva de marineros acostumbrados al servicio de la Armada.

Para poder alojar los Grumetes está construyéndose en el terreno de la Escuela Naval un galpon de madera.

El Presupuesto de la Escuela de Grumetes lo indica el cuadro adjunto « R ».

Fuera de grande utilidad dotar la Escuela de Grumetes con un Bergantín Goleta del Rio, para que se pudiera hacer cada tres meses, catorce dias de ejercicios prácticos navegando con la Goleta en el Rio de la Plata.

Lo mismo como para la Escuela Naval creo ya llegado el tiempo de dotar tambien con edificios propios sobre terreno Nacional, tanto la Escuela de Grumetes como la Oficina Central de Hidrografia, y fuera quizás lo mejor que formarían todos estos un complejo subdividido entre sí ;— no siendo bajo la misma Direccion.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar á V. E. las consideraciones de mi mayor aprecio.

Eugenio Bachmann.

A

CUADRO DE LOS SEÑORES GEFES Y OFICIALES CON SUS CARGOS

Comandante Director de la Escuela Naval, Director de la Oficina Central de Hidrografía y Observatorio de Marina	Coronel	D. Eugenio Bachmann
2º Comandante.....	Capitan	» Federico W. Fernandez
Oficial Profesor.....	Teniente	» Leopoldo Funes
» »	Sub-teniente	» José E. Durand
» »	»	» Felix Dufourg
» »	»	» Daniel Rojas
Comisario Pagador.....		» Carlos J. Barraza
Cirujano.....		» Mario Cornero
Escribiente.....		» Gregorio Cánepa

B

CUADRO DE LOS SEÑORES PROFESORES MILITARES CON LAS ASIGNATURAS QUE ESPLICAN

Clase	NOMBRE		Asignaturas
2º Comandante.	Capitan	D. Federico W. Fernandez	Táctica Naval y maniobra.
Oficial Profesor	Teniente	» Leopoldo Funes.....	Máquinas à vapor y construcción naval.
» »	S. teniente	» José E. Durand.....	Torpedos.
» »	»	» Felix Dufourg.....	Fortificación y armas portátiles.
» »	»	» Daniel Rojas.....	Cálculos náuticos y uso de los instrumentos de navegación.

Federico W. Fernandez.

Vº. Bº.

EUGENIO BACHMANN.

C

CUADRO DE LOS SEÑORES PROFESORES CIVILES DE LA ESCUELA NAVAL

Clase	NOMBRES	Materia que esplican
Profesor de 1ª clase	Don Luis Pastor.....	Astronomia y Navegacion, Algebra Superior, Geometria analítica, Cálculo integral y diferencial.
» » »	» Ulrich Courtois....	Física y Química.
» 2ª »	» Pablo Canevali....	Mecánica racional y Estática.
» » »	» Emilio Seilström...	Balística, Artillería práctica.
» » »	» Teodoro Rosse.....	Francés é Inglés.
» 3ª »	» Enrique Stein.....	Dibujo natural.
» » »	» Cipriano Torrejon..	Historia, Geografía y Derecho Marítimo.

D

CUADRO DE LOS SEÑORES PROFESORES DE LA ESCUELA PREPARATORIA

Clase	NOMBRES	Asignaturas
Profesor de 2ª clase	Don Teodoro Rosse....	Francés é Inglés.
» 3ª »	» Angel Perez.....	Matemáticas elementales.
» » »	» Otton Grieben.....	» »
» » »	» A. Schmerson.....	Literatura, Geografía é Historia.
» » »	» Enrique Stein.....	Dibujo natural.

Federico W. Fernandez.

Vº. Bº.

EUGENIO BACHMANN.

E

EXÁMENES DE EGRESO.—DICIEMBRE DE 1883

Clase	NOMBRES	Numero de puntos obtenidos	Clasificación
Brigadier	Juan A. Martín.....	889.8	Sobresaliente
»	Vicente Montes.....	861.6	»
Alumno	Adolfo Diaz.....	859	»
»	Gustavo Sumblad.....	849.9	»
»	Francisco Torres.....	831.5	»
»	Hortensio Thwaites.....	810.5	»
»	Anibal Carmona.....	809.6	»
»	Estevan Fernandez.....	764	Muy bueno

NOTA—Máximum de puntos..... 900

Reprobado.....	0 á 250
Regular.....	250 » 400
Bueno.....	400 » 550
Muy bueno.....	550 » 800
Sobresaliente.....	800 » 900

Federico W. Fernandez.

Vº. Bº.

EUGENIO BACHMANN.

F

EXÁMEN DE LA 2ª DIVISION.—DICIEMBRE DE 1883

Clase	NOMBRES	Número de puntos obtenidos	Clasificación
Brigadier	Lorenzo Maldonado.....	844	Sobresaliente
»	Fernanno Dousset.....	791	Muy bueno
Alumno	Eduardo Quesnel.....	772	»
»	Luis Almada.....	766	»
»	Manuel Lagos.....	758	»
»	Luis Esteves.....	756	»
»	César Silveira.....	753	»
»	Pedro Mohorade.....	746	»
»	Juan Peffabet.....	741	»
»	José Quiroga.....	741	»
»	Alberto Encina.....	726	»
»	Augusto Sarmiento.....	712	»
»	Segundo Pozzo.....	700.5	»
»	Juan Spraggon.....	675	»
»	Cárlos Garcia.....	661	»

NOTA—Máximun de puntos..... 900

Reprobado.....	0 á 250
Regular.....	250 » 400
Bueno.....	400 » 550
Muy bueno.....	550 » 800
Sobresaliente.....	800 » 900

Federico W. Fernandez.

Vº. Bº.

EUGENIO BACHMANN.

G

EXÁMEN DE LA ESCUELA PREPARATORIA.—DICIEMBRE DE 1883

Clase	NOMBRES	Puntos obtenidos.
Alumno	Ramon Casas.....	724.8
»	Juan Attwell.....	690.5
»	Luis A. Imperiale.....	686.4
»	Juan Grierson.....	668
»	Hilario Ibarra.....	597.5
»	Francisco Lamí.....	584
»	Jorge Victorica.....	579.5
»	Angel Iruetia.....	571.5
»	Lorenzo Saborido.....	564.6
»	Adolfo Lamarque.....	515.8
»	Luis Lan.....	507.5
»	Cárlos Montaña.....	499.2
»	Beltran Besson.....	485.5
»	José Ferrini.....	399.9
»	Enrique Laborde.....	396.4
»	Pedro Lacosta.....	244.5
»	Gregorio Diaz.....	235.3
»	Manuel Graciano.....	222.5
»	Cárlos Soldani.....	221.3
»	Narciso Lugones.....	177
»	Nestor Saráchaga.....	166.7
»	Victor Hoses.....	145.5
»	Cristóbal Salort.....	139.5
»	Jorge Lowry.....	91
»	Mariano Gache.....	80
»	Juan Magnani.....	70.8

NOTA—Maximun de puntos..... 700

Federico W. Fernandez.

Vº. Bº.

EUGENIO BACHMANN.

H

TRIPULACION DE «LA ARGENTINA»

En los ocho meses de curso teórico en la Escuela Naval

Un Comandante provisorio (Sargento mayor)
Dos Tenientes
Dos Sub-tenientes
Los Guardias marinas recién salidos del 4º año de la Escuela.

En los cuatro meses de curso práctico

El Comandante Director de la Escuela Naval
Un Capitan
Un Teniente
Dos Sub-tenientes
Los alumnos de 1º 2º y 3º año de la Escuela.

Permanente

Un Médico
Un Comisario Contador y Pagador
Un Maquinista de 2ª clase
Dos » 3ª »
Un Contra maestre
Dos Guardianes
Cuatro Cabos de mar
Cuatro Cabos de cañon.
Diez marineros de 1ª
Treinta » de 2ª
Un trompa
Un cabo-timonel
Dos timoneles
Un maestro de armas
Un guarda-máquina
Seis foguistas
Seis carboneros
Un enfermero
Un herrero-armero
Un carpintero-calafate
Un maestro de víveres
Un cocinero de Comandante, oficiales y alumnos
Un » « tripulacion
Seis ordenanzas.

L

EXÁMEN DE INGRESO Á LA ESCUELA NAVAL MILITAR

N O M B R E S	Puntos obtenidos
Beascochea Mariano.....	83.3
Carballeda Aristides.....	78.2
Decoud Lopez Arsenio.....	81.2
Davel Doroteo.....	53.3
Fontana Luis Maria.....	72.5
Fassio Miguel.....	69.1
Fernandez Gonzalez Ramon.....	54
Gard Leopoldo.....	63.4
Garcia Diego.....	92.3
Giralt Miguel.....	62.6
Gonzalez Carlos.....	57.3
Garbarini Carlos.....	72.4
Grierson Tomás.....	70.9
Irizar Julian.....	82.7
Luisoni José.....	67.5
Molina Caupolican.....	74.5
Moneta José.....	86.4
Mombello Marcelino.....	79.3
Malbran Alfredo.....	64.4
Nogueras Cesar.....	71.1
Olguin Martin.....	80.6
O'Conor Adolfo.....	70.5
Padilla Pedro.....	88.4
Pereyra José.....	52.4
Piñero Emilio.....	67.5
Perez Leopoldo.....	70
Quevedo Alejandro.....	54.5
Saráchaga Nestor.....	72.3
Sierra Alfredo.....	71.3
Sanchez Fermín.....	38.9
Sassi José.....	36.7
Stegman Enrique.....	67.2
Velazco Ramon.....	69.0

L

CUADRO DE LOS SEÑORES GEFES Y OFICIALES CON SUS RESPECTIVOS CARGOS

Comandante Director de la Escuela Naval, Director de la Oficina Central de Hidrografía y Observatorio de Marina	Coronel	D. Eugenio Bachmann
2º Comandante.....	Teniente	» Agustin del Castillo
Oficial Profesor.....	Sub-teniente	» Federico Crovetto
» »	»	» Fernando Muzas
» »	»	» Enrique Quintana
» »	Guardia Marina	» Emilio Bárcena
Cirujano.....	Doctor	» Luis Eizaguirre
Farmacéutico.....		» Francisco Barraza
Escribiente.....		» Gregorio Cánepa

M

Clase	Nombre y apellido	Ramo	Horas por semana.
Profesor de 1ª	Luis Pastor y Teruel	Navegacion.....	Once
»	» Ulrich Courtois.....	Fisica y Quimica.....	Once
»	» Pablo Canevali.....	Calculo infinitesimal y Mecánica.....	Seis
»	2ª Emilio Sellström....	Artilleria y Fortificacion..	Ocho
»	» Teodoro Rosse.....	Castellano.....	Nueve
»	3ª Cipriano Torrejon..	Geografia é Historia.....	Nueve
»	» Angel Perez.....	Aritmética Universal é Historia natural.....	Catorce
»	» Oton Grieben.....	Geometria	Nueve
»	» Alberto Schmerzon..	Geometria descriptiva....	Siete
»	» Estanislao Zeballos..	Derecho Constitucional..	Dos
Profesor	Enrique Stein.....	Dibujo natural y Caligrafía	Nueve
»	Guillermo Reynolds..	Inglés y Francés.....	Veinte
»	Oton Grieben.....	Aleman	Diez
»	José Corso.....	Esgrima y Gimnasia.....	Cuatro

Federico W. Fernandez.

Vº. Bº.

EUGENIO BACHMANN.

N

Clase	Nombre y apellido	Años de Servicio	Haber mensual	OBSERVACIONES
Profesor de 1ª	Luis Pastor y Teruel	6	\$ m/n. 170	O sea el sueldo actual
»	» Ulrich Courtois.....	2	170	» » »
»	» Pablo Canevali.....	7	170	» » »
»	2ª Emilio Sellstrom ...	7	145 83	» ochenta y tres centavos mas
»	» Teodoro Rosse.....	7	145 83	» ochenta y tres centavos mas
»	» Angel Perez.....	6	145 83	» treinta y un pesos con ochenta y tres centavos mas.
»	» Oton Grieben.....	5	145 83	» treinta y un pesos con ochenta y tres centavos mas.
»	» Alberto Schmerzon..	4	125	» once pesos mas
»	» Cipriano Torrejon...	2	125	» » »
»	» Estanislao Zaballos..	1	125	» veintin pesos mas.

O

PERSONAL DE LA ESCUELA NAVAL

Un Comandante-Director, un Capitan, 2º Comandante; seis Oficiales (dos tenientes y cuatro Sub-tenientes), un Sub-teniente ó Guardia Marina Ayudante del Detall, un Sub-teniente Secretario y edecan del Comandante Director, doce Profesores, cuatro Maestros (tres de idiomas y uno de Gimnasia y esgrima), dos Ayudantes, un Médico, un Comisario Contador y Pagador, tres escribientes, setenta Cadetes.

Un Contramaestre, cuatro Celadores, dos guardianes, un condestable, cuatro cabos de mar, tres marineros de 1ª clase, siete marineros de 2ª clase, dos trompas, dos tambores, un maestre de víveres, dos mayordomos, trece ordenanzas, un sastre guarda ropa, un zapatero, dos litógrafos, un cocinero de Oficiales y Alumnos, un ayudante de cocinero, un cocinero de tripulacion, dos enfermeros, un maestro albañil, dos carpinteros, un herrero.

P

PRESUPUESTO DE LA ESCUELA NAVAL

1	Comandante Director.....	\$ ^{m/n}	310
2	2º Comandante, Capitan.....	»	85
3	Por cargo de mando y enseñanza al 2º Comandante.....	»	83
4	Dos tenientes con cargo de clase á \$ 120 cada uno.....	»	240
5	Cuatro Sub-tenientes id id á \$ 100 c/u	»	400
6	Sub-teniente, Ayudante de Detall...	»	80
7	Id, Secretario y edecan.....	»	100
8	Tres profesores de 1ª clase á \$ 170 c/u	»	520
9	Nueve id de 2ª id.....	»	1187.49
10	Tres id de idiomas á \$ 80 c/u.....	»	240
11	Profesor de dibujo natural.....	»	120
12	Maestro de esgrima y Gimnasia....	»	60
13	Dos Ayudantes: uno de Física y otro de Química á \$ 60 c/u.....	»	120
14	Tres escribientes á \$ 55 c/u.....	»	165
15	Setenta cadetes á 6 \$ c/u.....	»	420
16	Contra maestre.....	»	48
17	Cuatro Celadores á \$ 41 c/u.....	»	164
18	Dos guardianes á \$ 31 c/u.....	»	62
19	Un Condestable.....	»	31
20	Cuatro cabos de mar á \$ 20 c/u....	»	80
21	Tres marineros de 1ª clase á \$ 18 c/u	»	54
22	Siete id de 2ª á \$ 16 c/u.....	»	112
23	Dos trompas á \$ 16 c/u.....	»	32
24	Dos tambores á \$ 16 c/u.....	»	32
25	Maestre de viveres.....	»	31
26	Dos mayordomos á \$ 31 c/u.....	»	62
27	Ordenanza del Comandante Director	»	20
28	Doce ordenanzas á \$ 16 c/u.....	»	192
29	Sastre guarda ropa.....	»	31
30	Zapatero.....	»	21
31	Litógrafo de 1ª.....	»	31
32	Id id 2ª.....	»	21
33	Cocinero de Oficiales y Alumnos...	»	40
34	Ayudante cocinero.....	»	16
35	Cocinero de tripulacion.....	»	21
36	Dos enfermeros á \$ 16 c/u.....	»	32
37	Maestro albañil.....	»	37
38	Dos carpinteros á \$ 37 c/u.....	»	74
39	Herrero-armero.....	»	37

40	Gastos de etiqueta.....	\$ ^{m/n}	40
41	Lavado planchado y conservacion de ropa.....	»	250
42	Aguas corrientes.....	»	4
43	Para compra de libros, instrumentos, papel y útiles de litografia.....	»	150
44	Para alquiler de casa, segun contrato	»	155
45	Para alumbrado, combustible para cocinas y conservacion del edificio..	»	250
			<hr/>
	Total.....	\$ ^{m/n}	6260.49

Q

PRESUPUESTO DE LA OFICINA CENTRAL DE HIDROGRAFIA

1	Sub-Director.....	\$ ^{m/n}	250
2	Cuatro ingenieros hidrógrafos encar- gados de Seccion, dos á \$ 200 y dos á 175 cada uno.....	»	750
3	Ayudante Astrónomo.....	»	175
4	Bibliotecario.....	»	120
5	Mecánico.....	»	120
6	Cuatro auxiliares para observaciones meteorológicas, cálculos y dibujos á \$ 100 c/u.....	»	400
7	Cinco escribientes á \$ 80 c/u.....	»	400
8	Un portero.....	»	40
9	Seis ordenanzas á \$ 25 c/u.....	»	150
10	Para impresiones, libros, planos etc.	»	200
11	» útiles de escritorio.....	»	30
12	» compra de instrumentos.....	»	200
13	» el alquiler actual de casa....	»	49.60
			<hr/>
	Total.....	\$ ^{m/n}	2884.60

R

PRESUPUESTO DE LA ESCUELA DE GRUMETES

1	Teniente Comandante de la Comp ^a .	\$ ^{m/n}	120
2	Dos Sub-tenientes, Gefes de Brigada á \$ 100 c/u.....	»	200
3	Dos profesores civiles, uno á \$ 150 y otro á \$ 100.....	»	250
4	Escribiente.....	»	60
5	Cuatro Sargentos instructores á \$ 41 cada uno.....	»	164
6	Contramaestre.....	»	48
7	Dos guardianes á \$ 31 c/u.....	»	62
8	Cuatro cabos de mar á \$ 20 c/u.....	»	80
9	Cuatro marineros de 1 ^a clase á \$ 18 id	»	72
10	Id id de 2 ^a id á \$ 16 id.....	»	64
11	Dos trompas á \$ 16 c/u.....	»	32
12	Dos tambores á \$ 16 c/u.....	»	32
13	Cocinero.....	»	21
14	Doscientos grumetes á \$ 8 c/u.....	»	1600

Total..... \$^{m/n} 2805

Federico W. Fernandez.

Vº. Bº.

EUGENIO BACHMANN.

Buenos Aires, Diciembre 24 de 1883.

Exmo. Señor Ministro de Guerra y Marina.

La Comisión examinadora que suscribe, tiene el honor de dirigirse á V. E. comunicándole el resultado de los exámenes de la Escuela Naval Militar.

En el interés de economizar tiempo resolvió dividirse en dos mesas, las que han examinado simultáneamente á la 1ª y 2ª Division de la Escuela, desde las diez de la mañana hasta despues de las diez de la noche.

Los exámenes de la 1ª Division han sido notables, los de la 2ª han sido satisfactorios, segun las clasificaciones respectivas, y hay motivos para esperar que estos alumnos se distinguirán en la Armada.

La clasificacion mas baja que ha obtenido esta division, ha sido la de *muy bueno*, y la Comisión al votarla ha sido estricta, teniendo en vista, además de sus conocimientos, la conducta que ha observado en el Establecimiento, y los informes de sus respectivos profesores.

Con estos exámenes han terminado sus estudios los alumnos de la 1ª Division Juan A. Martin, Vicente Montes, Adolfo Diaz, Antbal Carmona, Gustavo Sumblad, Hortencio Thwaites, Estevan Fernandez y Francisco G. Torres, á quienes falta la práctica de la navegacion y el estudio de la maniobra que podrán hacerlo á bordo.

En cuanto á la Escuela Preparatoria, sus alumnos dejan bastante que desear.

Examinando con calma el plan de estudios de la misma y dadas las cortas nociones con que los candidatos ingresan en ella, se ha convencido la Comisión de la imposibilidad de que puedan estos en un solo año, dominar los inconvenientes que contiene aquel, por lo que cree, que los alumnos de la Escuela Preparatoria que obtienen una clasificacion satisfactoria, han debido hacer el mayor es-

fuerzo, si se pesa la poca preparacion con que ingresaron en ella.

Esta consideracion, Señor Ministro, mueve á la comision á indicar como una medida reclamada con urgencia, la de aumentar un año el tiempo de estudios en dicha escuela, haciendo que sean severos sus exámenes de ingreso, para lo cual convendria que los pretendientes se presentasen (además de los conocimientos exigidos por el actual Reglamento) con nociones de historia patria y de los idiomas francés é inglés.

La Comision, aprovecha esta oportunidad para llamar la atencion de V. E. acerca de la conveniencia, que habria en dotar á este importante Establecimiento de un edificio apropiado, siendo estrecho el actual; razon por la que los alumnos se ven compelidos á estudiar, comer y dormir en la misma pieza, encontrándose en continuo roce con el oficial y marineros con menoscabo de la disciplina y de las ventajas de una Escuela Naval en tierra.

La Comision se ha fijado tambien en el descuido de la enseñanza militar de los alumnos, desde que no figuran en el plan de estudios de la Escuela ni las ideas mas rudimentales de disciplina militar, omisiones ya notadas por su actual Director, quien se propone subsanarlas oportunamente.

Por último, las facilidades que rigen para el ingreso influyen en que se presenten un crecido número de jóvenes desprovistos de la necesaria instruccion científica, razon por la que opina la Comision que seria una medida acertada limitar el número de becas, siendo estas destinadas únicamente á los hijos ó descendientes de los buenos servidores del pais, especial de la clase militar, exigiéndose á los demás una cuota mensual para cursar estudios en la Escuela. siempre que sobrepasen en el exámen de ingreso el minimum de puntos determinados.

Comprendiendo el plan de estudios de la Escuela todos

los ramos científicos que necesita el bachiller, la Comisión juzga que los alumnos que rindan satisfactoriamente, para el Gobierno, el examen de egreso, seán considerados como tales, lo que les proporcionará un medio de subsistencia honroso en el caso de contraer enfermedades ó recibir heridas en el curso de su peligrosa carrera.

Segun la adjunta planilla de clasificaciones resultan reprobados los siguientes alumnos de la Escuela Preparatoria :

Pedro Lacosta
Nestor Saráchaga
Victor Hoses
Mariano Gache
Juan Magnani
Narciso Lugones
Jorge Lowry
Manuel Graciano
Carlos Soldani
Cristóbal Salort
Gregorio Diaz

de los cuales los siete primeros, además de su mala clasificación en el examen, han tenido muy mala conducta, por lo cual nos permitimos indicar á V. E. la conveniencia de expulsarlos de la Escuela de acuerdo con el Art. 94 del Reglamento orgánico.

Los cuatro últimos han tenido buena conducta y se les podría conceder continuar en la Escuela, figurando en el 1^{er} año de estudios, segun el nuevo plan que oportunamente presentará el Señor Director.

Dios guarde á V. E.

Mariano Cordero

*Antonio Donovan.—Augusto Lasserre.—
Angel J. Carranza.—Carlos Sarmiento.—J. M. Lársen.*

Buenos Aires, Enero 4 de 1884

DECRETO

Visto el informe que precede de la Comision nombrada para examinar á los alumnos de la Escuela Naval y teniendo en consideracion lo dispuesto en el Reglamento Orgánico de ese Establecimiento ;

El Presidente de la República—

DECRETA :

Art. 1º Apruébanse los exámenes rendidos en la Escuela Naval, por los Alumnos de la Primera y Segunda Division, de que dá cuenta el precedente informe de la Comision nombrada al efecto por decreto de 17 de Noviembre del año próximo pasado.

Art. 2º Los alumnos de la Primera Division, Juan A. Martin, Vicente Montes, Adolfo Diaz, Gustavo Sumblad, Francisco G. Torres, Hortensio Thwaites, Anibal Carmona y Esteban Fernandez, que han terminado los estudios teóricos, serán dados de alta en la Armada, en clase de Sub-Tenientes, con el sueldo y prerogativas que corresponden á ese empleo militar, pero no se les estenderán los despachos de tales sinó despues que hayan efectuado ocho meses de navegacion en las costas del Sud de la República ó en el Estrangero, de acuerdo con lo prescripto en el Artículo 63, del Reglamento Orgánico de la Escuela.

