

26

BOLETIN DE HACIENDA

3/43
REPUBLICA ARGENTINA

Boletín de Hacienda

BUENOS AIRES, MAYO DE 1909

Año I

Núm. I

Buenos
Aires



Este Boletín crea el Boletín de Hacienda.
Sección Monetaria: "El cobrojo nacional" (Dr. E. J. Díaz); "De los Alumnos" (Dr. Celso Rojas); "De los aduaneros a los ferrocarriles" (J. de la C. Pinto); "El contrabando por correo" (Carlos Monteverde); El Bauditivo argentino de \$ oro 50.000.000 (Carlos F. Sarmiento).
Sección Administrativa: Nueva organización del Ministerio de Hacienda; Decreto Abril 21 de 1909; Decreto ADN de 1909.
Sección Estadística: Balance del Banco de la Nación, Caja de Conversión y Banco Hipotecario Nacional.
Información extranjera: "El papel moneda en Chile" (Germán Schurcensau).

BOLETÍN DE HACIENDA

DECRETO DE SU CREACIÓN

Buenos Aires, Abril 16 de 1803

Por cuanto, en la partida 2, Item 4º del Inciso 1º Anexo D., del Presupuesto en vigor, se autoriza la creación de un BOLETÍN DE HACIENDA en el cual, además de las leyes, reglamentos, disposiciones y fallos de orden fiscal, deben asentarse los datos referentes á concordancias y antecedentes ilustrativos para la mejor inteligencia del régimen tributario y financiero.

El Presidente de la República;

DECRETA:

Artículo 1º. Fúndase el BOLETÍN DE HACIENDA, en forma de publicación mensual; contenido:

A—SECCIÓN DOCTRINARIA.— Escritos e informes oficiales de Directores y Jefes de Ministerio del Hacienda, pudiendo solicitarse la colaboración de personas consagradas al estudio de los asuntos del ramo, dentro de nuestro país ó en el extranjero.

B—SECCIÓN OFICIAL, comprendiendo:

- 1º. Las leyes de carácter reglamentario ó general, con notas relativas á sus motivos; antecedentes y concordancias.
- 2º. Los decretos y resoluciones que sean de interés general para los funcionarios y empleados de hacienda.
- 3º. Las disposiciones que, por sentar precedente, sean interesantes al comercio y á los particulares.

97005

4º. Y los fallos administrativos y judiciales que funden jurisprudencia en materia de impuestos y sus exenciones, así como en lo concerniente á derechos y aranceles.

C—SECCIÓN ESTADÍSTICA, abarcando, en cuadros gráficos:

- 1º. El movimiento rentístico y portuario de la Nación.
- 2º. La situación de su crédito interno y externo.
- 3º. Las necesidades de fomento nacional, y su comparación con la capacidad rentística de las fuentes estimuladas.

D—SECCIÓN INFORMATIVA.—Datos y estudios comparativos de las rentas, presupuestos y deudas de los países extranjeros, en cuanto tengan aplicación á nuestro país.

Art. 2º. La dirección del Boletín estará á cargo del Subsecretario de Hacienda.

Art. 3º. Los gastos de administración, redacción y publicación de BOLETÍN DE HACIENDA serán imputados por el respectivo Ministerio, á la partida 2, ítem 4º, Inciso 1º, Anexo D., del Presupuesto vigente.

Art. 4º. Las dependencias del Ministerio de Hacienda, pasarán mensualmente á la Dirección del Boletín, los datos que aquella les indique, y copias de todas las resoluciones, fallos, dictámenes, ó informes, que, sentando precedente, sirvan para la aclaración ó interpretación de los preceptos legales y administrativos, ó establezcan nuevas reglas y procedimientos.

Art. 5º. Comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Oficial.

FIGUEROA ALCORTA
M. de Iriondo.

SECCIÓN DOCTRINARIA

EL CABOTAJE NACIONAL

Sustituto—Concepto general del cabotaje—Sus peculiaridades en la República Argentina—El estrecho de Magallanes—Los ríos de la Plata y Uruguay—El Paraná y sus afluentes—La libre navegación de los ríos—Alcance de la declaración constitucional—Los tratados y el comercio exterior y de tránsito—Los artículos 440 y 441 de las Ordenanzas de Aduanas—El proyecto de 1892 sobre cabotaje nacional—La reserva del cabotaje á la bandera nacional—El fomento de la marina mercante argentina—Legislación aduanera y fiscal—Diferencias entre los transportes fluviales y terrestres—Medios de simplificar la documentación y los procedimientos aduaneros.