Art. 3º Apruébanse igualmente los exámenes rendidos por los alumnos de la Segunda Division, Lorenzo Maldonado, Fernando Douset, Eduardo Quesnel, Luis Almada, Manuel Lagos, Luis Esteves, Cesar Silveyra, Pedro Moharade, Juan Pelabet, José Quiroga, Alberto Encina, Augusto Sarmiento, Segundo Pozzo, Juan Spragon y Carlos Garcia, los cuales ingresarán al cuarto año de estudios.

Ar. 4º Apruébanse tambien los exámenes rendidos por los siguientes alumnos de la Escuela Preparatoria, Juan Attwell, Adolfo Lamarque, Ramon Casas, Francisco Lamy, Jorge Victorica, Juan Griesson, Angel Irurtia, Cárlos Montaña, Beltran Besson, Luis A. Imperiale, Hilario Ibarra, Luis Lan, Lorenzo Saborido, Enrique Laborde, y José Ferrini, que pasarán á cursar el tercer año de estudios.

Ar. 5º A los alumnos de la Preparatoria, Manuel Graciano, Cárlos Soldani, Cristobal Salort y Gregorio Diaz, que han obtenido mala clasificacion, se les concede repetir el mismo curso por una sola vez, en atencion á lo manifestado por la Comision Examinadora.

Art. 6º Quedan separados de la Escuela, los alumnos Pedro Lacosta, Nestor Saráchaga, Victor Hose, Mariano Gache, Juan Magnani, Narciso Lugones y Jorge Lowry, en virtud de lo informado por la Comision Examinadora.

Art. 7º Avísese en respuesta, comuníquese á quienes corresponda, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA

BENJAMIN VICTORICA

Arsenales y Talleres de Marina

Buenos Aires 20 de Junio de 1884

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

El Director General de Arsenales y Talleres de Marina tiene el honor de dirigirse á V. E. segun es práctica establecida y en cumplimiento de órdenes anteriores, elevando á su conocimiento todos aquellos datos y observaciones referentes al Taller Naval del Rio Lujan y Arsenal de Zárate, que considera indispensables para ser comprendidos en la Memoria del Departamento de Marina, — correspondiente al año próximo pasado 1883.

Debo empezar consagrando un recuerdo á mi malogrado antecesor, Comodoro D. Luis Py, fallecido en el mismo Establecimiento en Febrero del corriente año, bajo cuya direccion se llevaron á efecto muchos de los trabajos iniciados por V. E. y cuyos benéficos resultados se palpan actualmente.

El Comodoro Py, que reunia á un sentido eminentemente práctico, una perseverencia ejemplar, se hallaba cumpliendo los deberes de su cargo cuando falleció. No obstante, fueron realizándose las medidas adoptadas para la organizacion de los Talleres, y terminándose los trabajos empezados, de acuerdo con las disposiciones emanadas de V. E.

Despues de una labor no interrumpida, el Establecimiento ha llegado á un estado satisfactorio, y lo hago constar con satisfaccion, viendo que los obstáculos con que más de una vez ha habido que luchar para darle la organizacion que por sus fines requiere, van desapareciendo. Así, tal organizacion se obtendrá completa en tiempo no lejano.

La manera como se viene formando no es muy rápida, pero de resultados prácticos, hasta quedar en condiciones de prestar considerables servicios á los buques de la Armada, pues cuenta ya con un personal numeroso y de probada competencia.

Dados los progresos que dia á dia alcanza en sus diferentes ramos, puede decirse que se ha obtenido algo más que el plantel de un Taller Naval, y esto es digno de mencionarse, si se recuerda el tiempo relativamente corto de su existencia.

No há mucho, se carecia de los elementos mas indispensables en un Establecimiento de esta naturaleza, lo que hacia que los trabajos se terminaran con dificultad, causando mayores erogaciones; —pero hoy esas deficiencias no existen, debido principalmente á la atencion que V. E. sigue prestándole, penetrado de los servicios que está llamado á producir.

Los elementos con que cuenta actualmente, sinó en grande escala, son en parte suficientes utilizándolos en beneficio de los buques de la Armada; y así se ha hecho en efecto, pues la mayor parte de ellos han sido objeto de reparaciones en los Talleres.

Sin entrar en minuciosos detalles respecto de esas reparaciones, que V. E. sabe como han sido ejecutadas, debo sin embargo consignar que se han colocado las quilas laterales al Acorazado «El Plata», y que el Buque Escuela de Oficiales de Mar completamente transformado terminará sus trabajos en breve, hallándose al presente cargando lastre para ir donde V. E. determine.

Dos obras que era de suma necesidad efectuar, son la construccion de un malecon en la Ribera del Rio de Lujan, sobre el mas alto nivel de las mareas, al cual podrán atracar los buques para cargar ó descargar, sufrir reparaciones, etc., con toda comodidad y economia de tiempo y gastos; —como tambien el ensanche del actual Varadero, operaciones á que

ya se ha dado principio. Este último una vez concluido podrá tirar en tierra buques hasta del tipo de la cañonera «Paraná».

Todo el terreno se está elevando por medio del desmonte y terraplenes, con el fin de evitar las mareas, que siempre causan perjuicios.

Los Talleres se han visto muchas veces en el caso de no poder funcionar con regularidad por carecer de edificios adecuados, depósitos, etc.; — pero estos inconvenientes no tardarán en desaparecer y el Establecimiento tendrá las comodidades necesarias para efectuar los trabajos que se le encomienden, aun cuando ellos sean de la mayor importancia, con rapidez y economía.

Muy adelantada se encuentra la edificación de los talleres donde serán colocadas las máquinas venidas últimamente de Inglaterra; habiéndose concluido ya el galpon para las obras de carpintería y el destinado para alojamiento de los aprendices operarios.

En breve tendré el honor de someter á la superior aprobación de V. E. el plano de una casa-habitación para la Dirección y empleados de la misma, de la que carece por completo este Establecimiento y cuya necesidad es imperiosa.

Una vez terminados los nuevos edificios, se demolerán las estrechas casillas que se ocupan provisoriamente, y de este modo el Establecimiento habrá ganado en comodidad y aspecto.

El movimiento habido en el año no puede pasar desapercibido, mucho más cuando los numerosos trabajos efectuados en el Taller no han dejado nada que desear en su ejecución.

Algunos, como las embarcaciones menores, y los muebles salidos de la sección de Carpintería para los buques y reparticiones marítimas, han llamado justamente la atención, pues que trabajos en tales condiciones solo se obtienen de

establecimientos que disponen de los más apropiados útiles mecánicos y con largos años de práctica.—A este respecto, debo hacer presente á V. E. que el Taller, principalmente para las obras de carpintería, carece de dichos útiles, siendo mas notable esta falta por cuanto ella es un obstáculo para la instruccion de los aprendices operarios.

Actualmente hay en construccion varias embarcaciones de diverso tipo, como ser botes para el acorazado «El Plata», lanchas para el Arsenal de Zárate, etc., y un vapor de pequeñas dimensiones para el servicio de los Talleres. Tambien se efectúan al presente reparaciones á varios buques de guerra, en cumplimiento de órdenes de V. E.

En cuanto á los operarios mecánicos y carpinteros, el Taller cuenta con un buen número de ellos, y los que bajo una hábil direccion pueden construir obras que en nada desmerezcan á las que nos vienen del extranjero.

Podria abundar en otros detalles, pero he creido que por esta breve relacion podrá V. E. deducir los adelantos que han alcanzado los Talleres de Marina, puestos ya en camino de llegar á ser un Establecimiento completo en su género, debido en gran parte como lo dejo espuesto, á la iniciativa de V. E.

ARSENAL DE ZÁRATE

Este Establecimiento, fundado en 1874, no habia sufrido hasta principios del año ppdo., las reparaciones y mejoras que reclamaba para el buen desempeño del servicio á que está destinado. Desde esta fecha puede decirse que arranca el impulso dado en todo sentido para ponerlo en las buenas condiciones en que actualmente se encuentra.

Se han efectuado varias reparaciones que eran reclamadas con urgencia, tanto en los depósitos como en la via férrea, cábria, desmontes y terraplenes.

El edificio construido para el almacenaje del algodón pólvora, ha dado los resultados que eran de esperarse,—ha-

ciendo por las excelentes condiciones que reúne, que la conservación sea perfecta, lo que ahorra crecidos gastos en cajones y personal. Por otra parte, su seguridad evita toda clase de peligros.

Continuamente se trabaja con la cábría y las zorras, ya en recibir artillería pesada y municiones, así como de su entrega á bordo. Desembarcáronse los cuatro cañones Armstrong, de retro-carga, venidos de Inglaterra para los acorazados «Los Andes» y «El Plata»; siendo también desmontada la artillería y municiones de estos dos buques, las que se conservan en depósito en perfecto estado.

La vía férrea que vá desde el muelle al Arsenal, y cuya extensión es de un mil y quinientos metros, ha sido debidamente reparada, terraplenando y recorriendo las zanjas laterales en toda su longitud.

En esta sola operación se han extraído más de veinte mil metros cúbicos de tierra.

Todos los proyectiles que existían en depósito, como los venidos de Europa y los transportados del Parque de Artillería, han sido picados, rascados y pintados, hallándose hoy acomodados con todo orden.

Por lo que respecta al resto del material de guerra en depósito, como el de pólvora, se encuentra en el mejor estado de aseo y conservación, demostrando así que el Jefe del Arsenal Teniente Coronel D. Eulogio Díaz, reúne las condiciones de competencia y actividad requeridas para el puesto que desempeña.

Muchos han sido los trabajos efectuados en el año transcurrido, y de los cuales V. E. tiene ya conocimiento. Solo me resta al concluir esta sucinta relación, hacer mención á V. E. de la necesidad que existe de una casa para los empleados del Establecimiento y de que carece por completo, como también reparar el techo del depósito núm. 1, cuyos tirantes se encuentran deteriorados.

Creyendo así dejar cumplidas las órdenes de V. E., fáltame recomendar á su consideracion á los empleados de esta Direccion, Talleres de Marina y Arsenal de Zárate, que han compartido conmigo los deberes de sus respectivos cargos.

Dios guarde á V. E.

A. Sastre.

Escuadrilla del Rio Negro

Patagones, Enero 1° de 1884.

Al Sr. Contra Almirante y Geefe de la Armada D. Mariano Cordero.

Los servicios y comisiones desempeñadas por los diversos buques que componen la Escuadrilla del Rio Negro en el trascurso del año ppdo., han sido variados é importantes y mas adelante me ocuparé de ellos en detalle.

De los tres vaporcitos que la componen, «Rio Negro», «Rio Neuquen» y «Triunfo», los dos primeros están siempre listos para ser utilizados cuando las necesidades del servicio lo requieran; únicamente el «Triunfo» por su mucho caído y escasa fuerza de la máquina, no puede prestar los servicios importantes que los otros vapores desempeñan, y puede decirse que este buque no llena el objeto para que fué construido, sirviendo solamente para cortos viajes á la boca del rio, en diversos objetos del servicio.

Las chatas se ocupan para depósitos accidentales de víveres y útiles para la Escuadrilla, donde se les coloca temporalmente al ser trasbordados de los buques que los conducen desde Buenos Aires á los Almacenes de tierra. Sirven tambien las tres chatas para depósitos permanentes de carbon, cuando lo hay.

Teniendo en cuenta los frecuentes y numerosos viajes que en todo el año efectúan los vaporcitos, remontando le Rio Negro, muchas veces hasta mas allá de Roca, y la necesidad de que siempre estén disponibles para llenar las diversas necesidades del servicio, se nota sobre manera la

falta de depósitos permanentes de carbon, siempre bien provistos para el servicio de los buques.

Estos depósitos deberán estar situados, uno en Patagones y otro en Conesa, Choele-Choel ó Roca, puntos extremos hasta donde por lo regular alcanzan los vapores.

Como los buques son pequeños y los viajes largos, (ocho ó diez dias) no tienen capacidad suficiente para llevar consigo el carbon necesario para el viaje de retorno y la falta de ese combustible en cualesquiera de esos puntos, dificulta considerablemente la rapidez y facilidad de los viajes.

Por otra parte, las comunicaciones marítimas entre este puerto y Buenos Aires, son tardías é irregulares, y faltando aquí carbon, que es el principal elemento de movilidad para los buques, no es posible atender las necesidades imprevistas del servicio, sinó contando siempre con carbon de que echar mano en los casos necesarios.

Hasta ahora la falta de carbon ha sido subsanada en parte por el empleo de la leña tomada en las márgenes del rio por los mismos tripulantes de los vapores; pero cada dia se hace mas difícil poner en práctica este espediente defectuoso, pues la leña escasea mucho, se pierde tiempo y trabajo en procurarla y no reemplaza sinó imperfectamente al carbon.

Como en todos los viajes es forzoso emplear leña, la marcha del buque se retrasa mucho, pues para obtener un dia de navegacion hay que perder dos en cortarla, y no en todos los parajes es fácil conseguir este combustible.

Desde el establecimiento de la Escuadrilla del Rio Negro se ha sentido la gran necesidad de llevar á cabo la construccion de un varadero apropiado para los buques, donde se pudiera proceder con seguridad y ventajas á sus reparaciones y refacciones, á menudo exigidas por su activo servicio y para su mejor estado de conservacion.

Otro tanto puede decirse respecto á edificios para depósitos de viveres, herramientas y útiles, maestranza, talleres,

etc., de que tambien ha carecido la Escuadrilla hasta el presente.

Para ubicacion y construccion de edificios de esta naturaleza, lo principal y mas costoso es adquirir el terreno y que sea adecuado al objeto á que se le destina. La costa Sud en la vecindad del pueblo de Viedma, que es territorio Nacional, ofrece condiciones topográficas inmejorables para dicho objeto y sobre todo al Gobierno de la Nacion, que puede disponer allí de los terrenos fiscales necesarios para dichas construcciones, sin gravámen alguno para el Erario Público.

Una vez establecidos los talleres y maestranzas de que hemos hablado anteriormente, seria de suma necesidad aumentar el personal técnico especial que ellos exigen.

En la actualidad no es posible efectuar aquí ciertas refacciones de alguna importancia por no haber operarios competentes que las sepan hacer, y el vapor «Neuquen» ha permanecido durante cinco meses inutilizado, por faltarle á su máquina una pieza de las mas importantes que aquí no se puede fabricar y fué necesario encargar á Buenos Aires; y en lo sucesivo mas se harán sentir estas deficiencias tan graves, pues los nuevos vapores encargados á Europa están próximos á llegar y hay que aprovechar, para conservarlos y utilizarlos convenientemente de la esperiencia adquirida en los actuales.

El servicio sanitario de la Escuadrilla ha sido desempeñado por el Cirujano y Farmacéutico de la misma. Aunque se hace sentir la falta de una enfermeria en tierra para la asistencia médica conveniente de los enfermos, ellos han sido atendidos lo mejor que ha sido posible en sus respectivos buques. La mayor parte de las enfermedades han sido de corta duracion y con raras escepciones, la mayor parte de los enfermos han estado siempre aptos para el servicio ordinario por lo leve de sus dolencias.

Las afecciones mas frecuentes que se han presentado durante el año, han sido reumatismos, tambien han sido asis-

tidos muchos que han recibido contusiones ó heridas, hecho que se esplica fácilmente, teniendo en cuenta la ocupacion habitual de los marineros.

Dispone la Escuadrilla de una Botica provista de todo lo necesario para atender convenientemente al servicio médico.

Las condiciones higiénicas de los buques, son en general bastante buenas y otro tanto puede decirse de la cantidad y calidad de los alimentos, del vestuario, de la distribucion del trabajo, etc.

El número de enfermos no parece estar en relacion con el escaso personal de la reparticion; pero no es excesivo teniendo en cuenta que se ha dado asistencia á las tripulaciones de varios buques que se encontraban accidentalmente en este puerto, como la cañonera «Constitucion», los cùtters «Patagones», «Santa Cruz» y «Bahia Blanca»; la tripulacion y demás empleados de la Sub-Prefectura y las familias respectivas tambien han recibido asistencia médica por esta reparticion.

A causa de haberse clausurado la única Botica pública que funcionaba en este pueblo, en el mes de Julio y habiendo coincidido con este hecho la prohibicion del despacho para el público, de medicamentos de la Botica Militar de la Guarnicion, se dispuso que la de la Escuadrilla fuese ofrecida á la autoridad local, para satisfacer la imperiosa necesidad del momento, prévia autorizacion superior que fué concedida.

La Botica de la Escuadrilla funcionó para particulares gratuitamente, desde el 27 de Julio hasta el 30 de Octubre, despachándose en este intèrvalo de tiempo 516 recetas.

Las despachadas para la Reparticion y dependencias y Oficinas análogas, ascienden á 920, que con las particulares forman un total de 1436 recetas despachadas durante el año.

Por el cuadro estadístico número 1, 2 y 3, se demuestra el número, duracion y destino de los diversos viajes efectuados durante el año por cada vapor, así como el número de pasajeros conducidos.

El peso de la carga trasladada no se encuentra especificado por ser de práctica contarla y recibirla de la Comisaria de Guerra de este punto, con arreglo al número de bultos y no á su peso, deficiencia que tratará de remediarse en lo sucesivo.

En los cuadros números 4, 5, 6 y 7, se demuestra el movimiento habido en el personal de la Escuadrilla durante el año trascurrido. En él se detallan el número de altas, bajas, desertores, etc., etc., tanto de Oficiales como de tropa.

La navegacion del Rio Negro hace tiempo á que dejó de ser un problema y un misterio, para convertirse en una hermosa realidad, en un hecho ya adquirido por la práctica. Aunque no se ha obtenido de una manera absoluta la posibilidad de una navegacion permanente en toda estacion y hasta los límites extremos del Rio Negro y afluentes; por lo menos las espediciones y estudios prácticos han disipado muchas dudas, rectificado errores y hecho adquirir conocimientos prácticos de que se ha sabido aprovechar para la construccion de los nuevos vapores recientemente encargados á Europa.

Si como, á no dudarlo, ellos responden á las esperanzas concebidas y al cuidado y precauciones minuciosas que han precedido á su construccion, la navegacion del Rio Negro, entrará con los nuevos vapores en una nueva faz, mucho mas importante aun, y que ofrecerá incalculables ventajas para el Gobierno y el país.

Podrán proseguirse con ellos los estudios científicos ya empezados en los rios Neuquen y Limay y hacerse mas regular y frecuente la navegacion á Roca, á la par que habrán desaparecido gran número de las dificultades que hoy la hacen lenta y embarazosa, por las condiciones defectuosas de los actuales vapores.

Los que vendrán de Europa, con un calado relativamente menor, de mayor fuerza propulsora en su máquina,

de mas grande capacidad y de mayor resistencia y solidez en su casco, serán indudablemente perfectos para completar los vacios y defectos que la falta de vapores adecuados ha dejado hasta ahora en las diversas expediciones y estudios fluviales efectuados.

Por otra parte, los nuevos vapores coadyuvarán eficazmente al adelanto material y prosperidad de la gran zona del valle del Rio Negro y afluentes, ayudando á su poblacion y riqueza, cuyo reciente progreso déjase ya sentir de una manera notable.

El canal fluvial que se construye actualmente en Roca y que partiendo del Rio Limay, dará irrigacion á una gran zona de terrenos agrícolas, será un nuevo elemento de riqueza, á cuya obra no poco están destinados á contribuir los futuros vapores de la Escuadrilla del Rio Negro.

Por otra parte, las diversas líneas militares que guarnecen el valle del Rio Negro, se estienden gradualmente hácia los límites extremos de nuestro territorio por el lado Andino, y esta dilatacion de las fronteras exigirá mayor movimiento militar y por lo tanto, los trasportes y el intercambio serán mayores que hoy entre las fronteras y el punto mas céntrico y cercano, bien sea Roca ó Patagones.

Nunca la via terrestre podrá hacer competencia en ningun sentido á la fluvial, para salvar la distancia que media entre Patagones, Conesa, Choele-Choel, Roca y demás puntos militares del Sud, pues son casi insuperables las dificultades del terreno, los rios, etc., etc.

Siempre, pues, la navegacion del Rio Negro será el camino mas rápido, mas barato y mas fácil, circunstantia que hará de él en el porvenir una importantísima arteria comercial y marítima, especie de puerta de entrada á la Patagonia Austral y al fértil valle del Rio Negro.

La navegacion de los afluentes Limay y Neuquen, mas allá de su confluencia, puede decirse que es absolutamente impracticable, como via regular de comunicacion fluvial en

el porvenir y solo á título de exploraciones científicas y tentativas audaces y atrevidas, muy laudables por cierto, aunque no del todo fructuosas, es que se han efectuado diversos viajes, cuyo resultado final ha sido el convencimiento de la afirmacion anterior, adquirida ya como un hecho demostrado.

En cuanto al misterioso é inexplorado Lago Nahuel-Huapl, que hasta ahora defiende por agua su entrada á los expedicionarios, no se salvará de los exploradores constantes y enérgicos, que nos revelarán al fin sus secretos, haciendo bogar sus embarcaciones hasta los mas apartados confines del pintoresco lago; aun cuando para llegar á él sea necesario llevarlos á lomo de mula.

Es de esperar en el completo éxito de la expedicion que con objeto de explorar dicho lago, ha partido el 10 de Noviembre ppdo., bajo la intelijente direccion de un oficial de nuestra Armada.

A primera vista, parece sorprendente é inexplicable que durante tantos años y puede decirse siglos, haya pasado desapercibido á los Gobiernos, la alta importancia que envolvia el conocimiento y exploracion de los grandes rios, que como movibles caminos, surcan nuestro estenso territorio. El Rio Negro, uno de los mas grandes despues del Plata y sus dos grandes afluentes, ha sido de los últimos en conocerse, y recién hace pocos años se ha demostrado prácticamente la posibilidad de su navegacion.

La historia de los esfuerzos hechos en ese sentido por particulares emprendedores y por la iniciativa oficial antes y despues de nuestra emancipacion, es escasa en exploraciones completas y fuera de los laudables esfuerzos de algunos jesuitas que se atrevieron á penetrar mas allá de «Roca» á principios de este siglo y del interesante viaje del ilustre Villarino, la navegacion del Rio Negro fué considerada siempre un problema insoluble, que solo en nuestros dias fué posible resolver; y nos esplicamos fácilmente este abandono, tenien-

do en vista lo apartado de los territorios sobre que habian de efectuarse las investigaciones, lejos de todo centro de poblacion y en plena posesion del salvaje indómito. Solo despues que el Ejército de Línea ha tomado paulatinamente posesion de los dilatados territorios que bañan los afluentes del Rio Negro, disputando palmo á palmo sus posesiones á los indios guerreros é indomables, solo entónces fué posible las investigaciones fluviales, contando tambien con los modernos adelantos de la navegacion á vapor.

Y ahora que esas vastas regiones han entrado definitivamente bajo el dominio de la civilizacion y del trabajo, la navegacion á vapor permanente y regular del Rio Negro, se impone como una necesidad imperiosa y de inmensa utilidad para el desenvolvimiento de la riqueza agrícolá y pastoril de esa inmensa zona; así como para el acrecentamiento rápido de las poblaciones futuras que allí se formen.

Es en este sentido, que la navegacion de este rio crecerá en importancia, y ya se demuestra de una manera elocuente esto; pues una empresa particular, ha encargado á Europa vaporcitos adecuados para servir á fines especulativos y comerciales de gran trascendencia para estas rejiones.

No podia menos que entrar en estas digresiones para probar el importantísimo rol que está llamada á desempeñar la escuadrilla del Rio Negro en el porvenir del país. La dominacion permanente de los pasos fáciles de la Cordillera Andina por el Ejército de Línea empieza ya á atraer el comercio de Chile y el intercambio de los productos de ambas naciones encontrará fácil desenvolvimiento por ese lado, enviando nosotros ganado en abundancia á los chilenos, en cambio de los variados productos de su rejion Sud, rica y fértil y que muy bien saben esplotar.

La salida y entrada natural de los animales y frutos que alimentará este ventajoso comercio, naciente y de tanta importancia económica para nuestro país, será naturalmente el Valle del Rio Negro y la arteria fluvial del mismo nombre la

via mas espedita para conducirlos á la Capital de la República.

Como se comprende, la navegacion del Rio Negro, será mantenida y fomentada como un complemento necesario para sostener esas transacciones comerciales que se realizarán en un porvenir no lejano y los buques del Gobierno y de particulares que surquen sus aguas, contribuirán eficazmente á la prosperidad y desarrollo del gran intercambio comercial de toda la parte sud y austral de la República con nuestros vecinos de ultra Cordillera. Queda aun otro aspecto importantísimo bajo el que tambien puede considerarse la navegacion del Rio Negro.

Bien sabidos son los grandes servicios que la Escuadrilla ha prestado al Ejército de operaciones sobre los indios en las diversas campañas y expediciones efectuadas y que se continúan en tiempo de paz, contribuyendo ella al sosten y conservacion de las fuerzas distribuidas en las faldas de la Cordillera.

Dios guarde á V. S.

Edelmiro Correa.

Nº 1

VAPOR RIO NEGRO

Año	Mes	Punto de salida	Punto de llegada	Mes	D'uracion del viaje	Gefes Oficiales y tropa (incluida)	ORSERVACIONES
1883	Marzo	Patagones	San Javier	Marzo	1 dia	12	En la mayor parte de los viajes ha conducido carga de la Comisaria de Guerra y que no se anota su peso por recibirse por bultos.
"	"	San Javier	Patagones	"	1 "	12	
"	Abril	Patagones	Roca	Abril	10 "	10	
"	"	Roca	Patagones	"	5 "	72	
"	Mayo	Patagones	Ch. Choel	Mayo	7 "	49	
"	"	Ch. Choel	Patagones	"	2 "	128	
"	"	Patagones	San Javier	"	1 "	10	
"	"	San Javier	Patagones	"	1 "	10	
"	Junio	Patagones	Roca	Junio	14 "	101	
"	"	Roca	Patagones	"	5 "	104	
"	Agosto	Patagones	Conesa	Agosto	3 "	10	
"	"	Conesa	Patagones	"	2 "	10	
"	Setiembre	Patagones	Roca	Setiembre	8 "	40	
"	"	Roca	Patagones	"	6 "	15	
"	Octubre	Patagones	Confluencia del Limay y Collon-Cura	Nov'bre	15 35 "	10	
"	Nov'bre	Confluencia del Limay y Collon-Cura	Roca	"	4 "	—	
"	"	Roca	Confluencia del Limay y Neuquen	"	1 "	60	
"	"	Confluencia del Limay y Neuquen	Roca	"	1 "	60	
"	Diciemb.	Roca	Patagones	Diciemb.	3 "	30	
Total de pasajeros						743	

Correa.

Patagones, Diciembre 31 de 1883.

VAPOR NEUQUEN

Nº 2

Año	Mes	Punto de salida	Punto de llegada	Mes	Duración del viaje	Jefes Oficiales y tropa en número	OBSERVACIONES
1883	Enero	1					
"	"	4	Confluencia del Limay y Neuquen.	Enero	8 dias	50	Fondeado una legua arriba de la confluencia del Limay y Neuquen.
"	Marzo	8	Patagones	Marzo	4	40	
"	"	12	Paso de Linares	"	2	40	
"	Abril	9	Patagones	Abril	11	30	
"	"	22	Ch. Choel	"	3	87	
"	Mayo	4	Patagones	Mayo	13	15	
"	"	18	Ch. Choel	"	3	45	
"	Junio	6	Patagones	Junio	6	30	
"	"	13	Conesa	"	4	—	Habiéndose descom- puesto la máquina per- maneció fondeado has- ta Noviembre que se recibió la pieza enviada à hacer à Buenos Aires.
"	Diciemb.	3	Patagones	Diciemb.	27/24	30	
Total de pasajeros.....						367	

Patagones, Diciembre 31 de 1883.

Correa.

VAPOR TRIUNFO

Nº 3

Año	Mes	Punto de salida	Punto de llegada	Mes	D'racon del viaje	Pasajers	OBSERVACIONES
1883	Junio	2 Patagones	Boca	Junio	2	—	En los viajes á la Boca hallevado chatas para ser cargadas con pedregullo por o/S. para el trasporte «Villarino».
"	"	25 Boca	Patagones	"	26	—	
"	Julio	18 Patagones	Boca	Julio	19	—	
"	"	28 Boca	Patagones	"	30	—	
"	Agosto	3 Patagones	Boca	Agosto	4	—	
"	"	10 Boca	Patagones	"	12	—	
"	Nov'bre	21 Patagones	San Javier	Nov'bre	24	—	
"	"	28 San Javier	Patagones	"	30	—	

Patagones, Diciembre 31 de 1883.

Correa.

COMANDANCIA Y CHATAS

Nº 4

AÑO	PERSONAL EXISTENTE		OFICIALES		INDIVIDUOS DE MARINERÍA		OBSERVACIONES
	Oficiales	Individuos de Marinería	Altas	Bajas	Altas	Bajas	
1883							
Enero	9	8	—	—	—	—	En el personal de oficiales van incluidos los que componen la comisión exploradora.
Febrero...	9	8	—	—	—	—	
Marzo	9	8	1	1	—	—	
Abril	9	8	—	—	1	1	
Mayo	9	8	—	—	—	—	
Junio.....	9	9	—	—	1	—	
Julio.....	9	9	—	—	—	—	
Agosto ...	9	9	—	—	—	—	
Setiembre .	9	9	—	—	—	—	
Octubre...	9	8	—	—	—	1	
Noviembre	9	8	1	1	—	—	
Diciembre.	9	7	—	—	—	1	
Total...			2	2	2	3	

Patagones, Diciembre 31 de 1883.

Correa.

VAPOR RIO NEGRO

Nº 5

AÑO	PERSONAL EXISTENTE		OFICIALES		INDIVIDUOS DE MARINERIA		OBSERVACIONES
	Oficiales	Individuos de Marineria	Altas	Bajas	Altas	Bajas	
1883							
Enero	4	11	—	—	—	—	En el personal de oficiales se incluyen al maquinista y baqueano.
Febrero . . .	4	11	—	—	—	—	
Marzo	4	8	—	—	—	3	
Abril	4	8	—	—	—	—	
Mayo	4	11	—	—	3	—	
Junio	4	10	—	—	—	1	
Julio	4	10	—	—	—	—	
Agosto . . .	4	10	—	—	—	—	
Setiembre .	4	10	—	—	—	—	
Octubre . . .	3	12	—	1	2	—	
Noviembre	3	11	—	—	—	1	
Diciembre .	3	11	—	—	—	—	
Total		—	1	5	5	

Patagones, Diciembre 31 de 1883.

Correa.

VAPOR RIO NEUQUEN

Nº 6

AÑO	PERSONAL EXISTENTE		OFICIALES		INDIVIDUOS DE MARINERIA		OBSERVACIONES
	Oficiales	Individuos de Marineria	Altas	Bajas	Altas	Bajas	
1883							
Enero	3	9	—	—	2	—	En el personal de oficiales se incluyen al maquinista y baqueano.
Febrero . . .	3	12	—	—	1	—	
Marzo	3	12	—	—	—	—	
Abril	3	12	—	—	—	—	
Mayo	3	10	—	—	—	2	
Junio	3	10	—	—	—	—	
Julio	3	9	—	—	—	1	
Agosto	3	10	—	—	2	1	
Setiembre . .	3	9	—	—	—	1	
Octubre	3	9	—	—	3	3	
Noviembre . .	3	9	—	—	—	—	
Diciembre . .	3	10	—	—	1	—	
Total			—	—	9	8	

Patagones, Diciembre 31 de 1883.

Correa.

VAPOR TRIUNFO

Nº 7

AÑO	PERSONAL EXISTENTE		OFICIALES		INDIVIDUOS DE MARINERÍA		OBSERVACIONES
	Oficiales	Individuos de Marinería	Altas	Bajas	Altas	Bajas	
1883							
Enero	4	12	—	—	—	—	En el personal de oficiales se incluyen al maquinista y baqueano.
Febrero . . .	4	12	—	—	—	—	
Marzo	4	11	—	—	1	2	
Abril	4	11	—	—	—	—	
Mayo	4	13	—	—	2	—	
Junio	3	13	—	1	—	—	
Julio	3	13	—	—	1	1	
Agosto	3	12	—	—	1	2	
Setien.bre.	3	12	—	—	—	—	
Octubre	3	11	—	—	—	1	
Noviembre	3	11	—	—	—	—	
Diciembre . .	3	10	—	—	—	1	
Total			—	1	5	7	

Patagones, Diciembre 31 de 1883.

Correa.

Sobre Prácticos

Buenos Aires, Junio 18 de 1881.

A S. E. el Sr. Ministro de Hacienda.

Tengo el honor de adjuntar á V. E. en copia legalizada, á fin de que se agregue á los antecedentes remitidos á ese Ministerio, con fecha 31 de Mayo último, la nota de la Legacion Oriental, la cual contiene algunas modificaciones al proyecto, que presentó, sobre prácticos lemanes.

Dios guarde á V. E.

BERNARDO DE IRIGOYEN.

Junio 22 de 1881.

Corra con sus antecedentes.

Emilio Civit.

Legacion Oriental.

Buenos Aires, Junio 1° de 1881.

Señor Ministro :

He tenido el honor de recibir la comunicacion de V. E. fecha 31 de Mayo último, en la cual se sirve V. E. poner en mi conocimiento que ha pasado al estudio del señor Ministro de Hacienda, los proyectos de Convencion sobre faros, prácticos y comercio de cabotaje, prometiendo invitarme á conferenciar sobre estos asuntos tan luego como haya recibido el informe que ha solicitado.

Creo oportuno, en su consecuencia, manifestar á V. E. que por instrucciones que posteriormente he recibido, mi Gobierno me ha ordenado, respecto al proyecto de Convencion sobre prácticos, que inste para que se le dé mayor amplitud, haciéndolo general para el servicio de todos los rios interiores, de ambos paises, y no concretarlo solamente al Rio de la Plata.

Tambien se me ordena inste por la insercion de la siguiente cláusula en el referido proyecto de convencion.

« Los prácticos de una y otra matrícula, podrán embarcarse en cualquier punto de los rios, incluso el Rio de la Plata, en los buques de entrada para dirigirlos á los puertos de ambos paises; pero si el buque procediese de alguno de esos puertos, será indispensable que el práctico que lo pilotee, sea de la matrícula de ese mismo puerto de salida ».

Ruego, pues, á V. E. se digne remitir al señor Ministro de Hacienda, con el mismo objeto para que le fueron remitidos los demás antecedentes, estas modificaciones que mi Gobierno reputa muy esenciales.

Aprovecho esta oportunidad para saludar á V. E. con mi mayor consideracion.

Gregorio Perez Gomar.

Exmo. Sr. Ministro de Relaciones Exteriores Dr. D. Bernardo de Irigoyen.

PRIMER PROYECTO

Legacion Oriental.

Núm. 1.

Proyecto de convencion sobre prácticos

El Gobierno de la República Argentina y el de la República Oriental del Uruguay, deseando remover las trabas que encuentran los Prácticos Lemanes de uno y otro pais en el ejercicio de sus funciones y penetrados del espíritu de

rectitud y liberalidad que caracteriza todos sus actos, han resuelto celebrar una convencion que haga libre ese ejercicio con las limitaciones y garantias convenientes á la seguridad de la navegacion, y al efecto han nombrado por sus Plenipotenciarios:

S. E. el señor Presidente de la República Argentina á su Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores, Dr. D. Bernardo de Irigoyen.

S. E. el señor Presidente de la República Oriental del Uruguay á su Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en la República Argentina, Dr. D. Gregorio Perez Gomar:

Los cuales despues de haber cangeado sus respectivos poderes que hallaron en buena y debida forma, convinieron en lo siguiente:

Art. 1° Ambos Gobiernos declaran libre en el Rio de la Plata la industria de Prácticos Lemanes para todos los individuos que posean titulos de tales, espedidos por las autoridades competentes de una y otra Nacion.

Art. 2° Ambos Gobiernos respetarán como documentos auténticos, no sujetos á nueva revisacion, los titulos ó patentes que exhiban los prácticos para acreditar su carácter de tales, siempre que vengan con las formalidades de práctica y visados por las autoridades marítimas del país respectivo y por el Cónsul Arjentino ú Oriental en su caso.

Art. 3° En consecuencia, podrán cruzar á cualquiera altura del rio, dentro y fuera de Cabos, para ofrecer sus servicios á los buques que vinieren en demanda de puertos Argentinos ú Orientales; y arribar libremente á ellos para hacer víveres y llenar cualquiera otra necesidad, permaneciendo en los mismos el tiempo que juzgaren necesario.

Art. 4° Los prácticos de ambas naciones podrán trabajar organizados en compañías ó libremente, ofreciendo en ambos casos garantía que responda á los siniestros ocasionados por negligencia ó impericia de práctico.

Art. 5° La remuneracion de servicios la harán los Capitanes ó consignatarios de buques al Práctico conductor ó á la Compañía á que pertenezca, y al conductor si es práctico libre, segun la tarifa que aprobarán ambos Gobiernos, siendo prohibido á todo práctico alterarla en mas ó menos, bajo ningun pretesto ó motivo, so pena de que pierda la patente quien tal hiciere, sin mas trámite que el indispensable para la comprobacion del hecho.

Art. 6° Todo buque de Ultramar está obligado á tomar Práctico para entrar y navegar en el Rio de la Plata, viniendo con destino á puertos Argentinos ú Orientales, pero podrá escojer práctico de la matrícula Oriental ó Argentina. A la entrada del rio lo tomarán de los cruceros, que llevarán los suficientes para proporcionar este servicio, siendo á mas esta medida una garantia para los aseguradores.

Esta disposicion comprende á todo buque de Ultramar, incluso los vapores trasatlánticos.

Art. 7° Siendo compensativas las concesiones que los dos Gobiernos se hacen por virtud de este convenio, declaran las partes contratantes, que ellas no pueden entrar en la categoria de aquellas á que puedan optar otras naciones que estipulasen en sus Tratados con una ú otra República, el ser considerada como la mas favorecida, puesto que la reciprocidad solamente existe y puede establecerse entre las dos Repúblicas por su vecindad como limítrofes y las condiciones especiales de su situacion geográfica.

Art. 8° Todas las cuestiones que se susciten entre un Capitan y un Práctico serán dirimidas por el Capitan del puerto de arribo.

Art. 9° Este convenio durará. . . años contados desde el dia. . . y pasado este plazo, hasta que una de las partes anuncie á la otra con seis meses de anticipacion su voluntad de terminarlo, rigiendo tambien mientras duren las negociaciones para modificarlo ó sustituirlo con otro que hagan preferible las necesidades del futuro.

Art. 10. El cange de las ratificaciones del presente Tratado, se hará en Montevideo ó Buenos Aires, dentro del plazo de

En fé de lo cual los abajo firmados, Plenipotenciarios de sus respectivos Gobiernos en virtud de sus plenos poderes, firman y sellan el presente en Buenos Aires á

Núm. 2.

Proyecto de Convencion sobre Faros

1° Ambos Gobiernos nombrarán inmediatamente despues de aprobado este convenio, una Comision pericial que determine cuales de los Faros existentes en todo el Rio de la Plata y que se iluminan diariamente, son de necesidad y de utilidad verdadera.

Esta Comision será compuesta de dos peritos nombrados por el Gobierno Argentino y dos por el Gobierno Oriental formando comision que será presidida en aguas Orientales por el Capitan del puerto de Montevideo y en aguas Argentinas por la misma autoridad del puerto de Buenos Aires.— En caso de discordancia el Presidente decidirá con su voto.

2° Una vez establecido cuales son los Faros necesarios y útiles, será *ipso facto* y en virtud de este convenio, obligatorio el cobro del derecho establecido en cada país sobre sus respectivos Faros, es decir, sobre los declarados necesarios y útiles por la Comision espresada.

3° El modo de hacer efectivo este cobro será incluir en la percepcion de los derechos de puerto el derecho de Faros, llevándose una cuenta separada de estos percibos y poniéndose el importe á disposicion del Gobierno á que pertenece.

4° Cada Gobierno se reserva el derecho de establecer las tarifas que crea convenientes, y cualquiera alteracion en ellas no será motivo para dejar de cumplir el presente convenio.

5° La declaracion de la Comision de que habla el art. 1° con la designacion de los faros, útiles y necesarios, se considerará incluida en este convenio, como si fuese insertada desde ahora palabra por palabra.

Núm. 3.

Proyecto de Convencion sobre Cabotaje

El Gobierno Argentino, convencido de que los puertos de Montevideo y Maldonado, no pueden ser considerados ultramarinos; que es necesario hacer desaparecer esta traba para el comercio; y el Gobierno Oriental convencido tambien que debe evitar que esta franquicia se convierta en facilidad para eludir las leyes aduaneras Argentinas, se obliga:

1° El Gobierno Argentino á declarar de cabotaje y en goce de tales derechos los buques menores que hacen el tráfico y llevan carga de los puertos de Montevideo y Maldonado para puertos Argentinos.

2° El Gobierno Oriental á tomar todas las medidas necesarias para que este tráfico se haga sin perjuicio de las leyes aduaneras de la República Argentina.

3° Esta franquicia empezará á regir *ipso facto*, despues de aprobado el presente convenio.

Pro memoria

El reglamento y disposiciones en marina vigente obligan á los buques de matrícula nacional y oriental á arquearse, siempre y cuando lo considere necesario el Gobierno Argentino.

No hay razon en mi concepto, ni derecho, para que los buques Orientales que tienen su arqueo de sus matrículas, se les obligue á un nuevo arqueo aquí y sobre todo que se les haga pagar los gastos de arqueo; por que tanto el arqueo como los títulos de propiedad en forma legal, deben hacer fé en todos los puertos de las naciones amigas.

Los vapores con bandera Oriental que tuviesen su pa-

tente de sanidad de las autoridades Orientales, no deben estar sujetos á una nueva inspeccion en los puertos Argentinos.

Los buques de cabotaje Oriental están sujetos á tomar patente anual cuando tocan puertos Argentinos y lo equitativo seria que no se les exigiese tal patente, bastando solo la que espide el Consulado, que seria refrendada por la Capitanía del Puerto, y donde no hubiese Agente Consular, espeditrsele una simple licencia en vista de la patente del buque que lleva siempre á bordo.

— — —

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Buenos Aires, Mayo 31 de 1881.

A. S. E. el Sr. Ministro de Hacienda de la Nacion, Dr. D. Juan José Romero.

Señor Ministro:

Tengo el honor de remitir á informe de V. E., los proyectos de Convencion sobre Prácticos Lemanes, Faros y Cabotage, presentados á este Ministerio por el señor Ministro Oriental.

Dios guarde V. E.

BERNARDO DE IRIGOYEN.

Junio 11 de 1881.

Informe la Administracion de Rentas.

Emilio Civit.

Junio 20 de 1881.

Informe previamente la Contaduria.

Amadeo.

Señor Administrador :

Por lo que respecta al artículo 3.º del Proyecto de Convencion sobre Faros, esta Contaduria tiene que observar que el derecho de Faros no habria inconveniente en que se cobrase á la vez con los derechos de puerto; pero sin ser incluido en ellos, por cuanto debe llevarse una planilla por separado de su producido.

En cuanto á los demás proyectos, nada tiene que observar esta Oficina.

Julio 4 de 1881.

E. Anido.

Exmo. Señor:

Reproduzco á V. E. el precedente informe de la Contaduria de esta Administracion, con el cual estoy de perfecto acuerdo.

Buenos Aires, Julio 13 de 1881.

J. Luis Amadeo.

Julio 16 de 1881.

Informe la Direccion Jeneral de Rentas.

Emilio Civit.

Exmo. Señor:

La Direccion General de Rentas ha consagrado un detenido estudio á los Proyectos de Convencion presentados al Exmo. señor Ministro de Relaciones Exteriores por el Exmo. señor Ministro del Estado Oriental sobre Prácticos, sobre Faros y sobre navegacion de Cabotage, y tiene el honor de presentar á V. E. su dictámen en cumplimiento del decreto de 16 de Julio de 1881.

La Direccion, en tésis general, piensa, como tratará de comprobarlo en seguida, que las estipulaciones propuestas por el señor Ministro Representante de la República Oriental del Uruguay, son en lo principal inaceptables, porque en ellas solo se consulta los intereses de aquella República, con menoscabo y perjuicio positivo de los intereses Argentinos.

Estudiaremos los proyectos de Convencion en el mismo orden en que han sido propuestos.

Núm. 1.

Convencion de Prácticos

El artículo 2° de este proyecto, ampliado por el adicional que propone el señor Ministro en su nota de 18 de Junio, establece, en lo que á la República Argentina se refiere, que todos los prácticos Orientales legalmente patentados, deben forzosamente ser recibidos en nuestros puertos, cualquiera que sea la procedencia del buque que pilotéen, y el adicional propuesto agrega, que si la procedencia es de puerto Oriental, deberá el buque venir á nuestros puertos forzosamente, dirigido por un práctico de aquella Nacion.

Esta estipulacion, aunque recíproca en el nombre, es pura y simplemente escluyente de los prácticos argentinos, dado el actual sistema de navegacion ultramarina.

Es notorio que todos los buques que vienen de puertos de ultramar al Rio de la Plata, tocan siempre y hacen escala en Montevideo—Seria casual que á su entrada al Plata, tomaran en los cruceros un práctico Argentino prefiriéndolo al Oriental, para ser conducidos á puertos de aquella Nacion; y si al salir de ellos para los nuestros, se les obliga, como lo propone el Ministro, á tomar prácticos Orientales, resultaria lógicamente que aceptado el artículo 2° se mataria la industria libre de prácticos en la República Argentina en beneficio esclusivo de la misma industria Oriental.

Los artículos 3° y 4° nada significan ni son materia de

Convencion especial, porque existen leyes y tratados internacionales que establecen la libre navegacion y el libre ejercicio de toda industria lícita, sea por individuos ó por asociaciones de individuos.

El artículo 5° es repugnante á las instituciones libres— El soberano no tiene derecho para poner precio al trabajo de particulares, sinó cuando contrata con estos y mediante un cambio reciproco de obligaciones.

Podrian los Gobiernos establecer las tarifas para el servicio de prácticos, si estos fueran empleados suyos pagados por ellos, como sucede en todos los demás servicios atendidos por los Gobiernos.

Si, pues, no son aceptables los artículos 2° y 5° del proyecto de Convencion, que en realidad son el *todo de ella*; no hay objeto alguno en todos los demás.

El señor Ministro Oriental en su precitada nota de 18 de Junio, dice haber recibido órdenes de su Gobierno, para instar al Gobierno Argentino á hacer estensiva la Convencion sobre Prácticos Lemanes á todos los rios interiores.

Los rios interiores de la República, unos son de su exclusiva jurisdiccion y debe exclusivamente legislar sobre ellos, otros son de jurisdiccion concurrente con cuatro naciones y no puede en consecuencia la República Argentina, convenir con una sola, prescindiendo de las otras tres, Brasil, Paraguay y Bolivia, sobre hechos que afecten la navegacion comun á todos.

Piensa la Direccion, que lo espuesto es cuanto, en cumplimiento de su deber, ha debido decir respecto al Proyecto de Convencion de Prácticos.

Núm. 2.

Proyecto de Convencion sobre Faros

Es, á juicio de la Direccion, inoportuno todavia, todo arreglo ó Convencion sobre Faros con la República Oriental,

porque la República Argentina no tiene aún sobre las costas del Rio de la Plata todos los que necesita, y proyecta en estos momentos para hacer posible y fácil el acceso directo de los buques de ultramar á nuestras costas. Cuando estas se encuentren convenientemente iluminadas por la colocacion de los Faros necesarios que se proyectan en las diversas propuestas que existen pendientes ante el Congreso, y el Exmo. Gobierno, será entónces y no antes, llegado el momento de estudiar las ventajas que pudiera ó no reportar el país de una Convencion sobre el modo y forma de la percepcion del impuesto en una y otra República.