I

No es posible adoptar una definición general del cabotaje, aplicable á todos los países: en la mayor parte de éstos, aquél designa el comercio interior ó nacional, ejercido mediante la navegación costera y fluvial.

Por consiguiente, dicho comercio y sus respectivos medios de transporte, deben ser regidos por la legislación local y exclusiva de cada Estado.

Este principio es una consecuencia forzosa de los mencionados caracteres generales del cabotaje que, poniendo en comunicación puertos dependientes de una soberanía, no difiere jurídicamente del comercio interior practicado por las empresas terrestres de transportes.

De ahí que, en general, el cabotaje se encuentre regido por reglas análogas á las de los ferrocarriles interiores, en punto á preferencias y franquicias: las costas marítimas y los ríos interiores

están, como los caminos, vías férreas y canales de uso común, sujetos á la jurisdicción exclusiva de cada nación.

Todo lo dicho se refiere naturalmente á países cuyas costas marítimas no tengan solución de continuidad, y cuyos ríos navegables tengan sus fuentes, sus márgenes y sus bocas, dentro del territorio de la nación soberana. Ejemplos: Inglaterra, Italia, Japón y Cuba.

Pero el régimen del cabotaje se modifica en los casos siguientes:

1º. Cuando en las costas marítimas de un Estado, existen secciones intermedias con puertos extranjeros en que puedan hacer escala los barcos de cabotaje. Tal es el caso de las costas occidentales de España, y del Estrecho de Magallanes con el puerto chileno de Punta Arenas en nuestro litoral marítimo.

Está claro que, entonces los buques suelen efectuar operaciones distintas de las ordinarias del cabotaje: á la vez que mercancías de removido, nacionales ó nacionalizadas, transportan efectos en tránsito y de exportación ó importación.

Y esas operaciones mixtas de comercio interior y exterior, son precisamente las que reclaman la mayor vigilancia de parte de las autoridades fiscales, siendo inevitable sujetar las mercancías al controlador instrumental y á las formalidades aduaneras.

2º. Cuando los ríos navegables separan dos Estados vecinos, como ocurre con el Río de la Plata y el Río Uruguay.

Desde luego, no comprendiendo ambas márgenes la jurisdicción de uno de dichos Estados, no es aplicable el principio de la legislación local sobre el cabotaje practicado en los «ríos interiores».

Nadie pretenderá que el itinerario de los barcos que recorren esos ríos internacionales, comprenda los puertos situados sobre una de las riberas. De modo que el comercio podrá ser interior, exterior y de tránsito, imponiéndose precauciones fiscales análogas á las indicadas para el primer caso ya examinado.

3º. Y cuando una sección del río navegable se interna en el territorio de un Estado vecino, ó le sirve de desriude, como ocurre con el Río Paraguay y sus afluentes, el Paraguay y el Pilcomayo.

En este caso, siendo ineludible la obligación del Estado porteño, de no poner trabas al tránsito de los buques destinados al comercio exterior de los países arribenos, no cabe duda que la navegación servirá simultáneamente á las necesidades del comercio interior, exterior y de tránsito.

De lo expuesto se desprende que ni entre los puertos argentinos del litoral marítimo, ni entre los situados en las costas del Río de la Plata y sus afluentes, será posible establecer un verdadero comercio de cabotaje interior ó nacional, sin conexiones con el comercio exterior y de tránsito, y por consiguiente, sin peligros para la tenencia aduanera.

Lo cual no quiere decir que nuestras leyes y tratados se opongan al establecimiento de un régimen de cabotaje, del cual sean excluidos los barcos extranjeros, para el transporte de frutos del país y mercancías nacionalizadas entre puertos argentinos.

Pero la imposibilidad de dar á ese tráfico la libertad de que disfrutan los ferrocarriles interiores, esa imposibilidad no es legal, sino material, ó mejor dicho, geográfica.

Ni la Constitución, ni los tratados, ni las leyes obstan á que se fijen condiciones de matrícula, tripulación y bandera, ni á que se otorguen privilegios y premios, á los buques destinados exclusivamente al transporte de productos ó mercancías de removido, entre puertos argentinos.