Por consiguiente, la Direccion piensa que el Exmo. señor Ministro Argentino debe aplazar el estudio de la Convencion propuesta hasta que aquel caso se presente.

Núm. 3.

Proyecto de Convencion sobre Cabotaje

En un informe anterior relativo á exigencias del señor Ministro Oriental para que administrativamente se declare por el Gobierno Argentino, que los puertos de Montevideo y Maldonado son puertos de Cabotage, ha tenido esta Direccion el honor de significar á V. E. que esto no puede hacerse, por cuanto la ley dice (espresamente) lo contrario en el art. 440 de las Ordenanzas de Aduana—Segun él, los puertos de Maldonado y Montevideo son de ultramar, porque no están situados en los rios interiores, sinó en el Atlántico y en el Rio de la Plata.

Una Convencion que ha de ser necesariamente aprobada por el Congreso, puede bien establecer que se dictára una ley, derogando aquella disposicion de las Ordenanzas, si ello fuere conveniente al progreso é intereses fiscales.

Entraremos en consecuencia al estudio de esta cuestion, en sus relaciones con la renta pública.

Empieza la Direccion por decir que de este asunto ó de

su estudio, debe previamente retirarse todo lo relativo al puerto de Maldonado que está sobre el Atlántico, por cuya circunstancia no podría jamás declarársele de Cabotage, sin hacer lo propio con todos los del Brasil que se hallan en idénticas condiciones.

¿Conviene á los intereses argentinos declarar de cabotaje el puerto de Montevideo?

La Direccion piensa que sí, siempre que por el Gobierno Oriental se cumpla la promesa estipulada en el artículo 2° del proyecto de Convencion; pero haciéndola menos vaga y mas concreta, esto es, que en cambio de aquella declaracion por parte del Gobierno Argentino, el de la República Oriental se obliga á ordenar por una ley especial que el Manifiesto de carga de todo buque salido de sus puertos para los argentinos, debe contener las *marcas, números, envases, cantidad de bultos*; y el *contenido, calidad y cantidad de cada uno de ellos.*

La supresion del actual contrabando que por este medio se obtendria, indemnizaria al Fisco, las pérdidas ó rebajas que en otros ramos del impuesto habria de producirle la declaracion de ser ó considerarse como de cabotaje el puerto de Montevideo.

Termina pues la Direccion este informe, declarando que á su juicio, es conveniente al Fisco la Convencion sobre cabotage propuesta por el señor Ministro Oriental con las modificaciones señaladas arriba y que el Exmo. señor Ministro de Relaciones Exteriores, debe procurar su celebracion inmediata para ser elevada á las Cámaras en sus actuales sesiones ordinarias.

Direccion General, Agosto 16 de 1882.

DAVID SARA VIA.

Luis L. Boado,
Secretario,

Agosto 28 de 1882.

Al Procurador del Tesoro,—

A. Arcadini.

Señor Ministro :

Encuentro perfectamente estudiados por la Direccion General de Rentas, los proyectos sometidos á su informe.

No tengo nada que observar y reproduzco sus fundadas observaciones.

Noviembre 10 de 1882.

Santiago M. Bengolea.

Noviembre 13 de 1882.

Informe la Contaduria General.

A. Arcadini.

Señor :

La Contaduria cree como la Direccion General de Rentas, que no ofrecerian sinó desventajas las convenciones propuestas sobre Prácticos y Faros.

Respecto al Proyecto de Cabotage que la Direccion cree aceptable en cuanto al puerto de Montevideo, á pesar de las desventajas que ofrece para nuestra renta, siempre que en cambio se obligue la República Oriental á manifestar en debida forma los efectos embarcados para puertos argentinos, la Contaduria opina que no debe entrarse á tratar de él mientras las relaciones aduaneras no se encuentren perfectamente regularizadas, haciéndose ley la manifestacion de la carga con espresion de marcas, números, envases de los bultos y del contenido de cada uno de ellos con espresion de cantidad y calidad en aquella República como lo es en

ésta, y que en ningun caso debe concederse como compensacion de lo que se echa de menos en el despacho de aquellas aduanas, algo que pueda perturbar nuestro régimen aduanero ó perjudicar nuestra renta.

Contaduria General, Enero 31 de 1883.

S. Cortinez.

Octubre 26 de 1883.

Pase al Procurador General de la Nacion para que se sirva dictaminar.

PLAZA.

Señor Ministro :

Las Convenciones propuestas por la República Oriental del Uruguay, se relacionan muy de cerca con los intereses de la navegacion y policia de nuestros rios, inmediatamente encomendados al señor Prefecto General de Marina, y páreceme oportuno se le oiga.

Recuerdo, además, que ha tramitado otro espediente sobre este mismo asunto, de que es posible pueda él dar noticia.

EDUARDO COSTA.

Diciembre 6 de 1883.

De acuerdo con lo indicado por el señor Procurador General de la Nacion, pase al Ministerio de Marina para que sirva recabar el informe respectivo de la Prefectura Marítima.

PLAZA.

Ministerio de Marina.

Abril 24 de 1884.

Informe la Prefectura Marítima.

VICTORICA.

Señor ministro :

Esta Prefectura Marítima ha emitido su opinion sobre este asunto, en diversas ocasiones, por medio de notas é informes elevados á la consideracion de V. E.

Por lo demás, se adhiere á lo informado en este expediente, por la Direccion General de Rentas, y en tal virtud permítome devolverlo á V. E. para la resolucion que corresponda.

Buenos Aires, Mayo 12 de 1884.

C. A. Mansilla.

Ministerio de Marina.

Mayo 15 de 1884.

Al Estado Mayor General de la Armada para que espresese su opinion al respecto.

VICTORICA.

Exmo. Señor:

Este Estado Mayor se adhiere á todo lo espuesto por la Direccion General de Rentas de la Nacion en su luminoso informe de 16 de Agosto de 1882.

En consecuencia devuelvo á V. E. este expediente para la resolucion que corresponde.

Mayo 16 de 1884.

Mariano Cordero.

Ministerio de Marina.

Junio 10 de 1884.

Relacionándose el asunto á que hace referencia este expediente, al que se encuentra á informe del Coronel D. Antonio Somellera, pase á este gefe para que espresese su opinion al respecto.

VICTORICA.

Exmo. Señor :

Las modificaciones que el señor Ministro Oriental propone se hagan al Proyecto de Convencion sobre prácticos que obra en el expediente registrado bajo el número 1090, las he tenido en vista al estudiarlo, y creo haberlas apreciado debidamente al confeccionar el proyecto que para subsanar las deficiencias y vaguedades de que adolecen el uno como el otro del señor Ministro de la República Oriental, me he permitido acompañar con el informe que V. E. se dignó pedirme en este asunto, haciéndome tan distinguido honor. La cópia del primero que aparece en este expediente, lo altera en partes esenciales, estando suprimido el artículo 2º por el que la navegacion del rio Paraná se dejaba para los Baqueanos de la matrícula Argentina, como tambien por el artículo 6º de esta cópia, se hace obligatorio el tomar práctico á todo buque que entre y navegue en el Rio de la Plata, cosa que es contraria á la liberalidad de las leyes de esta República.

El Proyecto número 2, sobre los Faros, lo considero intempestivo por las razones y consideraciones en que la Direccion General de Rentas tan satisfactoriamente lo ha tratado en su informe. Cuando se haya establecido una Torre-faro en la punta Rasa del Cabo de San Antonio y una luz flotante fuera de la restinga de la Punta de Piedras, será la oportunidad de tratarse con el Gobierno de la República Oriental la Convencion sobre esta materia, para que los buques de mar

afuera que se dirijan á nuestros puertos, no sean sobrecargados con el impuesto de luces innecesarias, como lo están al presente.

Salvo el disculpable error geográfico que ha padecido la Direccion General de Rentas al situar en el Atlántico el puerto de Maldonado, cúpleme aplaudir su bien fundado informe sobre la Convencion número 3 que trata de Cabotaje. No obstante, me permito llamar la atencion de V. E. sobre algunos puntos esenciales que el señor Ministro Oriental no determina. Primero:—No dice si la franquicia que solicita para las procedencias de Montevideo y Maldonado, tendrá para las de puertos Argentinos en los del Estado Oriental, igual retribucion. Segundo: Si solo ha de ser para la bandera Oriental lo que respecto á buques menores se espresa en el artículo 1º y 3º, de que porte ó medida deberán ser los buques que han de ser considerados de Cabotaje, punto que en ciertos casos de duda deberá verificarse por medio del arqueo, y esto lo rechaza, segun lo manifiesta en su Pro-memoria el señor Ministro.

Por lo que se deduce de los tres proyectos de este expediente, parece que se buscase la asimilacion completa de la marina Oriental con la Argentina, cosa que, en ese caso, seria de temer el que otros estados ribereños en los rios interiores, lo pretendiesen tambien.

Buenos Aires, Junio 30 de 1884.

Antonio Somellera.

Ministerio de Marina.

Julio 11 de 1884.

Vuelva á la Direccion General de Rentas.

VICTORICA.

Julio 31 de 1884.

Habiendo venido este expediente á la Direccion por un

error de trámite, pues debió devolverse al Ministerio de Hacienda con el informe del Prefecto Marítimo, para el dictámen del señor Procurador General, según Decretos de Octubre 26 y Diciembre 6 del año anterior, elévese al referido Ministerio con la nota de práctica.

SARAVIA.

Agosto 6 de 1884.

Con los informes producidos, vuelva al señor Procurador General de la Nación.

P. A.—E. Hansen.

Señor Ministro:

Es, sin disputa, de positivo interés para Naciones ribereñas limítrofes, uniformar su legislación con respecto á materias en que sus intereses respectivos están en contacto diario.

Los buques que se dirigen á nuestros grandes ríos, ocupan indistintamente los prácticos de una y otra matrícula; utilizan las luces de una y otra costa, y entran sin limitación á puertos Orientales ó Argentinos. No puede ser sino ventajoso para todos, establecer de comun acuerdo, reglas fijas para el servicio y remuneración de los prácticos; el cobro del derecho de Faros; la entrada y salida de buques, con especialidad de Cabotage.

La situación de la República Oriental, á la entrada de Río de la Plata, es mas ventajosa en materia de navegación; las dilatadas costas Argentinas ofrecen, por otra parte, mayor peligro por la facilidad del abuso, á que toda franquicia se presta.

Es por esto, que una convención sobre materias tan delicadas, á la vez que debe ser un objeto de anhelo para el Gobierno Argentino, mas aún que para el Oriental, requiere un estudio sério, y el debido conocimiento de los antecedentes que puedan conducir al mejor acierto.

El señor Coronel Somellera, hace referencia en el informe que antecede á un espediente número 1090, en que esta materia ha sido estudiada, y en el que dice, de un Proyecto de Convencion que él ha confeccionado, salvando las deficiencias del que propone el señor Ministro de la República Oriental.

Considero necesario se traiga á la vista este espediente, y vuelva á mi despacho con estos antecedentes.

Eduardo Costa.

Agosto 21 de 1884.

Agosto 26 de 1884.

Pase al Ministerio de Marina á fin de que, si no hay inconveniente, se sirva agregar el espediente número 1090 á que se hace referencia.

PLAZA.

Proyecto del Ministerio de Relaciones Exteriores

PROYECTO DE CONVENCION SOBRE PRÁCTICOS LEMANES

El Gobierno de la República Argentina y el de la República Oriental del Uruguay, deseando remover las trabas que encuentran los Prácticos Lemanes de uno y otro país en el ejercicio de sus funciones, y penetrados del espíritu de rectitud y liberalidad que caracteriza todos sus actos, han resuelto celebrar una Convencion que haga libre el ejercicio de dichos prácticos con las limitaciones y garantías convenientes á la seguridad de la navegacion, y al efecto han nombrado por sus Plenipotenciarios :

S. E. el señor Presidente de la República Argentina á

su Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores Dr. D. Bernardo de Irigoyen:

S. E. el señor Presidente de la República Oriental á su Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en la República Argentina, Dr. D. Gregorio Perez Gomar.

Los cuales despues de haber cangeado sus respectivos poderes, que hallaron en buena y debida forma, convinieron en lo siguiente:

Art. 1º Ambos Gobiernos declaran libre en el Rio de la Plata y Rio Uruguay, la industria de Prácticos Lemanes, para todos los individuos que posean titulo de tales, espedidos por las autoridades competentes de una y otra nacion.

Art. 2º La navegacion del Rio Paraná será solo para los Baqueanos de la matrícula argentina en cuanto á pilotear buques.

Art. 3º Las autoridades marítimas de uno y otro país, respetarán como documento auténtico no sujeto á nueva revisacion, los títulos y patentes que exhiban los Prácticos para acreditar su carácter de tales, siempre que reunan las formalidades de práctica, visadas por las autoridades marítimas y el Cónsul del país respectivo, siendo entendido que aquellos que estuvieran matriculados en ambas naciones, solo podrán ejercer su profesion en la de su residencia.

Art. 4º En consecuencia, dichos Prácticos podrán cruzar dentro y fuera de Cabos para ofrecer sus servicios á los buques que se dirijan á los puertos Orientales y Argentinos, conforme á lo estipulado en los artículos 1º y 2º pudiendo arribar libremente á ellos para hacer víveres ó llenar cualquiera otra necesidad.

Art. 5º Cada uno de los Gobiernos contratantes queda con la libertad de reglamentar la industria de Prácticos, como mas conveniente le parezca, y las infracciones á dichos reglamentos serán penadas por el Gobierno del país á que pertenezca el Práctico, sin perjuicio de estar este sometido á la jurisdiccion del país, cuyas aguas atraviesa, ó del puerto

en que se encuentre, para todos aquellos casos que importen un delito.

Art. 6° Todo buque de ultramar para entrar y navegar en el Rio de la Plata, tendrá la libertad de escojer Práctico de la Matrícula Oriental ó Argentina, pero todo buque que se despache de un puerto Oriental ó Argentino, sea para adentro ó fuera de Cabos, sea para puerto de uno ú otro país, estará obligado á tomar Práctico de la Matrícula de dicho puerto con sujecion á lo establecido en el artículo 2°

Art. 7° Como medio de cumplimiento á lo estipulado en el artículo 3°, trimestralmente serán pasadas á los Cónsules respectivos (Argentino y Oriental) por cada Gobierno una nómina de los Prácticos que se hubieren matriculado, debiendo desde el momento de ser aprobado este Convenio, pasarse una relacion nominal de los Prácticos que actualmente ejercen su profesion.

Art. 8° Siendo compensativas las concesiones que los dos Gobiernos contratantes se hacen en este convenio, declaran que dichas concesiones no entran en la categoria de aquellas á que podrán optar otras naciones que estipulasen en sus tratados con una ú otra República, el ser consideradas como las mas favorecidas, puesto que la reciprocidad solamente existe y puede establecerse entre las dos Repúblicas por su vecindad y las condiciones especiales de su situacion geográfica.

Art. 9° Este convenio durará años contados desde el dia, pudiendo ser prorogado por un simple cambio de notas en que se espese ser esa la voluntad de ambos Gobiernos.

Art. 10. El cange de las ratificaciones del presente convenio se hará en dentro del plazo de

En fé de lo cual, los abajo firmados, Plenipotenciarios de sus respectivos Gobiernos, en virtud de sus Plenos Poderes, firman y sellan el presente, en Buenos Aires, á
.....

CONSIDERACIONES COMPLEMENTARIAS AL PROYECTO DE CONVENCIÓN DE PRÁCTICOS LEMANES ENTRE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y LA REPÚBLICA ORIENTAL.

La industria de Prácticos Lemanes ha sido varias veces debatida por ambas Repúblicas, sin que se haya hasta hoy alcanzado un arreglo de conveniencia recíproca, quedando siempre en un estado de desorganización inconveniente para los Prácticos Argentinos.

La exajerada tolerancia, que con perjuicio de los del mismo grémio con título Argentino se ha dispensado á los Prácticos Orientales por nuestras autoridades, ha sido el gran escollo que ha esterilizado los afanes de los nuestros, condenándolos á una situación precaria y desesperante.

Las prácticas observadas por la República Oriental en todo lo que se relaciona allí con el grémio de Prácticos, han sido precisamente la antítesis de las nuestras y bastará, para comprobarlo, observar que á consecuencia de un largo abandono por nuestra parte, se ha radicado aquí como un derecho el que los Prácticos Orientales piloteen buques hasta nuestro puerto, al mismo tiempo que las autoridades de aquel país imponen prisión y multa en identidad de casos á los nuestros.

Resulta, pues, que en tanto las autoridades Orientales han velado por las conveniencias de su industria de Prácticos, adoptando todas aquellas disposiciones que hayan podido concurrir á su mejoramiento, la negligencia observada por nuestra parte respecto á los nuestros y tolerancia con aquellos, ha venido á producir un desequilibrio funesto para la industria de nuestros Prácticos.

Estas ligeras consideraciones bastan á demostrar de una manera concluyente, como se impone la necesidad imperiosa de un acuerdo, que estableciendo la reciprocidad de derechos, identifique en la esfera legítima las ventajas para unos y otros.

La República Oriental propone, por intermedio del señor Ministro residente en esta, un proyecto de convencion que, subsanando las dificultades existentes, por medio de las concesiones recíprocas que se acuerdan en él, facilitan la posibilidad de su aceptacion.

Aunque el proyecto que propone el señor Ministro Oriental, se opone en su esencia á las prácticas establecidas, en los países mas adelantados en materia de Prácticos, en sus reglamentos como Estados Unidos, Francia, Inglaterra, etc.—por cuanto en aquellos países estos solo pueden pilotear buques en las aguas del puerto de su matrícula, siendo la prohibicion estensiva aun dentro de los demás puertos de la misma nacion; encuentro que con las modificaciones introducidas al proyecto del señor Ministro en el Contra-proyecto adjunto, puede ser éste la base de un convenio, por cuanto armonizándose en él, por medio de concesiones mútuas la igualdad de derechos, en cuanto es justo conciliarse por la condicion especial de la posicion geográfica de la República Argentina; se habrán alcanzado tambien grandes ventajas para la navegacion por la mayor suma de facilidad que tendrán los capitanes de buques para obtener los servicios de los Prácticos cuando le sean necesarios.

Siendo de justicia por un legitimo derecho de la República Argentina, que la navegacion del Rio Paraná sea escluida en la Convencion propuesta, conservando esta República que los buques sean piloteados exclusivamente en él, por Baqueanos de Matrícula Argentina, como un derecho natural, es necesario modificar el proyecto del señor Ministro Oriental, estableciéndose en su consecuencia el artículo 2º del Contra-Proyecto.

Militando además consideraciones especiales de una trascendental importancia, se hace indispensable la modificacion establecida por el referido artículo 2º al proyecto del señor Ministro Oriental; puesto que, aun prescindiendo de que acordar á Prácticos Orientales el derecho de pilotear

buques al Paraná, importaría el aniquilamiento de este gremio de matrícula Argentina; hay el deber de ser previsores, relacionando en esto nuestras resoluciones con el porvenir, que si bien por el momento puede considerarse como lejano, por los principios de elevada política que anima á ambos Gobiernos, por razones que no escapan al ilustrado Gabinete Argentino, es de aceptarse como posible un rompimiento con el Imperio del Brasil, siendo para este caso que el Gobierno Argentino no debe autorizar, consignándolo en una convencion, el que Prácticos de matrícula Oriental se posesionen de la navegacion del Paraná, habilitándolos, para mas tarde prestar sus servicios al extranjero.

La tolerancia guardada hasta ahora por nuestras autoridades marítimas con los Prácticos que vienen ejerciendo su profesion con patente de las dos repúblicas á la vez, ha sido una de las causas eficientes de la desorganizacion de esta industria, y á fin de cortar los abusos á que esto se presta, es conveniente la agregacion del artículo 7° consignado en el Contra-proyecto, estableciendo el cange periódico de listas nominales de los Prácticos que ejercen la profesion en ambos paises, para que por medio de estas pueda llegarse al conocimiento de los que la ejercen con doble patente á fin de aplicarles la pena que impongan los reglamentos respectivos.

En cuanto á las demás partes del proyecto del señor Ministro Oriental, las considero aceptables.

En caso de aceptarse esta convencion, seria indispensable, sin pérdida de tiempo, la formacion del reglamento, pues sin él seria ilusorio el cumplimiento de lo estipulado en la misma.

Proyecto modificado

Legacion Oriental.

PROYECTO DE CONVENCION SOBRE PRÁCTICOS LEMANES

El Gobierno de la República Argentina y el de la República Oriental del Uruguay, deseando remover las trabas que encuentran los Prácticos Lemanes de uno y otro país en el ejercicio de sus funciones, y penetrados del espíritu de rectitud y liberalidad que caracteriza todos sus actos, han resuelto celebrar una Convencion que haga libre el ejercicio de dichos Prácticos con las limitaciones y garantías convenientes á la seguridad de la navegacion, y al efecto han nombrado por sus Plenipotenciarios:

S. E. el señor Presidente de la República Argentina á su Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores Dr. D. Bernardo de Irigoyen.

S. E. el señor Presidente de la República Oriental á su Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en la República Argentina Dr. D. Gregorio Perez Gomar.

Los cuales depues de haber cangeado sus respectivos poderes que hallaron en buena y debida forma, convinieron en lo siguiente:

Art. 1º Ambos Gobiernos declaran libre en el Rio de la Plata y rios interiores navegables, la industria de Prácticos Lemanes para todos los individuos que posean títulos de tales, espedidos por las autoridades competentes de una y otra Nacion.

Art. 2º Las autoridades marítimas de uno y otro país, respetarán como documento auténtico, no sujeto á nueva revision, los títulos ó patentes que exhiban los Prácticos para acreditar su carácter de tales, siempre que vengan con las formalidades de práctica, visados por las autoridades marítimas y el Cónsul del país respectivo.

Art. 3º En consecuencia, dichos Prácticos podrán cru-

zar á cualquiera altura de los rios, dentro y fuera de Cabos, para ofrecer sus servicios á los buques que se dirijan á puertos Orientales ó Argentinos. Podrán arribar libremente á ellos para hacer viveres y llenar cualquiera otra necesidad.

Art. 4º Cada uno de los Gobiernos contratantes queda con la libertad de reglamentar el oficio de prácticos como mas conveniente le parezca y las infracciones á dichos reglamentos serán penadas por el Gobierno del país á que pertenezca el Práctico, sin perjuicio de estar éste sometido á la jurisdiccion del país, cuyas aguas atraviere, ó del puerto en que se encuentre para todos aquellos actos que importen un delito.

Art. 5º Todo buque de ultramar para entrar y navegar en el Rio de la Plata, tendrá la libertad de escojer Práctico de la Matrícula Oriental ó Argentina : pero todo buque que se despache de un puerto Oriental ó Argentino, sea para dentro ó fuera de Cabos, sea para puertos de uno ú otro país, estará obligado á tomar práctico de la matrícula de dicho puerto.

Art. 6º Siendo compensativas las concesiones que los dos Gobiernos contratantes se hacen en este convenio, declaran que dichas concesiones no entran en la categoria de aquellas á que podrian optar otras naciones que estipulasen en sus tratados con una ú otra República, el ser consideradas como las mas favorecidas, puesto que la reciprocidad solamente existe y puede establecerse entre las dos Repúblicas, por su vecindad y las condiciones especiales de su situacion geográfica.

Art. 7º Todas las cuestiones que se susciten entre el Capitan y el Práctico, serán dirimidas por el Capitan del Puerto de llegada.

Art. 8º Este convenio durará..... años, contados desde el dia....., pudiendo ser prorogado por un simple cambio de notas en que se espese ser esa la voluntad de ambos Gobiernos.

Art. 9º El cange de las ratificaciones del presente convenio se hará en..... dentro del plazo de.....

En fé de lo cual los abajo firmados, Plenipotenciarios de sus respectivos Gobiernos, en virtud de sus plenos poderes, firman y sellan el presente, en Buenos Aires, á.....
.....

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Buenos Aires, Agosto 6 de 1881.

Exmo. Sr. Ministro de Guerra y Marina.