El artículo 26 de la Constitución Nacional consagra al principio de «la libre navegación» de nuestros ríos interiores; pero esa cláusula tan zanardeada, no modifica directa ni indirectamente las facultades soberanas de la Nación, para legislar sobre su comercio interior.

El artículo citado, cuya interpretación es inseparable de sus antecedentes históricos, se refiere indudablemente á los ríos Paraná y Uruguay: éste por considerársele internacional, pues sirve de confín á tres Estados; y el primero, por constituir la única salida natural de otro Estado, debiendo la República Argentina soportar, en virtud del derecho de gentes, esa servidumbre de tránsito comercial por aguas sujetas á su jurisdicción.

Los publicistas argentinos que trataron de la libre navegación de esos ríos, obscurecieron el asunto con sus prejuicios políticos contra el poseedor accidental de la llave de tan importantes vías fluviales: los emigrados contra Rozas; Alberdi contra el Estado de Buenos Aires.

El ilustre autor de las «Bases», llegó hasta el despropósito, en los párrafos citados por el diputado nacional doctor Saavedra Lamas al fundar su proyecto sobre el cabotaje: pretendió Alberdi equiparar la libertad de navegación en nuestros ríos á la libertad de los mares, reconocida desde Grecia.

No tal: porque la jurisdicción limitada que sobre una estrecha zona marítima ejerce cada Estado, no puede compararse con la jurisdicción anplia que, en virtud de su dominio eminente, ejerce el mismo Estado sobre los ríos naveguables que atraviesan ó bordean su territorio, aparte de que no existe autoridad alguna en alta mar, y de que la libre navegación por ríos interiores jamás comprende los buques de guerra.

Tampoco existe restricción alguna al establecimiento de un régimen de cabotaje nacional, en los tratados con naciones extranjeras.

Como muy bien lo hace observar el señor Pillado en los fundamentos de su Proyecto de Ley sobre Cabotaje, los tratados de 1825 y 1853, entre la República y la Gran Bretaña, se refieren naturalmente al comercio exterior, y en nada atañen al interior cuyo tráfico fluvial ó marítimo corresponde al cabotaje.

En el artículo 5º del Tratado de 1825, se prescribe que los buques británicos (entonces veleros) de más de 120 toneladas (es decir, de ultramar), no serían gravados «con mayores derechos ó cargas» que los soportados «por los buques de las Provincias Unidas». Se transparenta el objeto de dicha disposición: evitar que se pusieran trabas á la libre navegación, mediante impuestos prohibitivos.

En el Tratado de 1853, ya se toma en cuenta la marina extranjera, insignificante en 1825, prescribiéndose (artículo 8º) que «no se concederá ningún favor ó inmunidad al pabellón ó al comercio de *qualquier otra nación*, sin entenderse igualmente á los de S. M. B.»

Es la famosa cláusula de la nación más favorecida, únicamente aplicable al comercio exterior, y reproducida en otros tratados, como el celebrado con Prusia en 1857: «los buques y cargas de cada una de las Partes contratantes podrían ir á los parajes, puertos y ríos á donde sea ó fuese permitido llegar á los buques y cargas de *tus y otra otra Nación o Estado*.»

Como se vé, los convenios precitados en nada comprometen el derecho nacional de reglamentar el comercio interior ó de cabotaje,

cuales la reglamentación de ese comercio está reservada á *las leyes particulares de cada Estado*; (Artículo 12 del Tratado de 1874, con la República del Perú).

De modo que inconvenientes de orden legal jamás han existido para que el Congreso dictase leyes acordando privilegios, exenciones y estímulos á los barcos exclusivamente destinados al transporte de productos del país y de mercancías nacionalizadas entre puertos argentinos.

Pero la imposibilidad ya enunciada, de evitar la conjunción de las operaciones del comercio interior con el exterior y de tránsito, ha impedido adoptar leyes análogas á las de otros países, como el Brasil, por ejemplo, cuyas costas marítimas son continuas, y cuyos ríos interiores no sirven á los Estados vecinos.

De ahí que, en nuestras Ordenanzas de Aduanas, haya sido definido el Cabotaje Argentino como el comercio que se hace:

1º. Entre uno y otro puerto de la República (verdadero cabotaje nacional);

2º. Entre un puerto argentino y otro de alguna de las naciones herederas, situadas sobre las márgenes de los ríos interiores de la República (Río de la Plata y Río Uruguay).

3º. Y entre un puerto argentino y otro de las naciones situadas más arriba de los ríos interiores de la República (Alto Uruguay, Alto Paraná, Paraguay y Pilcomayo).

Quiere decir que nuestro sistema de cabotaje comprende operaciones simultáneas de comercio interior, exterior y de tránsito.

Y tal principio, sentado en el artículo 440 de las Ordenanzas, tiene una consecuencia lógica expresada en el artículo 447:—«El comercio de cabotaje podrá hacerse por toda clase de buques mercantes, cualquiera que sea su tonelaje y su bandera».

He ahí la síntesis de nuestra doctrina liberal sobre el cabotaje, convertido en accesorio del comercio exterior, base de nuestra prosperidad pública y de nuestro sistema estadístico.

III

En 1892, bajo la presidencia del Dr. Pellegrini, su Ministro de Hacienda, Don Emilio Haussen, inició la reforma del sistema de cabo-

teje, procurando reducirlo á la navegación directa entre dos ó más puertos argentinos».

Pero abundaban las excepciones en el Proyecto remitido al Congreso con el mensaje del 30 de Septiembre de dicho año.

Reconociendo el carácter internacional de la navegación de nuestros grandes ríos, los autores del Proyecto exceptuaron, considerando de cabotaje, las operaciones efectuadas por:

1º Los vapores postales con itinerario fijo que hagan la carrera entre puertos fluviales de la República y de países limítrofes que otorguen igual franquicia á los buques de nuestra marina mercante;

2º Los buques de ultramar que conduzcan, fuera de cabos, carga destinada á dos ó más puertos argentinos;

3º Los buques que pasen de uno á otro puerto argentino, á completar cargamiento para el exterior, ó á tomarlo habiendo salido en lastre;

4º Y los buques de países con los cuales se haya estipulado la reciprocidad.

Fuera de estos casos, el cabotaje solo podría ser efectuado por embarcaciones de la matrícula nacional y cuyos patrones y un tercio de los tripulantes fueran ciudadanos argentinos.

Como se ve, dicho proyecto era menos teórico que cualquiera de los presentados posteriormente sobre el mismo tema, comoquiera que aceptaba la situación actual de los buques extranjeros, aunque impidiendo la condición de la reciprocidad, en cambio de las ventajas otorgadas, cuando estas no eran consecuencias forzosas del comercio exterior, como en la 2º y la 3º de las excepciones mencionadas.

Pero los estímulos ofrecidos á los barcos que se dedicasen al cabotaje exclusivamente argentinos, eran insuficientes para compensar los gastos poco remunerados de viajes continuos con cargas de frutos ó de remolido, sin poder tomar fletes para puertos extranjeros del tránsito, ó al término de la carrera.

Porque la excepción del servicio militar, ofrecida en el Proyecto, no constituye ventaja alguna para los armadores, y es además contraproducente para uno de los fines á que deben aspirar nuestros gobiernos: formar una marinería nacional para la remonta periódica de las tripulaciones de guerra.

He ahí porqué, desde 1898, los proyectos sobre cabotaje del Centro

Marítimo Nacional, de la Prefectura General de Puestos, de los diputados nacionales doctores Saldías y Saavedra Lamas, y del Director de Comercio e Industria, D. Ricardo Pillado, se fundan en la protección eficaz de la marina mercante nacional, estableciendo premios de estímulo á las construcciones navales y á las líneas de navegación con bandera y no menos del tercio de la tripulación nacionales, y que se destinan á nuestro comercio interior ó al exterior con los países vecinos.

Se ve, pues, que la cuestión referente á limitar el cabotaje al comercio interior y á la navegación entre puertos exclusivamente argentinos, ha quedado relegada á un lugar subalterno: los proyectos enumerados proclaman el principio de la reserva del cabotaje á los buques nacionales, pero sus cláusulas de más sustancia tienden al fomento de las construcciones navales en el país, de las empresas de navegación con bandera nacional, y de la marinería argentina.

Y es evidente que tales propósitos pueden realizarse con abstracción de la reforma de los artículos 440 y 441 de las Ordenanzas de Aduanas, redactados de acuerdo con las condiciones reales de nuestro litoral marítimo y fluvial.