Tengo el honor de pasar á informe de V. E. el proyecto de convencion sobre Prácticos Lemanes presentado por el señor Ministro Oriental.

Ruego á V. E. se sirva prestar á este asunto una preferente atencion.

Dios guarde á V. E.

BERNARDO DE IRIGOYEN.

Ministerio de Marina.

Agosto 10 de 1881.

Informe la Capitania General de Puertos, con recomendacion de pronto despacho.

BENJAMIN VICTORICA.

Capitania General de Puertos.

Señor Ministro :

Esta Capitania General ha estudiado detenidamente este espediente, y no cree que satisfaga al Gobierno Nacional, ni á nuestro grémio de Prácticos, el proyecto de convencion propuesto por el señor Ministro de la República Oriental del Uruguay.

El art. 1°—Declara libre en aguas Argentinas y Orien-

tales el ejercicio de todo Práctico Lemán patentado por una ú otra nacion. Esto seria aceptable si la estension de nuestra jurisdiccion marittima y fluvial fuera igual á la vecina, pero siendo esta mucho menor que aquella, vendria á resultar que todo Práctico Lemán Oriental, tendria derecho para conducir buques hasta el Rosario, Uruguay, Ensenada, Gualeguaychú, San Pedro, etc., segun autoriza al Práctico Lemán nuestra tarifa vigente; en una palabra, los Prácticos orientales tendrian dominio con su industria en todos nuestros rios interiores, mientras que los argentinos solo lo tendrian hasta Montevideo, Paysandú, Maldonado, etc. y como no tenemos aún la navegacion de ultramar directa; de ahí resulta que todos los buques de ultramar serian traídos de Montevideo á nuestro puerto por Prácticos orientales.

Este solo artículo encierra la esencia de la convencion, y no siendo él aceptable, no puede serlo ésta.

Por otra parte, nuestros Prácticos son, segun las ordenanzas y reglamentos de marina, agentes de policia marittima, y tal carácter no pueden investir en país extranjero.

La Capitanía General piensa que, dado el desequilibrio en que al respecto se encuentran ambas naciones, no cabe esta clase de convenciones.

Lo conveniente y práctico es reglamentar una vez por todas, nuestro grémio de Prácticos y Baqueanos, dentro de nuestra casa, en provecho de esa industria, de la renta y de la policia propia. Y para ello solo basta reunir en un solo cuerpo todos los Prácticos y Baqueanos, bajo la superintendencia y proteccion nacional, lo cual no seria difícil si primero nos ocupásemos de la iluminacion y valizamiento de nuestras costas y rios, en busca de la navegacion directa de ultramar.

Mientras el puerto de Montevideo sea el intermediario de nuestra comunicacion, todo cuando se pretenda concertar en favor de nuestro grémio de Prácticos, será ilusorio é inconsistente.

V. E. sabrá apreciar en lo que puedan valer estas observaciones y resolver según su ilustrado parecer.

Buenos Aires, Agosto 23 de 1881.

C. A. Mansilla.

Ministerio de Marina.

Setiembre 5 de 1881.

Vuelva al Ministerio de Relaciones Exteriores.

BENJAMIN VICTORICA.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Buenos Aires, Enero 23 de 1883.

A S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina Dr. D. Benjamin Victorica.

Señor Ministro:

La Prefectura Marítima, á quien se pasó á informe un proyecto de Convencion de Prácticos, presentado por el señor Ministro Oriental, manifiesta, al dar su opinion, que no cree que dicho proyecto satisfaga al Gobierno Nacional, ni á nuestro grémio de prácticos. Agrega, además, que, dado el desequilibrio en que al respecto se encuentran ambas naciones, no cabe esta clase de convenios.

Como este Ministerio no está de acuerdo con las ideas de la Prefectura Marítima, pues no escapará á la ilustracion de V. E. la conveniencia que hay en celebrar este género de ajustes con naciones como la República del Uruguay, ligadas á nuestro país por los vínculos mas estrechos de comercio y navegacion, tengo el honor de dirigirme á V. E. pidiéndole

se sirva tomar en consideracion este asunto y formular un Contra-proyecto al propuesto por el Sr. Ministro Oriental.

Acompaño á V. E. los documentos sobre la cuestion.

Saludo á V. E. atentamente,

V. DE LA PLAZA.

Departamento de Marina.

Enero 25 de 1883.

Vuelva á la Prefectura Marítima.

BENJAMIN VICTORICA.

Prefectura Marítima.

Señor Ministro:

Despues de las opiniones vertidas por esta Prefectura Marítima en este mismo espediente, muy poco tiene que agregar, permitiéndose insistir siempre en la inconsistencia de toda convencion sobre Prácticos Lemanes, entre las Repúblicas Argentina y Oriental.

El Exmo. señor Ministro de Relaciones Exteriores no está de acuerdo con las opiniones referidas, en mérito á los estrechos vínculos de comercio y navegacion que ligan ambas naciones, pero esta vinculacion y aun las conveniencias reconocidas para establecer todo género de tratados y convenios entre paises limítrofes, no pueden nunca llevar á uno de ellos á aceptar el perjuicio de todo un grémio industrial, que tanto interesa á la Nacion reglamentar á su modo, conservar y proteger.

Si el Gobierno Nacional aceptase la convencion proyectada, el grémio de *baqueanos* de los rios, que tanto necesitamos, que debe ser eminentemente nacional y que aun estamos completando, recibiria un golpe de muerte.

Los Prácticos Orientales invadirian nuestro interior, despojando de trabajo y de pan á cien familias que soportan todas las cargas públicas y que concurren á aumentar la

poblacion nacional, mientras que solo pagarian á la Nacion la insignificante representacion de una patente anual.

V. E. tiene en su mano cerciorarse del gran perjuicio que entraña una convencion como la propuesta:—Llame á sí todos ó la mayor parte, ó los principales Prácticos y Baqueanos Argentinos, ó los hombres que por muchos años han dirigido estudiosamente estas colectividades, y ellos hablarán á V. E. con mas elocuencia y con mil ejemplos del perjuicio que han sufrido y sufren aún, por la persecucion tenaz de que son objeto por parte de las autoridades orientales; y por la liberalidad de las argentinas, que ni siquiera tienen una pena para los Prácticos orientales.

Buenos Airs, Enero 31 de 1883.

C. A. Mansilla.

Ministerio de Marina.

Febrero 7 de 1883.

Al Procurador General de la Nacion.

BENJAMIN VICTORICA.

Señor Ministro :

Paréceme que convendria oir la autorizada opinion de la Direccion General de Rentas, cuya esfera de accion abraza directamente todo cuanto se relaciona con los intereses generales de la navegacion, del comercio y de la Renta.

En seguida se servirá V. E. volver estas actuaciones á mi despacho.

Eduardo Costa.

Febrero 13 de 1883.

Departamento de Marina.

Febrero 21 de 1883.

Informe la Direccion General de Rentas.

BENJAMIN VICTORICA.

Exmo. Señor :

No se oculta á esta Direccion la ventaja de formalizar una convencion con la República Oriental destinada á reglamentar el servicio de Prácticos, removiendo los obstáculos hasta ahora existentes que han entorpecido el desarrollo de esta profesion y está en el interés de los dos paises garantir su conservacion y adelanto por medio de medidas eficaces que impidan el aprovechamiento de los beneficios por unos en detrimento de los otros.

Cree esta Direccion que habiendo un tratado que determine la esfera de accion recíproca de los Prácticos, se habrá concluido con aquellas medidas exclusivistas y hostiles á nuestros Prácticos, estableciendo mútuas concesiones para que la mencionada profesion se ejerza libremente y tome un desarrollo que no puede menos que redundar en beneficio comun.

Por esto considera conveniente la convencion propuesta por el señor Ministro Oriental, pero tambien cree oportuno limitar el teatro donde ella debe ejecutarse á las aguas comunes á los dos paises, es decir, al Rio de la Plata y al Rio Uruguay, sin que los Prácticos Orientales puedan pilotear buques en el Rio Paraná ni en otras aguas de nuestro dominio, prohibiendo tambien á los nuestros lo hagan en las de esclusiva jurisdiccion de la Banda Oriental.

Teniendo tambien presente que la tolerancia nociva, pero guardada hasta ahora por nuestras autoridades, de permitir ejercer el practicaje con doble patente argentina y oriental, debe tratarse de suprimir, esta Direccion opina seria menester intercalar en la Convencion una cláusula que establezca el canje periódico de listas nominales de Prácticos que ejercen su profesion en uno ú otro pais, para que por medio de éstas se pueda averiguar los que la ejerzan con doble patente y aplicarles la pena correspondiente.

En cuanto á las demás partes del proyecto, esta Direc-

cion lo considera aceptable, como base del tratado que haya de formarse.

Direccion General, Mayo 11 de 1883.

D. SARAVIA.

Ministerio de Marina.

Junio 6 de 1883

Vuelva al señor Procurador General de la Nacion.

BENJAMIN VICTORICA.

Señor Ministro:

La Convencion proyectada con la República Oriental para el ejercicio de Prácticos Lemanes, tiene por base la liberalidad y la reciprocidad, que son los elementos esenciales de nuestras instituciones.

Pienso con la Direccion General de Rentas que hay conveniencia en adoptarla.

Las observaciones de la Prefectura Marítima, con respecto á la navegacion del Rio Paraná, están salvadas por el art. 2º del proyecto de fojas 1.

El peligro que hace notar la Direccion General, de que los prácticos ejerciten el pilotaje con doble patente, se salvará estableciendo en el artículo 7º que, á mas de la nómina requerida de los Prácticos matriculados en la actualidad, se haga en lo sucesivo el canje de las patentes que cada país espidiere.

Agregaré, al terminar, que me pareceria conveniente fuera limitado á un corto número de años el término de esta Convencion, reservándose siempre el Gobierno el derecho de renunciarla, con 6 meses, ó un año de aviso prévio.

Junio 15 de 1883.

Eduardo Costa.

Ministerio de Marina.

Julio 12 de 1883.

Atento lo observado por la Direccion de Rentas y Procurador General de la Nacion, vuelva á la Prefectura Marítima.

BENJAMIN VICTORICA.

Señor Ministro:

Esta Prefectura Marítima, en sus informes, se ha referido al proyecto de Convencion propuesto por el Sr. Ministro Oriental, porque ese era el único que conocia.

Ahora aparece otro confeccionado por el Ministerio de Relaciones Exteriores de la Nacion, acompañado de las consideraciones respectivas, al cual se adhiere la Direccion de Rentas y el señor Procurador General, con algunas modificaciones.

La Prefectura lo considera, como ellos, aceptable, pero transitoriamente, porque á la verdad hay conveniencia y hasta necesidad en acordarse con naciones vecinas y amigas en asuntos de interés comun; pero se permite opinar que, aceptado este nuevo proyecto, siempre será nuestro grémio de Prácticos el menos favorecido, y tendremos constantemente reclamos de su parte.

Espero que una vez puesto en práctica el proyecto, si se aceptare por el Gobierno Oriental, como es probable, se palpará la verdad de esta afirmacion.

Nuestro grémio de Prácticos no adelantará, ni podrá sostenerse sinó á costa de grandes sacrificios y desagradados, mientras no tengamos navegacion directa de ultramar, lo que se conseguirá solamente con la iluminacion de nuestras costas.

Apesar de oponerse siempre esta Prefectura Marítima á la Convencion de que se trata, por los fundamentos constan-

tes en este expediente, formuló y remitió al Ministerio de Relaciones Exteriores á su pedido, entre otras bases de Convencion, la que conceptúa mas liberal, y que en copia autorizada me permito acompañar, persuadido de que beneficia á nuestros Prácticos, pero que indudablemente no será ó no habrá sido digna de tomarse en cuenta por dicho Ministerio, desde que no aparece aquí, ni se hace mencion de ella.

Sea de ello lo que fuere, y para que V. E. esté mas habilitado para formar juicio al respecto, es de mi deber indicarle, por si quisiera oirlo, al señor Coronel D. Antonio Somellera, persona muy competente en la materia, por haber dirigido por mucho tiempo, asociaciones de Prácticos y conocer sus necesidades y conveniencias.

Buenos Aires, Julio 30 de 1883.

C. A. Mansilla.

BASES

1ª Los Prácticos Orientales conducirán hasta puertos argentinos, todo buque procedente de ultramar, que haciendo operaciones en cuaiquiera de aquellos puertos, siga despues para éstos; pero no podrán fondear ni amarrar los buques dentro de los puertos, porque esto corresponde exclusivamente á los Prácticos locales si los hubiere.

2ª Los Prácticos Orientales conducirán tambien buques desde puertos argentinos á orientales, cuando esos buques deban hacer en estos puertos operaciones de comercio.

3ª Recíprocamente todo buque que venga de ultramar á puertos argentinos, será conducido por Práctico argentino directamente para ultramar ò para puertos orientales.

4ª A los fines de las tres bases precedentes, los Prácticos tanto argentinos como orientales, pueden cruzar libremente dentro de cualquiera de las dos jurisdicciones para ejercer su industria.

5.ª La República Argentina y la Oriental del Uruguay, se reconocen el derecho recíproco de extradición respecto á los prácticos de su nacionalidad, en los casos en que estos deben responder de sus actos industriales ante la justicia de cualquiera de las dos naciones.

6.ª Concluido y ratificado este convenio, no podrá tomar resolución que lo modifique ó altere, ninguna de las dos partes contratantes, sin la prévia aprobacion ó conformidad de la otra.

Es cópia—

J. Goyena.

Ministerio de Marina

Enero 21 de 1884.

Vuelva á la Direccion General de Rentas.

BENJAMIN VICTORICA.

Exmo. Señor :

La Direccion nada tiene que agregar á lo espresado en su anterior informe, máxime cuando ha visto que varias de sus ideas al respecto, han sido aceptadas por el señor Ministro de Relaciones Exteriores al incluirlas en su proyecto que corre adjunto á este espediente.

Si el señor Ministro quiere obtener mas datos sobre este asunto, puede dirigirse al coronel señor Somellera como lo indica la Prefectura, quien podria hacer observaciones muy oportunas, dada su competencia en la materia.

Direccion General, Abril 19 de 1884.

D. SARAVIA.

Departamento de Marina.

Mayo 5 de 1884.

Informe el Coronel D. Antonio Somellera—A sus efectos pase al Estado Mayor General de la Armada.

Mariano Marcó.

Mayo 8 de 1884.

A los efectos del Superior Decreto que antecede, pase al señor Coronel D. Antonio Somellera.

Cordero.

Exmo. Señor :

La Convencion que sobre Prácticos Lemanes ha sido propuesta por el Sr. Ministro Oriental, no responde á los intereses presentes ni futuros que ligan á ambos Estados en el Plata, en conservar y mejorar las condiciones naturales de este vasto rio que es la llave de su comercio marítimo, cuya importancia ha de ser mayor por el desarrollo creciente que el aumento de poblaciones dará á la explotacion de las riquezas que encierran los estensos territorios por donde corren los infinitos tributarios que desaguan en este gran estuario. Mejorar las condiciones del grémio de Prácticos removiendo las trabas que, se dice, encuentran en uno y otro país para el ejercicio de sus funciones, es bien poca cosa cuando ante la conveniencia de ellos están las generales del comercio y las materiales de la riqueza pública.

El dar garantías de fácil y segura navegacion á los buques que frecuentan el Rio de la Plata, está en el interés y deber de ambos Gobiernos, y para ello hay una necesidad sentida en reglamentar de un modo perfecto el servicio de Prácticos Lemanes y de Baqueanos de los rios interiores, fijando á la vez á unos y otros, los límites en que deberán ejercer sus funciones.

Por estas consideraciones y en atencion á las muy fundadas por el Ministerio de Relaciones Exteriores, la vista del señor Procurador General de la Nacion, y los varios informes que ilustran este espediente; he creido conveniente formular el Proyecto de Convencion con que me permito

acompañar el que por decreto de 5 del próximo pasado, V. E. se sirvió ordenarme.

Buenos Aires, Junio 27 de 1884.

Antonio Somellera.

PROYECTO DE CONVENCION PARA EL SERVICIO DE PRÁCTICOS
LEMANES EN EL RIO DE LA PLATA Y DE BAQUEANOS EN
EL PARANA Y URUGUAY.

El Gobierno de la República Argentina y el de la República Oriental del Uruguay, en el interés de ofrecer al comercio marítimo en el Rio de la Plata y sus afluentes, los rios Paraná y Uruguay, la mayor seguridad posible para la navegacion de sus canales y puertos; basados en la liberalidad de sus leyes, por las que se declaró libre la de sus rios interiores para las banderas de las naciones amigas, y en los derechos reconocidos á ambos Estados sobre la soberania que les corresponde en sus respectivas aguas, han resuelto celebrar una Convencion que, dando garantias á los armadores, cargadores y seguros de los buques que frecuentan el Plata en comercio lícito, estos encuentren á mas de los Faros y Valizas establecidos y de los que mas adelante se establezcan para buen derrotero, el auxilio científico de Prácticos Lemanes competentemente regimentados y con la suficiencia necesaria á las responsabilidades que las leyes hacen pesar sobre ellos, y tambien porque ambos Gobiernos están en el deber de mantener libre de escollos el lecho de sus vias fluviales, al efecto han nombrado por sus Plenipotenciarios:

S. E. el señor Presidente de la República Argentina á su Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores.

S. E. el señor Presidente de la República Oriental del Uruguay á su Ministro Plenipotenciario.....

Los cuales despues de haber cangeado sus respectivos poderes que hallaron en buena y debida forma, convinieron en lo siguiente :

Art. 1° Ambos Gobiernos declaran libre en el Rio de la Plata, el ejercicio de Prácticos Lemanes para todos aquellos que posean título legal de suficiencia é idoneidad espedido por una ú otra nacion, y tengan garantia bastante para responder en caso de probarse en juicio su culpabilidad, negligencia ó impericia.

Art. 2° Los Prácticos Lemanes de ambos Estados, podrán cruzar libremente con embarcaciones apropiadas dentro ó fuera de la embocadura del Plata, para pilotear los buques que de mar afuera se dirijan á puertos de este rio, prévia aceptacion del Capitan ó quien haga sus veces; ya sea Práctico de la matrícula Oriental ó de la Argentina, estará en el deber de conducirle al puerto que se le designe, terminando allí su comision aún cuando haya sido por arribada, ó por motivo de tomar órdenes de consignatarios ó agentes. Siendo en este caso, como en toda entrada á puerto, obligacion del Práctico presentarse inmediatamente á su autoridad á darle cuenta de toda novedad ó acontecimiento que haya tenido lugar dentro ó fuera del buque durante el viaje, pues son considerados agentes naturales de Policia marítima.

Art. 3° Los Prácticos Argentinos entarán autorizados para conducir buques de mar afuera á puertos Orientales ó Argentinos de cualquier punto que los tomen, como así mismo los Orientales lo estarán para pilotear buques de mar afuera en las mismas condiciones y conducirlos á puertos Argentinos ú Orientales en el estuario.

Art. 4° Todo buque que salga de puertos Argentinos con destino á ultramar ó á puertos Orientales en el Rio de la Plata y haya de tomar Práctico, forzosamente este deberá serlo de matrícula Argentina, como tambien los que de puertos Orientales salgan para ultramar ó puertos Argen-

tinios, solo podrán hacerlo, si tomasen prácticos, con los de la matrícula Oriental.

Art. 5° Los Prácticos de uno ú otro país, en el caso de necesitarlo por causa de temporal, hacerse de viveres ó reparacion de averías, podrán entrar libremente á cualesquiera puerto de uno ú otro Estado, donde las autoridades marítima ó local, les deberá prestar auxilio, á fin de que llenen el objeto y vuelvan al crucero.

En este caso, como en todo otro análogo, los Prácticos y tripulantes estarán sometidos á la jurisdiccion del país en cuyas aguas naveguen, ó del puerto en que se encuentren, para todo aquel caso que importe delito.

Art. 6° Los Prácticos patentados por uno ú otro Gobierno y que se hallen en servicio de paquete á vapor de las líneas trasatlánticas, podrán pilotearlos de puertos Orientales á Argentinos y de éstos á aquellos, pero no les será permitido, mientras dure ese servicio esclusivo, pilotear ningun otro buque y siéndoles prohibido hacerlo con ningun vapor que no haya obtenido de ambos Gobiernos la Patente de Paquete.

Art. 7° No podrá ningun Práctico Leman hallarse matriculado en ambos países á la vez, aún cuando del uno y del otro hayan obtenido diploma ó título para ejercer la profesion.

Art. 8° Las responsabilidades que asume el Práctico Leman al recibirse de un buque para conducirlo á buen puerto cesan desde que haya llegado á su destino y lo fondée en paraje que por disposicion de la autoridad le esté designado; debiendo al efectuar esa operacion, limitarse á fondear una sola ancla con dos ó tres grilletes de cadena, segun sea la fuerza del viento, y dejando la segunda sobre serviola, para que en caso de garreo ó caer un mal tiempo, el Capitan ó piloto puedan largarla al agua y filar cadena por ambas hasta que sea necesario; ó bien, para que el Práctico de puerto ó Amarrador le dé la plaza que le convenga.

Art. 9.º Consecuente con lo que se observa en ambos países para la admision de individuos de profesorado patentados en el extranjero, los Prácticos Lemanes que desligados de la matrícula Oriental deseen incorporarse á la Argentina ó bien los de ésta á la Oriental, deberán rendir exámen teórico-práctico de pilotage y conocimientos hidrográficos del Rio de la Plata; requisito indispensable para obtener el título que los habilite para ejercer la profesion de tal Práctico Leman.

Art. 10. La remuneracion por practicage en ambos países, será sujeta á una sola tarifa, confeccionada por una Comision mixta de Prácticos de ambas matriculas, teniéndose en vista la importancia del servicio y la facilidad que para la navegacion ofrecen los Faros y Valizas en el Plata.

Art. 11. Todas las cuestiones que se susciten entre un Capitan y un Práctico, serán oidas en juicio conciliatorio por la autoridad del puerto de arribo, dejando el derecho á salvo de la parte que no se conforme con su fallo, para que apele á Juez competente.

Art. 12. Se entiende por Estuario del Rio de la Plata toda su estension comprendida desde el Cabo de Santa Maria hasta el Banco de Santa Ana en su costa Norte, y desde el Cabo de San Antonio hasta el Placer de las Palmas en la Sud; siendo por consiguiente los límites en que los Prácticos Lemanes deberán ejercer funciones de pilotear buques á vela ó de vapor.

Art. 13. Cada uno de los Gobiernos contratantes queda en libertad de reglamentar como mas le convenga, el servicio de los Prácticos de su respectiva matrícula; ya sean en compañías ó sueltos, deberán dar garantía para responder á los cargos que resulten de juicio, y que las leyes determinen.

Art. 14. La navegacion de los rios interiores librada al grémio de Baqueanos, empieza en la primera boya establecida en el Canal de Santa Ana que conduce á los de Martin Garcia y del Infierno, para luego de remontar las Hermanas

en el Guazú, abrirse los grandes cauces del Paraná y Uruguay.

Art. 15. Las aguas del Rio Paraná y las de sus tributarios en territorio de la República Argentina serán para los Baqueanos de su matrícula á efecto de pilotear buques de subida ó de bajada.

Art. 16. En el Rio Uruguay, cuyas aguas son consideradas comunes para ambos Estados contratantes, y en toda la estension en que son ribereños, su navegacion se hará por Baqueanos del uno como del otro país indistintamente, ya sea de subida como de bajada, y á cualesquiera puerto habilitado de uno ó del otro Estado ribereño.

La remuneracion por el trabajo de Baqueano será convencional entre él y el Capitan ó Patron del buque que conduzca, debiendo esto tener lugar antes de emprender el viaje.

Art. 17. Ambos Gobiernos contratantes se obligan á dictar disposiciones, por las que las autoridades de puerto de sus respectivos países, lejos de ejercer actos de presion con los Prácticos ó Baqueanos de la matrícula del Estado vecino, sean considerados y tratados al igual de los demás habitantes de la República, bajo la salvaguardia de los derechos y garantías que sus leyes acuerdan.

Art. 18. Este convenio durará etc. etc.

Buenos Aires, Junio 27 de 1884.

Antonio Somellera.

Exmo. Señor:

Habiendo dado cumplimiento al decreto de V. E. de fe-

cha 5 de Mayo del corriente año, devuelvo á ese Ministerio el presente espediente para los fines que hubiere lugar.

Julio 1° de 1884.

Mariano Cordero.

Ministerio de Marina.

Julio 11 de 1884.

Vuelva á la Direccion General de Rentas.

VICTORICA.

Cuerpo de Sanidad de la Armada

A S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina, General Dr. D. Benjamin Victorica.

En cumplimiento de mi deber, elevo á V. E. una suscinta relacion de los trabajos principales del Cuerpo de Sanidad de la Armada, durante el año administrativo trascurrido.

Mirando por el adelantamiento y mejor servicio, llamo la consideracion de V. E. sobre los puntos que considero de mas urgente necesidad llenar, para que esta institucion que en otros paises ha determinado los progresos realizados en la organizacion naval y vida marítima pueda, en la nuestra tambien colmar las esperanzas y deseos.

La higiene, en efecto, E. S. es la base y el alma de los progresos de la ciencia naval ó marítima y si nuestros marineros conocieran sus ventajas y bondad se harian higienistas navales por patriotismo y amor á su carrera.

Toca á V. E. y al Honorable Congreso, darnos los elementos para comprobar en la práctica que no hemos asentado una utopia hiperbólica en nuestras anteriores palabras.

Saludo á V. E. con mi habitual consideracion y respeto.

Pedro Mallo.

CONDUCTA DEL PERSONAL DEL CUERPO Y COMPOSICION DE ÉL

La presente Memoria es franca y fiel expresion de la verdad.

La mayor parte del personal del Cuerpo ha cumplido con sus obligaciones y deberes.

Estos deberes y obligaciones no están bien definidos porque carecemos aún de reglamentos orgánicos y estos son imposibles mientras la Armada no tenga reformado su código y *la organizacion* correspondiente.

Sin embargo, los deberes y obligaciones profesionales ó clínicos, de asistencia médica en fin, se han llevado á cabo bastante satisfactoriamente.

Los puestos médico-farmacéuticos del cuerpo, son llenados con los que primero se presentan ó por empeños y recomendaciones amistosas, de que se vé asediada la Superioridad y todas las Reparticiones, por la especie de empleomania que reina en nuestro país.

Por lo general, esos empleados son estudiantes de medicina y farmacia y no entran como tales, sinó dragoneando (si se me permite este término militar) de médicos y farmacéuticos recibidos, al igual pues de los que han terminado su carrera sin tener la práctica ni los conocimientos necesarios, lo que acarrea perjuicios para el Erario y los enfermos mismos.

El empleo, cuyo sueldo es demasiado elevado para un estudiante y poco para un médico, lo solicitan para poder continuar sus estudios, y de ello resulta que vienen á ser malos empleados y malos alumnos con raras escepciones, y así malgastan su tiempo, pierden sus cursos y rebajan el nivel moral de la educacion médica.

La entrada al Cuerpo en estas condiciones, rebaja la disciplina necesaria en los buques y en el cuerpo, porque la posicion de los que los recomiendan obliga á tener consideraciones que no caben en el servicio militar sin perjuicio de la organizacion, de la disciplina y de la salud de la milicia.

Sin recargar mas este cuadro diré á V. E. que encuentro dos remedios para estos males— que los nombra-

mientos se hagan mediante concursos, dándoles á los empleados de Sanidad, estado militar y estableciendo una escuela de medicina militar.

De uno y otro remedio adjunto en calidad de proyecto, fórmulas susceptibles de las modificaciones que la ilustracion de V. E. considere convenientes.

En cuanto al estado militar escuso detenerme en demostrar su conveniencia, porque son bien conocidas las ideas de V. E. de que en el Ejército y Armada no debe haber personal que no le pertenezca y esceptuado por lo tanto de la subordinacion y disciplina militar.

El personal del Cuerpo ha concurrido sin embargo á casi todas las campañas militares que los buques de la Armada han llevado á cabo, y me es satisfactorio decir á V. E. que una vez en campaña su comportacion es digna de elogio.

Me es sensible no hacer mencion de sus Memorias porque no me las han pasado como ha sido de práctica en los años anteriores, á pesar de habérselas pedido por reiteradas veces.

En las marinas de todos los paises de Europa, este es un requisito ineludible, en cuyo cumplimiento hay un verdadero estímulo y á ello se debe que la Medicina y Cirujia naval hayan hecho tantos progresos y que el Cuerpo de Sanidad por su aplicacion y saber ocupe un puesto tan distinguido en el mundo médico.

Soy de opinion por lo tanto, que debe obligarse al personal á pasar informes anuales y relaciones médicas de sus campañas, señalando las mejoras y reformas de que son susceptibles los buques, la alimentacion, vida marítima y su higiene.

Como las instrucciones reglamentarias de todo ello se hallan pendientes de la legislacion naval, pido á V. E. quiera tener á bien autorizarme para ponerla en vigencia á titulo de ensayo, para que la experiencia nos haga notar los defectos de que adolezcan.

INSTRUCCIONES Á QUE DEBEN AJUSTARSE LOS SEÑORES CIRUJANOS DE LA ARMADA EN EL DESEMPEÑO DE SUS FUNCIONES.

1ª—Los empleados del Cuerpo de Sanidad de la Armada, deben asistencia asidua y afectuosa á los enfermos.

2ª—Deben hacerse querer y estimar por su solicitud, instruccion, buenas maneras y cumplimiento de sus deberes militares y profesionales, evitando sin embargo las confiancias que salgan del terreno médico y guardando y haciendo guardar las distancias que les corresponde por su grado, por su rango y profesion.

3ª—Todo Cirujano al embarcarse para ocupar un puesto á bordo de un buque, deberá ir munido de la órden de su gefe que así lo dispone en virtud de mandato superior.

4ª—Toda vez que se embarque con cargo, se recibirá bajo inventario prolijo de las existencias médico quirúrgicas del puesto, buque ó Reparticion y hará entrega del suyo bajo igual formalidad, cuidando que esté todo en buen estado y perfecto órden.

5ª—Si el reemplazo fuere tan solo por breves dias, podrá prescindirse del inventario, máxime existiendo farmacéutico embarcado, así como en el caso de enfermedad ó imposibilidad para concurrir, del que vá á dejar el puesto, pero deberá el que entra, inspeccionar todo cuidadosamente y hacer constar el estado de descuido ó falta de conservacion y órden de las sustancias, de los instrumentos y del buque.

6ª—Los Cirujanos y Farmacéuticos son responsables de la conservacion y buen uso de los útiles y artículos que se les dá para la asistencia facultativa.

7ª—Velarán igualmente por la limpieza y aseo del local que ocupan los enfermos, ejerciendo al mismo tiempo una esquisita vigilancia sobre los enfermeros á fin de que estos cuiden á los pacientes con la solicitud debida.

8ª—Vigilarán con extremo cuidado los medicamentos,

verificando si están alterados ó nó y si hay deficiencia de algunos, hacer el pedido oportuno, tratando al mismo tiempo que el envase sea el apropiado para su conservacion.

9^a—Deberán evitar la intervencion de cualquier profano en lo que se refiere al servicio médico y Farmacéutico.

10—Los empleados del Cuerpo de Sanidad deben distinguirse por su educacion, urbanidad y subordinacion.

11—Los empleados del cuerpo deben recabar del gefe bajo cuyas órdenes hayan servido, una constancia de su comportacion.

12—Los señores Cirujanos deben reconocer detenidamente á los individuos que se dicen enfermos y lo primero en que deben fijar su atencion, es en la averiguacion de si el mal alegado es real, pretestado ó provocado.

Una vez reconocido el mal como real, el sugeto debe quedar bajo sus órdenes y jurisdiccion directa y debe dar los pasos consiguientes ante el Comandante, para que en las órdenes generales del buque se haga reconocer como Reparticion bajo su esclusivo cargo la enfermeria y farmacia, con los individuos en él albergados, para que de esta manera puedan cumplir sus prescripciones ú órdenes y recobrar pronto la salud. Esta medida debe hacerse estensiva á todo individuo enfermo en el buque, pues es para cuidar de ellos que la Superioridad lo ha colocado en dicho puesto.

13—En caso de ser pretestado el mal, ó provocado, deberá dar parte al oficial de guardia ó Comandante.

14—Para tener el conocimiento detallado que me corresponde en lo que toca al servicio sanitario en los buques y reparticiones correspondientes y para que no se repitan hechos que se han verificado en años anteriores, me veo en la necesidad de recordar á los señores Cirujanos las siguientes obligaciones:

15—Todos los años en los primeros dias del mes de Marzo, deben enviar á la oficina á mi cargo una Memoria en

la que espresarán; los viajes y trabajos que hubieren efectuado durante el año, el número de enfermos que hayan asistido durante él, designando su clasificacion así como los pasados al Hospital y fallecidos; no dejando de hacer constar al mismo tiempo, todos aquellos datos estadísticos que reputen convenientes, como tambien las operaciones practicadas, etc. etc.

16—Deberán igualmente acompañar las indicaciones ú observaciones que les sugiera la práctica ó sus conocimientos, tendentes á la mejora de nuestro régimen marítimo, especialmente en lo correspondiente al vestuario, alimentacion, reclutamiento y cubicacion atmosférica en los sollados, etc.

17—Antes del diez de cada mes remitirán á la oficina del Cuerpo, las planillas de medicamentos consumidos correspondiente al mes vencido lo mismo que los boletines sanitarios.

18—Los Cirujanos y Farmacéuticos deberán anotar diariamente en los libros correspondientes, los movimientos en las enfermerias y oficina de Farmacia.

En caso de hallarse en viaje lo harán á su regreso, al menos que hayan medios fáciles de comunicacion que deben siempre aprovechar.

19—Cuando se presente un caso difícil á bordo ó en la Reparticion correspondiente, estando el buque en el puerto, darán parte inmediatamente á esta oficina para descargarse de la responsabilidad y que esta pueda tomar la participacion que en el interés de los enfermos corresponde, evitando así, á la par, cargos y desagradados en caso de defuncion.

20—Escuso recomendar á los señores Cirujanos y Farmacéuticos, el puntual cumplimiento de estas indicaciones y obligaciones que formarán parte del reglamento orgánico del Cuerpo, que deberán participar á los señores Farmacéuticos, velando por su cumplimiento y poniendo el todo en comunicacion del señor Comandante del buque.

21—Los señores Cirujanos no deben hacerse éco de las

quejas, que las órdenes generales del régimen interno pueden suscitar en las dotaciones de los buques, antes por el contrario, deben robustecer por la persuacion, la accion moral de ellas; debiendo dar cuenta al señor Comandante, su segundo ú oficial de guardia, la gravedad del caso de lo que ocurra en el buque.

22—Deben tener presente que les está vedado interceder por los individuos sanos, así como prestarles oído á sus quejas, pues la disciplina militar ha previsto el caso y señalado la tramitacion ó marcado el conducto por donde deben hacer llegar hasta sus superiores esas quejas.

23—En el caso que las medidas tomadas ú órdenes dadas acarreen peligros para la higiene ó salubridad ó comprometan en algun modo la salud de las tripulaciones, deberán reservadamente y con las consideraciones debidas, hacerlo presente en términos comedidos á los señores Comandantes, pudiendo llegar, si son desatendidas sus observaciones verbales á consignárselas por escrito para salvar en cualquier tiempo su responsabilidad, pero debe concretarse ó limitarse á esto solo su accion, sin mas ulterioridad, á menos de juicio ó sumario.

24—Los señores Cirujanos no deberán dar ningun paso oficial sin conocimiento del Comandante del buque ni dirigir comunicaciones sin el V° B° del mismo.

En todos los asuntos relacionados con el servicio facultativo, los señores Cirujanos y Farmacéuticos deberán dirigirse directamente al señor Cirujano Mayor, pero siempre con consentimiento, V° B° ó vénia del Comandante del buque ó Reparticion en que presten sus servicios.

25—En el caso de zafarrancho general de combate dispondrá el arreglo del Hospital de sangre en el lugar destinado al efecto, ayudándose para esto de los enfermeros é individuos que con tal objeto le hayan sido asignados. Hará trasladar allí el arsenal quirúrgico, útiles de enfermeria y otros objetos que creyere necesarios.

Hará entregar á los conductores de heridos, las camillas apropiadas al efecto y ya armadas para que sean colocados en los lugares designados.

26—En los casos de desembarco, el Cirujano ayudándose del personal á sus órdenes, dispondrá que se lleven los elementos mas esenciales para atender los heridos en el campo de accion, como arsenal quirúrgico, camillas, medicamentos, etc.

PRESUPUESTO

Me ha de permitir V. E. que esponga los motivos por los que he alterado algun tanto el Presupuesto del año anterior.

El natural anhelo, como Gefe del Cuerpo de Sanidad para organizar y mejorar su personal y condiciones, me impulsa á pedir el aumento de dos Cirujanos mas de Division, respondiendo así á la gran division de nuestra Armada, para que cada division tenga así en la mayoria de cada una, un médico cirujano con la gerarquia militar que el orden y buen servicio demandan.

El nombramiento de los dos nuevos Cirujanos de Division que propongo, debe hacerse á mi juicio, entre los diplomados que reunan las condiciones de antigüedad, servicios sin tacha é idoneidad.

Figura en la relacion un aumento de Cirujanos de 1a. clase, respondiendo ese aumento al de los buques que se esperan para fines del presente año ó principios del entrante y su objeto final, es que en toda circunstancia el personal esté ajustado á lo que marca el presupuesto.

Aparecen en la relacion dos Cirujanos mas de 2a. clase y si V. E. se fija, vienen á quedar en número igual á los Cirujanos de Division á los que deben servir de ayudantes en las funciones á su cargo.

El número de Farmacéuticos de 1a. clase va tambien

aumentado en la proporción de los buques que se esperan.

Hasta hoy, carecen las oficinas del Cuerpo de escribientes, peon de botica y portero, así como de recursos para los gastos de escritorio y Biblioteca, sin los cuales no se comprende que pueda marchar regularmente una oficina, sin perjudicar al buen servicio y marcha de sus dependencias á las que se hace necesario sustraer los elementos y recursos que le están destinados.

Respecto á los enfermeros, me ha de permitir V. E. que le manifieste que hay grave error á mi juicio, en colocarlos en el personal de los buques, porque son empleados sanitarios; porque figurando en el personal de los buques su nombramiento viene á ser atribución de los gefes militares, y de esta manera jamás ó casi nunca tendremos un personal idóneo, y bien se deja comprender por esto solo, cuánto tendrán que sufrir los pobres enfermos con tales enfermeros ó asistentes.

Otro grave mal de esto, es que figurando en el personal de un buque, estos empleados son cambiados con frecuencia, llamados á otro servicio, y en una palabra, son considerados como marineros.

Soy pues, de opinion, que figuren en el personal del Cuerpo de Sanidad para poderlos distribuir convenientemente donde las necesidades los reclamen y poder hacer una selección.

Llamo tambien la atención de V. E. á este respecto, sobre la institucion de una Escuela de Enfermeros Militares de que me ocupo mas adelante con algunos detalles.

Hago un pedido en el Presupuesto para el año entrante, de una módica cantidad para poder construir en las inmediaciones de los Talleres Navales en el Tigre una barraca Hospital con sus dependencias capaz de alojar de 25 á 30 enfermos y cuya necesidad es evidente por el personal que dichos

Talleres tienen y el de los buques en desarme y compostura que así lo requieren.

Como consta á V. E., los planos están hechos, así como los presupuestos, y el terreno elegido, faltando tan solo que se vote la suma necesaria para construir esa barraca y dotarla de lo preciso para su regular funcionamiento.

Pido en el presupuesto una pequeña partida para gastos de etiqueta por cargo de mando y frecuentes viajes que tengo que emprender para efectuar inspecciones y vigilar la marcha del personal del Cuerpo. Por falta de recursos para efectuar esa inspeccion, muy pocas veces he podido hacerla, y hecha con frecuencia no podrá menos de redundar en provecho de la buena marcha y disciplina del Cuerpo. Esta partida, diré por último, corresponde á la que otros gefes tienen en el mismo presupuesto como sobresueldo y que me corresponde.

Figura tambien una pequeña partida para compra de artículos dietéticos en los buques y en el Hospital á crear.

Con permiso de V. E. voy á fundar este justo pedido.

El racionamiento que los buques tienen para sus campañas marítimas, es un racionamiento especial de circunstancias, de necesidad en fin, y no apropiado para enfermos. Ese racionamiento como aparta al marinero de su habitual alimentacion, lo predispone para diversos padecimientos y males, y una vez enfermo, carece en la mar de los recursos dietéticos para recobrar su salud quebrantada, y de esta manera simples dolencias ó padecimientos, conviértense bien pronto en males graves.

El hábito es sabido que en nuestro organismo constituye una segunda naturaleza, y todo cambio efectuado en tal sentido, trae en pos con fisiológica precision alteraciones en la salud, que un régimen apropiado haria desaparecer sin la intervencion de los agentes terapéuticos, peligrosos siempre, por cuanto son elementos estraños al origen y la enfermedad en tales casos no es sinó un desequilibrio orgánico, un

resultado del funcionamiento exagerado que los alimentos requieren de ciertos jugos ó humores de la economía ó si se prefiere, viene á ser la enfermedad el resultado de la falta en el jugo gástrico de elementos necesarios para asimilar los principios alimenticios de las sustancias á que no se hallaba habituado el organismo.

Dotar pues á los buques de recursos necesarios para atender en determinados casos á los que se enferman, no es solo un deber de prevision humanitaria, es tambien un deber económico y de conservacion de la salud y de la vida de los que llenan la sagrada mision de velar por el honor y la dignidad de la patria.

Habria pedido se asignara una partida á la caja de cada buque para estos fines, sinó fuera que sé que los buques carecen de ella y que el abuso no seria fácil de remediar.

Propongo pues, que esa partida se asigne á la Direccion del Cuerpo, para atender los pedidos que se le hagan y cubrir los gastos que esta atencion ocasione en las estadias en puertos extranjeros, en los recalados que se hagan y hasta en la provision de sustancias dietéticas en conservas. Para el efecto no habria sinó prevenir al Cirujano, que toda vez que fuere necesario hiciera comprar los alimentos sanos y frescos que el tratamiento de sus enfermos exigiera y esos gastos trayendo el V° B° del Comandante, serian en el acto reembolsados por el Cuerpo.

He colocado por último, una partida para prest de gefes y oficiales embarcados, así como para el personal de la Farmacia Central, por las siguientes razones: Durante el año pasado han carecido de prest varios Cirujanos embarcados y han sido indebidamente ajustados algunos como si estuvieran embarcados. Continuamente hay que hacer cambios en el personal embarcado por razones de buen servicio y causas eventuales, y así resultan con el prest ajustado empleados á quienes no les viene á corresponder, y sérios perjuicios para aquellos á quienes les deberia tocar. Estos males solo

se subsanarian haciendo entrega de los ajustes hechos por la Contaduria previo el V° B° del Cirujano Director del Cuerpo.

He incluido entre los embarcados á los Farmacéuticos que desempeñan las obligaciones de su cargo en la Farmacia Central, porque en virtud de las condiciones mismas en que se hallan y los recargos de trabajo que tienen, los hace acreedores á dicho prestó á un sobresueldo. No pido sobresueldo por parecerme impropio, pero considero que son acreedores á una remuneracion mayor que los que figuran en otras Reparticiones maritimas en tierra, y así se puede llevar á cabo este acto de equidad y de justicia.

Espero pues, por las razones brevemente espuestas, quiera V. E. prestigiar y apoyar el Proyecto de Presupuesto del Cuerpo para el año entrante.

PRESUPUESTO DEL CUERPO

El aumento de buques y Reparticiones á servir en el próximo año, exige el aumento de personal para atender debidamente sus necesidades.

Hé aquí la relacion del personal y recursos que pido á V. E. quiera tener á bien reclamar del Honorable Congreso para el próximo año.

PROYECTO DE PRESUPUESTO DEL CUERPO DE SANIDAD DE LA ARMADA PARA 1885

Item 1°

1	Cirujano Mayor.....	\$ m/n	400
2	Cuatro Cirujanos de Division á 250 c/u..	»	1000
3	Veinte un Cirujanos de 1ª clase á 210 id.	»	4410
4	Cuatro de 2ª clase á 110 id.....	»	440
5	Un Farmacéutico Mayor.....	»	110
6	Quince Farmacéuticos de 1ª clase á 90 c/u	»	1350
7	Dos » 2ª á 70 id.	»	140
8	Dos escribientes á 60 id.....	»	120

9	Un portero á.....	\$ m/n	40
10	Un peon de botica.....	»	52
11	Treinta enfermeros á 20 c/u.....	»	600
15	Gastos de Escritorio y Biblioteca.....	»	60
13	Medicamentos.....	»	1000
14	Por una sola vez para construir una Bar- raca Hospital en las inmediaciones de los Talleres Navales.....	»	6000
15	Gastos de etiqueta para el Gefe por cargo de mando y viático.....	»	100
16	Para compra de artículos dietéticos en los buques y Hospital.....	»	600
17	Prest para Gefes y Oficiales embarcados y personal de la Farmacia Central á 75 c/u.....	»	1875
18	Prest para Cirujanos de 2ª clase 1.30 c/u.	»	156
19	» » Farmacéuticos á 0.70 id.....	»	315

FARMACIA CENTRAL DE LA ARMADA

Ha funcionado sin interrupcion durante el año esta institucion, respondiendo á los fines económicos de su planteamiento.

A pesar de los escasos recursos que nos asignaba el Presupuesto, hemos podido merced á grandes economías realizadas, atender puntualmente los pedidos de los buques, el despacho diario de las recetas para los enfermos en tierra y hasta las provisiones á las Reparticiones dependientes de la Prefectura General de Puertos.

Verdad es que hemos tenido un déficit bien justificado como de dos mil quinientos pesos durante el año, pero, así como lo comprobamos ante V. E. él provenia de las órdenes de provision para las sub-delegaciones de Marina, comisiones exploradoras y otras Reparticiones á que hemos tenido que proveer ó surtir nuevamente de medicamentos.

Este déficit en el presente año de 1884, calculo que vá á llegar á tres mil pesos por el aumento en los buques á proveer y porque, debido á su buen funcionamiento, calidad y condicion de los medicamentos, ya se ha captado esta oficina un justo y merecido renombre por lo que gran número de Reparticiones piden ser provistas por ella preferentemente.

Por esta circunstancia, pido á V. E. quiera insistir en el aumento de la partida para medicamentos, instrumentos y útiles quirúrgicos que he duplicado en el Proyecto del Presupuesto que elevo para salvar cualquier dificultad y no tener ya, como en los años anteriores, que reducir tanto el petitorio de los señores Cirujanos y aún de las Reparticiones mismas á que proveemos.

Escuso decir á V. E. que nos encontramos muy estrechos en el local que ocupamos, pues el despacho de la Farmacia en que tienen que operar sus manipulaciones hasta tres Farmacéuticos, el peon y el ayudante, es una antigua cocina de la Prefectura General de Puertos, que con los armazones consiguientes no deja libre para el objeto indicado sinó un espacio de tres metros en que se estorban á pesar de su práctica. Desgraciadamente diré, no puede funcionar un menor número en determinados momentos por la aglomeracion de quehacer que es casi permanente.

El local en que tenemos la Drogueria ó depósito de útiles y sustancias, no es menos estrecho y es en él que se embalan, acondicionan y encajonan los pedidos que se despachan, por lo que con frecuencia lo tenemos materialmente atestado.

En los presupuestos de los años anteriores carecíamos de peon de botica y de un ayudante para la misma, que en el que adjuntamos figura en vista de su necesidad imprescindible, pues no es dado que se ocupen de lavado de frascos, botellas y útiles, los mismos que tienen que estar velando las preparaciones, cocimientos, filtraciones, etc. etc.