Desde luego, no es difícil fomentar la construcción de embarcaciones, si no de ultramar ni de guerra, por lo menos aptas para el actual comercio de cabotaje: basta para ello, acordar las facilidades que vienen solicitando los astilleros establecidos, y estimular dicha industria con franquicias y premios temporales.

Lo referente á los premios ó subvenciones á las embarcaciones nacionales, es asunto digno de mayor estudio por lo que puede afectar á nuestro comercio exterior, y á empresas extranjeras ya establecidas con el aliciente de las utilidades que ofrece nuestra navegación costera.

Más fácil es el fomento de la marinería nacional; pero debe comenzarse por adoptar algunos de los proyectos tendientes á la creación de poblaciones pescadoras en las costas marítimas, habilitándolas con lo necesario para iniciar sus tareas, y dándoles franquicias y facilidades de transporte para sus productos. De esas poblaciones deben salir los conscriptos para nuestra escuadra, y los tripulantes de nuestra marina mercante.

VV

Examinemos, ahora, el cabotaje desde el punto de vista de la legislación aduanera y fiscal.

Supóngase, primerauiente, que el cabotaje, reservado ó no á la marina mercante nacional, quedes reducido al comercio interior y á la navegación entre puertos argentinos;—se podría otorgar á los barcos dedicados á ese tráfico, igual libertad de transporte que la de nuestros ferrocarriles interiores?..

Bueno es hacer observar las diferencias entre una compañía de navegación y un ferrocarril, en dos casos: cuando transportan frutos del país ó mercancías nacionalizadas; y cuando conducen artículos de exportación ó mercaderías extranjeras por las cuales no se han pagado los derechos de Aduana.

Desde luego, en ambos casos, existen diferencias substanciales entre uno y otro medio de transporte:

Los barcos, lo mismo que los carros, marchan sobre vías de uso común: ríos navegables y caminos públicos. Los vagones de un ferrocarril, marchan sobre una vía exclusiva, artificial y costosa.

Las compañías de navegación y las de transportes carrozeros, aprovechan los ríos y los cauces de cuya conservación se encargan los poderes públicos, contribuyendo dichas empresas á esos gastos con impuestos en forma de patentes, ó de tasas por valizas, etc. En los ferrocarriles, la construcción de la vía absorbe una parte considerable del capital, de modo que las empresas deben amortizar á la vez, las sumas invertidas en el tren rodante y en las obras permanentes del camino.

Los buques entran á sus estaciones (puertos y muelles) pagando únicamente el uso de aquellas (anchaje ó entrada, estadías, etc); mientras que los ferrocarriles deben construir, conservar y sostener las vías, siendo este desembolso un capítulo importante del capital de construcción.

Y finalmente, los trenes no pueden desviarse de su ruta, ni detenerse en el camino para recibir cargas clandestinas, ni transportar más mercancías de las anotadas en las cartas de portes de los respectivos vagones, cuyas guías son fiscalizadas por los jefes de estación dependientes de las mismas empresas.

En cambio, una embarcación que no navegue sobre ríos (excluyente interiores), es decir, sin comunicación con vías que toquen en fibra de otro Estado, puede ponerse en contacto con buques de ultramar, ó que conduzcan mercaderías extranjeras, siendo fácil sustituirlas por las de removido, en cualquiera de los puntos de su carrera, ó durante su itinerario marítimo ó fluvial.

V

Enumeradas las diferencias generales, examinemos las que ofrecen los casos particulares:

Primer caso.—Un comerciante al por mayor, de Buenos Aires, remite á un cliente de San Pedro, 40 cajones conteniendo distintos artículos de mercería: 20 cajones son enviados por ferrocarril, y 20 son cargados en un vapor de la carrera entre la Capital y Rosario, por ejemplo.

La documentación común de ambos transportes, será la siguiente:

1º Para la conducción de las mercancías, al vagón y al vapor: las papeletas de los carrozanos, en las cuales deben asentarse el recibo de la carga.

2º Contratos de transporte, de acuerdo con el Código de Comercio: las cartas de porte del ferrocarril, y los conocimientos del vapor.

3º Contralor de las empresas: las relaciones y papeletas de carga y descarga, de los jefes de trenes y Estaciones, y de los comisarios de embarcaciones. Las mencionadas papeletas sirven para la entrega de los efectos á los consignatarios.