Consideramos que seria sumamente económico para el Erario, como en otro lugar lo apuntamos, el establecimiento

de una Direccion General de Sanidad Militar, con una Farmacia y Drogueria adscriptas, para despachar todos los pedidos de medicamentos, instrumentos y útiles.

Fuera de las razones que hemos aducido en pró de esta idea, debemos insistir aquí, aunque de paso, en la economía que en el Presupuesto General habria, estando el personal disponible reunido en un local, lo que permitiria á la vez, tener un carpintero para el mejor acondicionamiento de los pedidos y el menor desperdicio de tiempo y de sustancias medicinales.

La práctica ha revelado la conveniencia de ampliar y detallar algo mas el reglamento de la Farmacia de la Armada y de acuerdo con el personal Farmacéutico, propongo á V. E. que él sea modificado como lo espresa el proyecto siguiente:

Proyecto de Reglamento para la Farmacia Central de la Armada

REGLAMENTO PARA EL DESPACHO DE LA FARMACIA CENTRAL DE LA ARMADA

1°—La Farmacia estará abierta durante los meses de Octubre á Marzo inclusives, desde las 8 a. m. hasta las 7 p. m. y durante los meses de Abril á Setiembre inclusives desde las 9 a. m. hasta las 6 p. m.

2°—En las horas indicadas se turnarán para el servicio, los Farmacéuticos que designe el Cirujano Mayor, debiendo éstos arreglar sus horas de trabajo con anuencia del Farmacéutico Mayor.

3°—El Farmacéutico de servicio es el único responsable de todo lo que suceda en la Farmacia durante su guardia.

4°—La Farmacia despachará las recetas que vengan firmadas por el Cirujano Mayor, los Cirujanos Principales y los Médicos del Departamento Nacional de Higiene.

5°—Despachará las recetas que vengan de los Talleres Nacionales de Marina, con la sola firma del Cirujano encargado de dicho servicio.

6°—En toda receta para ser despachada deberá constar el nombre y empleo de la persona para quien es destinada, debiendo devolver aquellas que no lleven ese requisito.

7°—Las recetas hechas por otros Cirujanos que los anteriormente designados, para ser despachadas, deberán tener el visto bueno del Cirujano Mayor ó de los Cirujanos Principales.

8°—Queda prohibido despachar especialidades farmacéuticas, aunque sean pedidas en las recetas, con escepcion de las que constan en la nómina que se acompaña.

9°—Quedan prohibidas las visitas y reunion de personas en la Oficina de despacho de la Farmacia, en la que no deberán estar sinó los que tienen á su cargo dicho despacho.

10—Queda igualmente prohibido á los empleados del Cuerpo, el tener intervencion en la Farmacia, sin consentimiento del Farmacéutico de guardia:

11—Los artículos, medicamentos, enseres y útiles que se necesiten en la Farmacia Central y no existan en el Laboratorio Farmacológico, serán pedidos por vales por el Farmacéutico de guardia y despachados con el visto bueno del Farmacéutico Mayor siempre que existan en los depósitos, pero si hubiere que hacerlos traer de afuera, deberán ir con la firma del Cirujano Mayor.

12—Las anteriores disposiciones, solo podrán ser revocadas por orden especial del Cirujano Mayor.

RELACION DE LAS ESPECIALIDADES FARMACÉUTICAS CUYO DESPACHO QUEDA AUTORIZADA Á EFECTUAR SIN ÓRDEN ESPECIAL DEL CIRUJANO MAYOR.

1°—Sinapismos Rigollot.

2°—Cápsulas de copaiba de Erba.

- 3°—Gránulos de digitalina, arseniato de hierro, arseniato de soda y de ácido arsenioso.
 4°—Perlas de trementina.
 5°—Píldoras de Taurina de Erba.
 6°—Pastillas de clorato de potasa.
 7°—Emplastos porosos.
 8°—Píldoras de Blancard y de Vallet.
 9°—Jaborandi del Dr. Coutinho.

FUNCIONAMIENTO DURANTE EL AÑO DE LA FARMACIA CENTRAL
 DE LA ARMADA

Se han despachado durante el año transcurrido 8266 recetas en la Farmacia Central de la Armada, que han importado 2055 pesos con 87 centavos m/n oro.

El siguiente cuadro detalla la repartición por mes del número espresado de recetas ó fórmulas despachadas durante el año por la Oficina encargada del despacho, y revela una economía efectiva de 843-57 m/n, sobre lo que habria tenido que abonar la Superioridad si hubieran sido despachadas ellas en una Farmacia civil.

CUADRO DEMOSTRATIVO DEL NÚMERO DE RECETAS DESPACHADAS EN LA FARMACIA CENTRAL, DURANTE EL AÑO ADMINISTRATIVO DE 1883 Á 1884.

Meses	Nº de recetas	Costo de plaza	Costo aquí
Mayo.....	553	238	145 50
Junio.....	497	198 20	136 50
Julio.....	960	396	260 60
Agosto.....	910	376	247
Setiembre...	934	386	246 50
Octubre.....	878	362 20	234 50
Noviembre..	1071	443	284 50

Meses	Nº de recetas	Costo de plaza	Costo aquí
Diciembre . . .	820	338	215 50
Enero	268	48 27	92 60
Febrero	224	54 35	94 37
Marzo	251	59 42	98 40
	Nº 8266	\$m/n 2899 44	\$m/n 2055 87

Dios guarde á V. S.

ESTANISLAO FRANCO.

Es copia—

E. J. Vivanco.

Fuera del despacho de esas fórmulas ó recetas durante el mismo espacio de tiempo, es decir desde el mes de Mayo hasta Marzo inclusive, se han despachado por la Oficina *ad hoc*, 36 pedidos para los buques y Reparticiones de Marina.

El costo efectivo de esos pedidos ha sido de 3163 pesos con veinte cts. m/n, pero despachados en una Droguería, habrían importado 4048 pesos con 11 cts. m/n, dejando por lo tanto una real economía de 744 pesos con 91 cts. m/n.

Estos 744 pesos con 91 cts m/n reunidos á la economía de 843 pesos con 57 cts. m/n, dá una total economía de 1588 pesos con 48 cts. m/n.

Resulta de lo espuesto, que hemos tenido una salida efectiva durante el año, que asciende á la suma de 5719 pesos con 07 cts. m/n por lo invertido en el despacho de las recetas y de los pedidos para los buques y Reparticiones marítimas.

El cuadro demostrativo siguiente, espresa en todos sus detalles, la distribución con las fechas respectivas de esos diversos pedidos.

CUADRO DEMOSTRATIVO DE LAS ÓRDENES DE PROVISION DESPACHADAS POR EL CUERPO DE SANIDAD DE LA ARMADA EN EL AÑO ADMINISTRATIVO DE 1883 A 1884.

Fechas		BUQUES	Costo en esta Farmacia	Costo en plaza
Junio	30	Cañonera Paraná.....	\$ m/n. 42 50	\$ m/n. 51
»	30	Sub-Prefectura Puerto Deseado...	20 25	24 30
»	30	» Santa Cruz.....	150	180
Julio	11	Cañonera Uruguay.....	110 60	132 80
»	21	Vapor Resguardo.....	234 98	281 14
»	27	Acorazado El Plata.....	132 50	160
Agosto	15	Sub-Prefectura Campana.....	212 84	243 68
»	29	Talleres Navales.....	200 95	241 90
Setiembre	20	Acorazado Los Andes.....	11 60	14 20
»	29	Cabo de Hornos.....	48 20	57 70
Octubre	13	Bombardera Bermejo.....	87 50	105
»	20	Vapor Villarino.....	95 50	115
»	22	Escuadrilla Rio Negro.....	335	402
»	22	».....	51 20	60 40
»	25	Torpedera Maipú.....	133 50	154
Noviembre	29	Trasporte Rosetti.....	12	14
Diciembre	5	Escuela Oficiales de Mar.....	82	98
»	5	Bombardera Constitucion.....	22 50	27
»	7	Almirante Brown.....	278 50	334
»	10	Vapor Villarino.....	20 70	25 40
»	12	Explorador Lista.....	31 40	37 80
»	20	Trasporte Rosetti.....	63 45	75 80
Enero	9	Puerto Deseado.....	10 56	13 60
»	12	Buque Escuela.....	75	1 4
»	16	Acorazado El Plata.....	68 20	94
»	18	Escuadrilla Rio Negro.....	78 74	104 95
Febrero	18	Corbeta Cabo de Hornos.....	218 72	237 20
»	19	Escuela Naval.....	113 35	123 30
»	19	Trasporte Villarino.....	100 95	136 67
Marzo	7	Cañonera Paraná.....	127	130 80
»	8	» Uruguay.....	109 92	13 94
»	14	Prefectura Maritima.....	1 37	2
»	15	Division Torpedos.....	225 95	242 20
»	20	Almirante Brown.....	39 37	45 6
»	20	Sub-Prefectura Corrientes.....	75 29	88 95
»	30	Cañonera Republica.....	130 16	144 67
Suma total.....			\$ m/n. 3663 20	\$ m/n. 4408 11

Dios guarde á V. S.

ESTANISLAO FRANCO.

Es copia—

E. J. Vivanco.

El inventario de las existencias de la Farmacia y Droguería del Cuerpo segun balance practicado en 15 de Junio de 1883, daba una existencia por valor de 2821 \$ m/n con 33 cts., y el practicado en 31 de Diciembre, hace elevar esas existencias á la suma de 4000 \$ m/n como lo acreditan las cópias adjuntas, cuyos originales quedan archivados en la Oficina á mi cargo.

Me es imposible hacer un cálculo aproximado de las existencias de medicamentos, instrumentos y útiles en los buques y Reparticiones de la Armada, pues para ello necesitaria tener á la vista los inventarios de todas ellas de fin de año, que no me han sido remitidos á pesar de ser de práctica y de haberlo así recomendado á todos los Cirujanos y Farmacéuticos.

Puedo sin embargo, decir que todos los buques y Reparticiones se hallan en general bastante bien provistos de lo mas necesario para atender las enfermedades y accidentes que puedan sobrevenir.

Estimando los envases y existencias anteriores, creo no engañarme mucho apreciando su valor en unos 8000 \$ m/n, de los cuales la mitad, 4000 \$ m/n, provienen de lo provisto por el Cuerpo en los dos últimos años.

Buenos Aires, Julio 7 de 1883.

Sr. Cirujano Mayor de la Armada, Dr. D. Pedro Mallo.

Tenemos el honor de poner en conocimiento de V. S. que del inventario practicado con fecha 15 de Junio ppdo., y cuya cópia se le adjunta, resulta que las existencias de la Farmacia Central, representan un valor de *dos mil ochocientos veinte y un pesos con ochenta y tres centavos* moneda nacional, (2821 \$ 83 cts. m/n)

Dios guarde á V. S.

B. BARCELLINI.
C. Castilla.

Buenos Aires, Enero 4 de 1884.

Al Sr. Cirujano Mayor de la Armada, Coronel Dr. D. Pedro Mallo.

Tengo el honor de comunicar á V. S. el resultado del Balance practicado á fines de Diciembre ppdo.

El valor de las existencias de la Farmacia Central en dicha fecha, es de cuatro mil pesos moneda nacional (4000 \$ m/n).

Dios guarde á V. S.

B. Barcellini.

V^o B^o—*Estanislao Franco.*

Es copia—

A. E. Grondona.

ESTADÍSTICA DE LA ARMADA

Apesar de cuanto ha hecho el infrascrito, marchando de acuerdo con el Departamento Nacional de Higiene para llevar una estadística regular de la morbosidad y mortalidad de la Armada: no lo hemos podido conseguir.

Sin embargo, esa estadística, de silencio tan elocuente, que es el reflejo de mil detalles de la vida militar y que lleva el espíritu por el encadenamiento natural de causa á efecto, á la estimacion de la bondad de los usos, medidas disciplinarias, etc. etc., tropieza con serias dificultades para ser llevada en debida forma.

Segun mi apreciacion, las dificultades principales son:

Definicion de los conocimientos facultativos necesarios para poder llenar los cuadros, puesto que la fórmula adoptada es muy médica y de lo mas completo.

Dejadez y abandono por parte de los empleados médicos y de los Comandantes de los buques. Escuso decir que hay honorabilísimas escepciones de todo esto.

La dejadez y abandono por parte de los empleados proviene de la repartición de su tiempo entre el buque ó Reparación en que presta sus servicios, el estudio y la asistencia á las aulas.

El cargo que hacemos á los Capitanes ó Comandantes de los buques, proviene de que estando á sus inmediatas órdenes los empleados sanitarios, descuidan exigirles periódicamente la presentación de los cuadros estadísticos.

Si conocieran toda su importancia unos y otros, velarian mas por ella, y las lecciones que dá ésta le serian mas provechosas y prácticas que cuanto les puede sugerir la rutina y la inducción.

Muchos empleados pasan estadísticas artificiales, pero, aunque tengo la convicción de ello como vienen con el V^o B^o de los señores Comandantes no puedo objetarlas, ni proceder á una pesquisa por carecer de atribuciones y de medios de inspección inmediata.

¿Qué podré decir de los diagnósticos de muchos que no dé pena? El resultado de todo es, que nuestra Armada, según la estadística, está en un estado deplorable; que las tripulaciones son enfermizas, de individuos inútiles para el servicio, etc. etc.

Sin embargo de lo espuesto, el estado sanitario en los buques de la Armada ha mejorado notablemente el año anterior, según los datos consignados en las estadísticas de 1882 y 1883. Basta hacer una comparación de los resúmenes correspondientes á esos años para notar la ventajosa situación de nuestros marinos en 1883.

La última estadística publicada, contiene 3366 enfermos durante el año 1882 en que ascendía á 1701 el personal de nuestra Armada. Este hecho demuestra que unos mismos individuos han solicitado mas de una vez los recursos de la medicina. Hubieron 21 defunciones durante dicho lapso, y 35 tripulantes salieron de baja por diferentes causas que los dejaban inútiles para el servicio. Mientras tanto en 1883,

con un personal de 1935 han habido 2242 enfermos, de los cuales 5 fallecieron y solamente 10 fueron separados del servicio activo.

En la última Memoria del Departamento Nacional de Higiene se llamaba la atención del Gobierno sobre la desproporción notable entre el número de tripulantes de la Esquadra y el de enfermos habidos en 1882, estando aquellos y estos en la relación geométrica de 1:2, como puede verse en el resumen expresado en el párrafo anterior. Ya tuvimos ocasión de comentar este asunto en la nota que dirigimos al señor Ministro contestando á las observaciones que dicho documento contenía contra el personal del Cuerpo Médico y la naturaleza de los servicios que éste prestaba en los buques de la Armada Nacional.

Ahora solo agregaremos á lo que dijimos en ese entonces, que si bien no fué muy satisfactorio el estado sanitario de 1882, tampoco fué tan alarmante como pudiera inferirse de las palabras de dicha Memoria, por cuanto el número crecido de enfermos que figura en los cuadros mensuales pasados por los médicos, nunca puede compararse con los datos estadísticos recogidos parcialmente en el ejercicio civil de la profesión médica.

El público requiere la atención del médico cuando realmente la necesita, es decir, cuando sus dolencias son de tal naturaleza, que no pueden ser atendidas con los recursos y conocimientos de la economía y medicina domésticas. Muchas veces en casos de enfermedades graves, solo se acude á los consejos de personas empíricas ó de charlatanes cuyos conocimientos guardan relación inversa con las proporciones de su audacia.

Por el contrario, á bordo de los buques, lo mismo que en los colegios y cuarteles, ningún enfermo se esquivo de la inspección del médico, y aun sucede con frecuencia por no decir diariamente, que el Cirujano se ve obligado á trabajar mucho para no incurrir en error aceptando enfermedades

simuladas. Como ciertas enfermedades que apenas duran dos ó tres dias, de esas que suelen llamarse indisposiciones, bastan para inhabilitar temporalmente al marinero, obligándolo á abandonar sus faenas diarias, y de ahí que el Cirujano tiene necesidad de consignarlas en los partes cuotidianos que sirven de norma para arreglar el servicio á bordo, siendo precisamente esos partes los que se usan despues para confeccionar los boletines mensuales que contienen todo el movimiento habido en las enfermerias de los diversos buques de nuestra Armada de guerra.

Hecha esta observacion no entraremos á analizar sus consecuencias porque el asunto se vuelve inconcuso.

No habiendo modificado en lo sucesivo esta regla de conducta, que por otra parte, es universal, obsérvase que el estado sanitario de nuestra escuadra, ha mejorado notablemente, como lo demuestran las sumas totales que ya hemos comparado.

Resaltan mas todavia las ventajas del último año, examinando en detalle las cifras relativas á aquellas enfermedades que mas habitualmente se presentan al cuidado del médico. Las afecciones mas predominantes en el servicio militar, son las que se localizan en los aparatos respiratorio, digestivo, génito-urinario, el reumatismo y los accidentes llamados náuticos (contusiones, heridas, luxaciones y fracturas).

Hé aquí los números respectivos :

ENFERMEDADES	AÑO 1882	AÑO 1883	DIFERENCIAS
Del aparato respiratorio	650	418	232
Vias digestivas	421	276	145
Venéreos, locales y generales. .	776	449	327
Accidentes náuticos	468	330	138
Totales	2315	1473	842

Podrian atribuirse estas diferencias favorables, al buen estado sanitario general de la poblacion, si no fuese que los

enfermos son anotados en una estension inmensa, puesto que los buques se hallan unos en viaje, otros en compostura, muy pocos, y siempre alternados, en el puerto de Buenos Aires, habiendo tambien algunos en los rios Paraná, Paraguay y Uruguay, ó en Bahía Blanca, Patagones, Santa-Cruz é Isla de los Estados, etc.

Verdad es que en el año 1882. Buenos Aires fué presa de la viruela que hizo muchas víctimas en la poblacion ; pero no cundió por la Escuadra. Apenas si fueron atacados algunos del Batallon de Marina, acuartelado detestablemente en el Retiro. Se consiguió refrenar el mal con el cambio de alojamiento de dicho Batallon.

Los pocos casos ocurridos en los buques, no responden al estado desfavorable de Buenos Aires en aquella época, sinó á la predisposicion demostrada de los indios pampas para adquirirla en todo tiempo y bajo la accion de cualquier clima. A este respecto ya se han hecho algunas consideraciones en notas aisladas y en informes colectivos de los Cirujanos, que constan en las Memorias de años anteriores.

Pero con todo, el número de enfermos de viruela durante el año 1882 no ha pasado de 27, siendo apenas 7 los casos ocurridos en 1883. La diferencia, como se vé, es muy insignificante para que pueda alterar el resultado general de las cantidades consignadas en el cuadro precedente, en el que las diferencias son todavia mayores de las que espresan dichos números, porque en ello interviene otro elemento de importancia, que es la cifra total de la tripulacion mucho mayor para el año en que la cantidad de enfermos fué mucho menor.

Se esplica pues, por otros motivos, la mejoría demostrada en la salud de nuestros marinos.

Es que ahora se han tomado en consideracion muchos consejos de la Higiene Naval, que antes permanecian ó desconocidos ú olvidados.

La alimentacion es mejor, mas proporcionalmente distribuida y con mas cuidado analizada al entrar en los pañoles la provision de boca de nuestros buques. El cuidado de la centina se descuida menos, así como la desinfeccion y ventilacion de los diversos compartimentos de la nave.

Tambien contribuye mucho para llegar á este resultado, la práctica adquirida por nuestros marinos para disponer los trabajos diarios consultando la complexion individual, que el médico examina y señala, lo mismo que la proporcionalidad entre las horas de vigilia, sueño, trabajo y descanso. Por último, ahora no vemos mas, aquellas chocantes negligencias que antes ponian al marinero argentino en la triste obligacion de usar en invierno el vestuario de verano y viceversa.

Sin embargo, queda un hecho digno de tenerse en cuenta; es el número crecido de pneumónicos y atacados de bronquitis. Si bien ha disminuido en el último año vencido, hay siempre para el mismo una suma que no está de acuerdo con lo que debiera presentar una buena higiene naval, bajo sus diversas manifestaciones. Hemos pedido mas abrigo para el marinero. No basta la ropa interna que se reparte para climas templados, toda vez que muchos buques viajan constantemente por los mares frios del Sud.

Para esas situaciones que dejan de ser excepcionales por el interés creciente que despiertan las regiones de la Patagonia, es preciso precaverse con tiempo, á fin de no esponer á nuestros marinos á los efectos del reumatismo, escorbuto y afecciones bronco-pulmonares, segun ha sucedido hasta aquí. Lo mas práctico, es proveer á la tripulacion de buena ropa interior y buenas camas.

Las actuales colchonetas y cobertores no bastan á nuestro juicio para los buques que se alejan con destino á los mares australes.

La estadística del año anterior, leida con cuidado, demuestra de una manera irrevocable esta misma verdad. El

buque mejor servido de estos elementos defensivos contra la accion del frio, es el Transporte «Villarino». Ahora bien, del exámen de los partes mensuales de sus Cirujanos, resulta que para una tripulacion media de sesenta individuos, no ha ocurrido un solo caso de pneumonia, mientras que en otros buques, en la «Pilcomayo» por ejemplo, cuya dotacion apenas alcanza á cincuenta y cuatro, tres marineros fueron atacados por aquella enfermedad. Así tambien en el año 1882, el «Villarino» solamente tuvo un enfermo de pneumonia, al paso que tuvo cuatro el acorazado «Los Andes».

Si bien la disposicion interna de los compartimientos de los buques de guerra propiamente dichos y la clase de materiales que entran en su construccion, los ponen en situacion desventajosa con respecto á un buque transporte como el «Villarino», en cambio este se ha mantenido en constantes viajes al Sud, teniendo á su tripulacion en lucha no interrumpida con el frio y la accion hiposterizante de la racion de mar.

Por otra parte, debemos á los informes particulares del Cirujano de dicho buque Dr. Cuñado, el conocimiento de que los pocos casos de bronquitis que figuran en los cuadros de enfermos, correspondientes al «Villarino», tuvieron tal carácter de benignidad, que en casi todos los casos los enfermos no abandonaron sus tareas habituales.

Por lo demás, solo hubieron en 1882 algunos enfermos con dolores *reumatoides*, que muy bien pudieron ser simulados, por cuanto se presentaron como síntomas subjetivos. En las planillas de dicho buque, referentes al año pasado, no figura ni un solo enfermo de reumatismo.

Nos hemos detenido á considerar este punto importante de Higiene Naval, porque deseamos llamar la atencion sobre esos hechos para solicitar nueva revision acerca de la clase de abrigo en la ropa interna y en la cama de nuestro marinero de guerra.

La otra cifra notable del boletin general que tengo el

honor de adjuntar, es la que concierne á los accidentes náuticos. Ella asciende para todo el año á 330 entre contusos, heridos y fracturados, etc.

Es este un tributo que el hombre de mar tiene que pagar imprescindiblemente á su propia y especial condicion. Respecto de ella casi no hay consideracion que hacer.

Si notamos alguna diferencia en el número de accidentes ocurridos en los dos últimos años, ella provendrá necesariamente de circunstancias mas ó menos imprevistas, que no pueden ser sugetadas á un razonamiento científico. No obstante puede esperarse la disminucion de su número anual para cuando los marineros sean mas prácticos, mas avezados en los medios de precaverse de todo aquello que sea capaz de traerles un percance desgraciado, mientras cumplen los deberes que el servicio diario les impone.

Respecto al último dato de importancia que hemos señalado anteriormente, el de los afectados de males venéreos, tanto locales como generales, debemos detenernos un instante porque estas enfermedades pueden reputarse como una verdadera plaga de nuestros hombres de mar. Hemos tenido 449 víctimas de ellas, repartidas de la siguiente manera: 84 sifiliticos y 365 atacados por enfermedades venéreas locales, comprendiendo todas sus formas diversas.

Cohibido el marinero por una prolongada reclusion á bordo, pocas ó ningunas son las precauciones que adopta para precaverse del contagio cuando se le permite tocar tierra en el primer puerto de arribada.

De ahí que un número considerable de tripulantes permanecen sometidos á largos tratamientos, privando de su contingente al conjunto de operaciones necesarias para el manejo reglamentado de los buques de guerra. Toda esa fuerza distraida de sus objetos de aplicacion indispensables, redundando en sérios perjuicios para el país en la larga série encadenada de inconvenientes que le acompaña. Además la sífilis es una enfermedad trasmisible por contagio del hombre

al hombre, en vehículos diversos que no siempre pueden estar sujetos á una vigilancia eficaz en la vida mancomunada de la tripulación.

Para apartar estos graves inconvenientes, es necesario con necesidad imperiosa, adoptar medidas que hagan desaparecer en lo posible los focos de infección específica que tanto abundan en la proximidad de los puertos. Sería esta una materia digna de estudio de parte de las autoridades municipales, cuya atención debería solicitarse de una manera más ó menos directa.

Finalmente, los grupos de enfermedades generales, señaladas en el mismo boletín, no ofrecen cosa alguna digna de estudio, porque aquellas no se apartan de las condiciones generales. No pasa lo mismo en lo concerniente á las enfermedades de las vías digestivas, las cuales presentan un carácter especial en los alumnos de la «Corbeta Chacabuco» según consta por los partes estadísticos del Cirujano de dicho buque, Dr. Berdier. Esta excepción, procede señor Ministro, como opina el mismo médico, de la alimentación de marineros aplicada para restaurar las pérdidas de jóvenes alumnos sujetos á doble tarea material é intelectual, omisión hecha de las condiciones propias al desarrollo físico en que aquellos se encuentran.

Buques de guerra extranjeros

EN

PUERTOS ARGENTINOS

Legacion de S. M. B.

TRADUCCION

Buenos Aires, Junio 13 de 1882.

A S. E. el Sr. Dr. D. Victorino de la Plaza, Ministro de Relaciones Exteriores.

Señor Ministro:

Habiéndose llamado la atencion del Gobierno de S. M. á la cuestion de los derechos de Buques de Potencias Beligerantes, en puertos neutrales, he recibido encargo del señor Conde de Granville, de solicitar de V. E. tenga la bondad de facilitarme los datos que le fuera dado suministrar, sobre los siguientes puntos:

1°—¿Cuáles son las condiciones bajo las cuales se les permite á buques de guerra extranjeros entrar á puertos de la República Argentina, y salir de éstos?

2°—¿Hay algunos puertos argentinos donde no les es permitido á buques de guerra extranjeros entrar? y, en tal caso, cuáles son esos puertos?

3°—¿Cuáles son las restricciones, si las hay, que aún se mantienen en vigencia, limitando el número de buques de guerra extranjeros de una misma nacionalidad, á que les es permitido hallarse presentes conjuntamente en dichos puertos, y á qué puerto ó puertos tienen esas restricciones aplicacion?

Agradecería mucho á V. E. tuviera la cortesía, al con-

testar estas preguntas, de agregar en copia cualquier decreto ó decretos referentes á la cuestion, y que estuviesen vigentes en la actualidad en las aguas de la Confederacion.

Aprovecho la ocasion para ofrecer á V. E. las seguridades de mi mas alta consideracion.

Por el señor Petre—

W. Graham Sandford.

Es traduccion fiel—

C. A. Shoolbret.

OPERACIONES DE COMERCIO EN BUQUES DE GUERRA

(De las Ordenanzas de Aduana)

Art. 768—Los buques de guerra nacionales ó extranjeros que fondéen en los puertos de la República, no podrán hacer otras operaciones comerciales que las de trasportes de víveres y pertrechos de guerra, para las escuadras y ejércitos de las naciones á que pertenecen.

Art. 770—Los buques de guerra que conduzcan provisiones para las escuadras de potencias amigas, no tendrán obligacion de presentar manifiesto, ni dar entrada en la Aduana, pudiendo hacer el trasbordo de las provisiones sin necesidad de permiso ni requisito alguno.

Art. 771—Los víveres y provisiones importados para el uso de las escuadras, no podrán desembarcarse en puertos de la República.

Art. 772—Los buques de guerra podrán conducir equipajes, encomiendas y moneda metálica, y el despacho de estos efectos se hará en la forma ordenada por los artículos 199 á 223, sin que el buque formalize entrada.

Art. 773—Los buques de guerra no podrán comprar á bordo de los buques mercantes surtos en los puertos de la República, mercaderias para su rancho y provision, á menos que hayan adeudado los derechos de importacion, y la Aduana permita el trasbordo como removido.

Art. 744—Los buques de guerra no podrán proveerse de artículos extranjeros de depósito, que no hayan adeudado derechos de importación; pero no pagarán derechos de exportación por los productos nacionales destinados al consumo de sus tripulaciones, aunque dichos productos los adeuden á su salida al extranjero, pero solo para suplirse hasta llegar al primer puerto de su destino.

Art. 775—Al fraude ó infracción de los reglamentos cometido por los Oficiales de la marina nacional ó extranjera, les son aplicables las mismas penas y multas conminadas contra cualquiera otra persona nacional ó extranjera.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Buenos Aires, Julio 31 de 1882.

A S. E. el Sr. Dr. D. Benjamin Victorica, Ministro de Guerra y Marina.

Señor Ministro:

Tengo el honor de remitirle copia de la nota que me ha dirigido el señor Ministro de S. M. B. solicitando por encargo del señor Conde de Granville, datos sobre los siguientes puntos:

1º—¿En qué condiciones se permite á buques de guerra extranjeros, entrar á puertos de la República y salir de ellos?

2º—¿Si hay puertos argentinos donde no sea permitida la entrada de buques de guerra extranjeros? y en tal caso, cuales son esos puertos?

3º—¿Cuáles son las restricciones, si las hubiese, que están aún en vigencia, limitando el número de buques de guerra extranjeros de una misma nacionalidad que conjun-

tamente pueden hallarse en un puerto, y á qué puerto ó puertos se refieren esas restricciones?

Tratándose de cuestiones de competencia de ese Ministerio, ruego á V. E. se sirva remitirme los informes del caso á la mayor brevedad, para trasmitirlos al señor Ministro de S. M. Británica.

Con tal motivo, reitero al señor Ministro las seguridades de mi consideracion mas distinguida.

V. DE LA PLAZA.

Ministerio de Marina.

Agosto 10 de 1882.

Informe la Prefectura Marítima, con recomendacion de pronto despacho.

BENJAMIN VICTORICA.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Buenos Aires, Octubre 5 de 1882.

A S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina, Dr. D. Benjamin Victorica.

Señor Ministro:

Refiriéndome á la nota que dirijí á V. E. el 31 de Julio último, acompañándole en cópia la que el señor Encargado de Negocios de S. M. Británica me remitió, solicitando por encargo de su Gobierno, datos sobre los derechos de los buques de Potencias beligerantes, surtos en puertos argentinos; tengo el honor de pedir á V. E. que en vista del tiempo transcurrido, y de la reiterada solicitud del señor Ministro de S. M. Británica, me trasmita dichos informes á la posible brevedad.

Dios guarde á V. E.

V. DE LA PLAZA.

Ministerio de Marina.

Noviembre de 1882.

Encontrándose á informe de la Direccion General de Rentas el espediente á que se hace referencia en esta nota, pase á esa Reparticion para que se sirva espedirse á la mayor brevedad.

VICTORICA.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Buenos Aires, Noviembre 3 de 1882.

A S. E. El Sr. Ministro de Guerra y Marina, Dr. D. Benjamin Victorica.

Señor Ministro:

Con fecha 5 del ppto., tuve el honor de reiterar á V. E. mi pedido del 31 de Julio, referente á una nota de la Legacion de Inglaterra, sobre derechos y restricciones de los buques de guerra extranjeros surtos en los puertos de la República.

Habiendo vuelto el señor Ministro de S. M. Británica, á solicitar el pronto despacho del asunto, cúmpleme pedir á V. E. se sirva prestarle una preferente atencion.

Saludo á V. E. atentamente.

V. DE LA PLAZA.

Ministerio de Marina.

Noviembre 6 de 1882.

Encontrándose á informe de la Direccion General de Rentas el espediente á que se hace referencia en esta nota, pase á esa Reparticion para que se sirva espedirse á la mayor brevedad.

VICTORICA.

Prefectura Marítima.

Señor Ministro:

Segun el artículo 36 de la Constitucion:—*La navegacion de los rios interiores de la Nacion es libre para todas las banderas, con sujecion únicamente á los reglamentos que dicte la Autoridad Nacional:* como se vé, no distingue buques; parece, pues, que esta libertad comprende á todos, mercantes y de guerra—El Gobierno sabrá hacer uso de la atribucion que le acuerda la última parte del artículo, en el tiempo, modo y forma que creyere convenientes.

Algunos de los tratados internacionales, que segun el artículo 31 de la misma Constitucion, forman parte de la Ley suprema de la Nacion, establecen el modo de proceder en los casos de guerra, con buques armados—(Tratado con Portugal, 1852—Digesto de Marina pág. 34, con el Brasil 1856 y 1857—Digesto de Marina, pags. 62 y 73 y otras).

Los celebrados con los Estados Unidos en 1853, con Chile en 1855, con Alemania en 1857, con Austria-Hungría en 1870, y con el Perú en 1874, establecen que *los buques de guerra, buques correos y paquetes, pueden llegar libremente y con toda seguridad á puntos donde entren ó sea permitido entrar á los de otra Nacion; anclar y permanecer y repararse, sujetos siempre á las leyes y costumbres de las respectivas naciones.*

Y por último, las Ordenanzas de Aduana, (artículo 768 á 786), cuya trascripcion se acompaña, determinan los derechos y deberes que conciernen á los buques de guerra en cuanto á sus operaciones comerciales, transporte de víveres, equipajes, etc.

Así, pues, en cuanto á la 1ª pregunta, puede contestarse que los buques de guerra extranjeros tienen libertad de entrar y salir en los puertos *habilitados* de la Nacion, segun las reglas y prácticas internacionales, las disposiciones aduaneras cuando sean aplicables, el saludo y despedida que es

de orden, y por último con arreglo á los reglamentos que la autoridad nacional dictare.

En cuanto á la 2^a—que los buques de guerra extranjeros pueden entrar y salir libremente en todos los puertos habilitados donde haya un representante de la autoridad nacional, y segun lo prescrito en la contestacion anterior.

Por lo que hace á la 3^a pregunta;—y puesto que no hay disposicion alguna en contrario, no está limitado el número de buques de guerra de una misma nacionalidad que puedan encontrarse simultáneamente en uno ó mas puertos de la Nacion; pero el Gobierno puede reglamentar este punto cuando lo creyere conveniente, segun la Constitucion (artículo 26).

Es cuanto creo deber informar á V. E. permitiéndome indicar la conveniencia de oír tambien á la Comandancia General de Marina, que acaso conozca, por la especialidad de sus funciones, alguna disposicion ó práctica que modifique este informe.

Buenos Aires, Agosto 16 de 1882.

C. A. Mansilla.

Ministerio de Marina.

Agosto 21 de 1882.

Pase á informe del Estado Mayor General de la Armada.

VICTORICA.

Estado Mayor General de la Armada.

Setiembre 26 de 1882.

Exmo. Señor:

Con escepcion de los tratados particulares que existen con varias potencias extranjeras, la Nacion carece de dis-

posicion alguna que reglamente *los derechos de buques de potencias beligerantes en nuestros puertos.*

Nada tampoco ha establecido la práctica, y aprovecho esta oportunidad para llamar la atencion sobre un punto tan importante y que el adelanto del país como la fama que de su progreso y desarrollo comercial cunde por todas partes, requiere leyes que lo reglamenten y que estén de acuerdo con el incremento que vá tomando la navegacion á esta República y con nuestro espíritu liberal.

El Gobierno, teniendo presente nuestras conveniencias propias, no debe limitar el número de buques de guerra de una potencia que puedan venir á fondear en los puertos de la República Argentina.

En cualquier momento, si las emergencias políticas lo requirieran así, se ordenaria la salida de cualquiera nave extranjera, cuya presencia en nuestros puertos no fuera prudente admitir.

Hasta entónces, debe fomentarse la venida al país del mayor número posible de buques de guerra y mercantes de todas las naciones amigas.

Mariano Cordero.

Ministerio de Marina.

Setiembre 28 de 1882.

Pase al señor Procurador General de la Nacion para que se sirva dictaminar.

VICTORICA.

Señor Ministro :

Paréceme que convendria oir á la Direccion General de Rentas acerca de los puntos sobre que desea ser informado el señor Ministro de S. M. Británica, y que caen bajo su esfera inmediata de accion.

Con lo que esta Reparticion espusiere se servirá V. E. ordenar vuelvan estos antecedentes sin mas trámite á mi despacho.

Setiembre 30 de 1882.

Eduardo Costa.

Ministerio de Marina.

Octubre 3 de 1882.

Pase al Ministerio de Hacienda para que se sirva recabar el informe que pide el señor Procurador General de la Nacion.

VICTORICA.

Octubre 5 de 1882.

Informe la Direccion General de Rentas.

A. Arcardini.

Exmo. Señor :

Difícil, tal vez imposible, seria encontrar una Legislacion mas liberal que la de la República Argentina en la parte que reglamenta la navegacion mercante en sus aguas territoriales y las operaciones comerciales en sus costas y puertos. Sus rios están abiertos para la marina mercante de todo el mundo; los buques de cualquier tonelaje y de cualquier bandera pueden surcar libremente sus aguas, entrar, permanecer y salir á todos sus puertos habilitados, sin visitas, sin derechos y sin gabelas de ninguna especie, y en condiciones exactamente iguales á las con que es permitido hacerlo al pabellon argentino; la nave estrangera puede importar y esportar todas las mercaderias y artículos sin recargo alguno, y en el mas perfecto pié de igualdad con la bandera nacional.

Respecto de la marina de guerra estrangera, navegando

ó en estacion en nuestras aguas territoriales, ni tenemos tratados internacionales, ni la República ha legislado sobre esta delicada materia.

Las Ordenanzas de Aduana en los artículos trascritos por la Prefectura Marítima, se han limitado á prohibir á los buques de guerra operaciones comerciales, dejándoles amplia libertad en las Aduanas para las que les son necesarias á los objetos de su mision.

El Derecho Internacional y el consuetudinario son, pues, únicos que deben regir hoy nuestras relaciones con las demás naciones en este punto; y de cierto que de ellos, que reconocen por base la seguridad del que dá y la necesidad del que recibe, no puede arrancarse para la Marina militar la estensa libertad, que la República ha acordado á la mercante; porque aquella no la necesita, y habria peligro en otorgársela.

La territorialidad, que dá la bandera al buque mercante en las aguas libres, cesa en los puertos y aguas territoriales dejándolo bajo la salvaguardia de las leyes y la jurisdiccion del Soberano Congreso de la Nacion cuyas aguas ocupa. La marina militar, como los cuerpos de ejército, son la representacion directa y viva de las Soberantas de los Estados, que los sigue á todas partes; y donde quiera que un buque de guerra se estaciona es territorio de la Nacion, cuyo pabellon ostenta, son sus leyes las que las rigen y gobiernan, y la jurisdiccion de su soberano, presente por sus delegados, la única que le alcanza.

De la diferencia de territorialidad entre el buque mercante y el de guerra en los puertos y aguas de otra Nacion, se desprende sin esfuerzo que á la marina mercante pueden concedérsele franquicias amplias sin peligro de ninguna especie, mientras que podrian comprometerse las buenas relaciones con las otras naciones, si se acordasen á sus marinas militares iguales libertades; porque el contacto y las relaciones de soberantas distintas, aunque necesarias y utilísimas,

son siempre delicadas y difíciles, y ejercidas por delegados muchas veces muy subalternos, son peligrosas.

Por otra parte, á la marina militar le es innecesaria la facultad de visitar todas las aguas territoriales y de estacionarse en todos los puertos de otras Naciones; por regla general le bastan pocos y convenientes puntos de estacionamiento; mientras que la mercante precisa la mayor facilidad para estender el comercio y cambio internacional que es su único objeto.

No habiendo hecho, pues, la República Argentina concesiones por tratados ni por leyes á las marinas militares estrangeras, solo tienen las que les acuerda el derecho de gentes y los usos de las naciones civilizadas, ó las que el Gobierno les permita, sin poder, á juicio de la Direccion, pretender ni otorgárseles las amplias libertades dadas á la marina mercante.

El estado de guerra entre dos Naciones, modifica necesariamente los derechos y los deberes de los beligerantes respecto de una tercera neutral, y los de ésta respecto á las primeras. El informe que el señor Ministro de S. M. Británica desea en las tres cuestiones propuestas, tiene por objeto conocer las concesiones hechas á beligerantes por el Gobierno Argentino neutral, respecto á los buques de guerra beligerantes en sus puertos y aguas territoriales.

La Direccion de Rentas no conoce ningun tratado, ninguna declaracion ni disposicion del Gobierno Argentino sobre tan importante y difícil materia; y piensa que las concesiones á los buques de guerra de Naciones beligerantes están hoy limitadas en la República á las acordadas por el derecho internacional y el consuetudinario.

No es de la competencia de la Direccion de Rentas examinar cuales deben ser los principios que rijan la neutralidad de la República en los tres puntos sobre los que el señor Ministro de S. M. Británica desea se le informe; pero cree que si la Nacion Argentina puede dar amplias libertades para

navegar en sus aguas y estacionarse en todos sus puertos á la marina mercante, no debe otorgar las mismas á la marina militar estrangera en estado de paz, y mucho menos á buques de guerra de potencias beligerantes.

Lo espuesto es el juicio que la Direccion se ha formado sobre los puntos que trata la nota del señor Ministro de S. M. Británica.

David Saravia.

Noviembre 16 de 1882.

Con lo informado por la Direccion de Rentas Nacionales vuelva al Ministerio de Marina.

ROMERO.

Ministerio de Marina.

Noviembre 18 de 1882.

Pase en vista al Auditor de Guerra y Marina.

VICTORICA.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Buenos Aires, Enero 4 de 1883.

Señor Ministro:

Con fecha 31 de Julio del año ppdo., tuve el honor de pedir á V. E. los informes requeridos por el señor Ministro de S. M. Británica, cuya nota se adjuntó en copia, referentes á los derechos de los buques de potencias beligerantes, en aguas argentinas; y como hasta el presente no me ha sido posible transmitir esos informes, encarezco nuevamente á V. E. la conveniencia de que se sirva prestar á este asunto su preferente atencion.

Saludo á V. E. con mi consideracion.

V. DE LA PLAZA.

A. S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina Dr. D. Benjamin Victorica.

Ministerio de Marina.

Enero 8 de 1883.

Pase al Auditor de Guerra y Marina.

VICTORICA.

Exmo. Señor:

El señor Ministro de Inglaterra en esta República, por encargo de su Gobierno, se ha dirigido al señor Ministro de Relaciones Exteriores, solicitando quiera informarlo acerca de las disposiciones que hubiere en el país sobre buques de guerra de potencias beligerantes en puertos neutrales, sobre los puntos siguientes :

1°—¿ Cuáles son las condiciones bajo las cuales se les permite á buques de guerra extranjeros entrar á puertos de la República Argentina y salir de éstos ?

Oidas la Prefectura Marítima y Dirección General de Rentas, se han expedido respectivamente, transcribiendo las disposiciones aduaneras y demás que es debido observar, relativas al estado de paz, y para buques no beligerantes.

Nada tengo que agregar al respecto.

Concretándome á buques de potencias en guerra, es mi opinion:

Que abiertos los puertos comerciales de la República sobre el Atlántico, sobre el Plata, Paraná, Uruguay y Paraguay á los buques de todas las banderas, tanto mercantes como de guerra, en estado de paz, están unos y otros sujetos á las limitaciones que el estado de guerra puede exigir; y sin perjuicio de leyes ulteriores que pudieran restringir ó hacer cesar esa permision.

El estado de guerra modifica radicalmente esta situacion. Los buques de las naciones beligerantes no tienen en los puertos neutrales del país otro derecho que el de refugio, en

los términos y con el alcance que el derecho internacional ha universalmente aceptado como fundado en principios de humanidad.

La salida de estos buques es obligatoria pasada la circunstancia ó conflicto que obligó al refugio; y V. E. sabe que esta se efectúa de manera á que el refugio no haya sido ilusorio, por la presencia de un buque enemigo, por ejemplo, al que se obligaría á no salir si no veinte y cuatro horas después de partir el buque refugiado.

Caso del «Naskrile» perseguido por el «Cuscarora» y refugiado en el puerto de Southampton.

En ninguna de nuestras disposiciones está consignado, ni se ha concedido por tratado alguno el derecho de asilo. La República, pues, en caso de guerra entre naciones amigas, tendrá la facultad de resolver sobre el particular dentro de los principios reconocidos, y en ejercicio de su soberanía. Creo no debe la Nación limitarse esta facultad contrayendo ningun compromiso; ni hacer declaratoria alguna que pueda coartarla para lo futuro.

La segunda pregunta, relativa á si hay puertos dónde no es permitido entrar, creo está contestada en la primera. Solo es permitido, en estado de paz, en los puertos habilitados sobre el mar y rios espresados; no siéndolo sobre ningun rio interior: cuya permission será restringida ó absolutamente interdicta, en caso la Nación así lo repute conveniente, no habiendo contraído compromiso alguno al respecto.

Y estas contestaciones responden tambien la tercera pregunta, sobre si hay limitaciones respecto á número de buques de guerra de una misma nacionalidad en un puerto; y si esas restricciones existen, en qué puertos se aplican.

No hay restriccion ni limitacion en ningun puerto; pero esto es entendido en el estado de paz, mientras la Nación que no ha contraído compromiso alguno, no juzgue conveniente dictar especiales disposiciones sobre el particular, en

ejercicio de la jurisdiccion que como á soberana le corresponde.

Creiendo considerados los diversos puntos en la nota del señor Ministro de Inglaterra, y deber limitarme á lo enunciado, pienso debe pasar éste al señor Procurador General como se ha ya decretado.

Marzo 30 de 1883.

Beccar.

Buenos Aires, Abril 3 de 1883.

Con los informes que preceden, vuelva al señor Procurador General de la Nacion.

PLAZA.

Señor Ministro :

El señor Ministro de S. M. Británica desea ser informado acerca de las condiciones y limitaciones, si existieren, con que puedan entrar y salir los buques de guerra de las naciones extranjeras á los puertos de la República.

La contestacion es bien sencilla, y debe ser grato á V. E. trasmitirla al señor Ministro.

La Direccion General de Rentas observa, con razon, que es difícil que Nacion alguna tenga una legislacion mas liberal que la que rige en la República, en lo que se refiere á la navegacion de sus aguas territoriales.

Nacidas las Repúblicas de la América del Sud, de un mismo origen; con territorios inmensos, y en su mayor parte despoblados; sin rivalidades de raza, ni celos de prepotencia, han podido felizmente prescindir de las restricciones que han creido deber adoptar otras Naciones.

Y en este camino de liberalidad y de franquicias, la República Argentina puede sin jactancia decirlo, marcha en primera línea.

Los puertos habilitados para los buques mercantes, aún en los ríos interiores, están también abiertos para los buques de guerra de las naciones amigas, sin distinción ni privilegios en favor de ninguna, ni limitación en cuanto al número. Únicamente se exige, como es natural, de unos y de otros, la observancia de los Reglamentos de Aduana, en la parte que se relaciona con los artículos de comercio y de consumo.

Es, empero, bien entendido, que todo esto se refiere al estado normal de toda sociedad.

La República no se encuentra ligada por compromiso alguno internacional. Está siempre habilitada para adoptar, en la plenitud de su soberanía, aquellas restricciones que juzgase conducentes á su seguridad, con sugestión á los principios que ha consagrado el uso general de las naciones, así en la paz como en la guerra.

Mayo 10 de 1883.

Eduardo Costa.

Ministerio de Marina.

Mayo 29 de 1883.

Con los informes que preceden, vuelva al Ministerio de Relaciones Exteriores.

VICTORICA.