Hasta ahí, no hay diferencias apreciables entre la documentación del removido terrestre y fluvial.

Pero siendo nuestros ríos navegables lo mismo que nuestras costas marítimas, vías de uso común y frecuentadas por buques con mercancías extranjeras, siendo posibles y fáciles los trasbordos clandestinos, se impone el controlor de las Aduanas, indispensable por otra parte y aun sin ese peligro, en razón de ser los Puertos de uso público y no de empresas particulares, como las Estaciones de ferrocarriles.

De modo que los 20 cajones transportados por agua, en el ejemplo citado, deben ser sometidos á las siguientes formalidades:

1º Embarque bajo la vigilancia del Resguardo, con facultad de revisar los bultos.

2º Anotación de los 20 cajones en una Guía de Removido;

3º Inscripción de los mismos en el manifestó de carga que debe presentarse en el puerto de destino.

4º Pedido de descarga de los 20 cajones.

5º Y operación de descarga, revisión y entrega de los cajones por el Resguardo.

Mas, como los bultos son apenas identificados por las marcas, no existiendo realmente verificación antes del embarque ni después de la descarga, resulta muy fácil la sustitución de bultos iguales con distintos contenidos. Y como para estimular el contrabando, se permite la rectificación de los manifiestos, y aun la adición de partidas talvez omitidas en la esperanza de poder desembarcarlas clandestinamente.

De modo que las formalidades y documentos aduaneros constituyen garantías insuficientes para la renta fiscal: las guías de removido y los manifiestos ó relaciones aduaneras, debieran estar á cargo de un guarda fiscal que, viajando con la carga, procediese en cada Puerto á entregar los efectos y papeles del respectivo Resguardo.

En tales condiciones, podría establecerse el cabotaje puramente interno, sustituyéndose todos los impuestos existentes por una contribución para remunerar el cuerpo de guardas viajeros, que podrían turnarse por secciones en la carrera de cada buque.

O más bien, convertir las bodegas en vagones, sellándolas la primera Aduana, rompiendo los sellos la segunda y renovándolos después de extraída la carga, y así sucesivamente hasta el último puerto, desde el cual se iniciaría la carga de tratos, sellando las escotillas ó marcando las estibas en forma análoga á la esbozada en las líneas que preceden.

Con lo cual no habría necesidad de la contribución para guardas, y podrían darse otras ventajas al cabotaje, tales como el pago de los derechos de navegación y puertos, por las toneladas de carga y no por las de arqueo.

Segundo caso.—Un comerciante al por mayor, de Buenos Aires, remite 20 cajones de mercancías nacionalizadas á San Pedro, y otros 20 que no han pagado derechos al Paraguay.

Los 20 primeros cajones contienen paja, los otros 20, sederías.

Como tienen iguales marcas, los últimos son desembalados en San Pedro para venir en ferrocarril á Buenos Aires. Los de paja, siguen para la Asunción.

Un vapor de ultramar deposita en los almacenes gratuitos del puerto de Montevideo, 20 cajones de mercancías que vienen á Buenos Aires, ó los trasborda allí á un vapor de cabotaje: éste omite declararlo, ó declara una mercancía inferior, y como esos bultos desembarcan con los de removido, es difícil que el Resguardo advierta la defraudación.

Los dos ejemplos que preceden, ponen en relieve las facilidades al contrabando, ofrecidas por los barcos del cabotaje mixto. Los medios prácticos de corregir el mal, no consisten en documentos, sino en la separación de bodegas, debiendo marchamarse la que contiene mercancías extranjeras ó en tránsito, revisándose los sellos por el Resguardo argentino anterior y más próximo al puerto extranjero al cual van destinadas las cargas.

Con el sistema de dobles bodegas cerradas, la sustitución de bultos sería imposible, pudiéndose adoptar entonces, sin riesgo alguno, el sistema expedutivo de permisos y papeletas establecido para el tránsito por ferrocarril de mercaderías destinadas á Bolivia y Chile. (Decreto Reglamentario: Octubre 28 de 1909).

En resumen, las reformas al régimen aduanero son independientes de las ventajas y franquicias que se otorguen á la navegación de cabotaje, á la marina nacional y á las construcciones navales.

Los procedimientos aduaneros quedarán reducidos á su menor expresión, cuando las empresas de transportes fluviales y marítimos, imitando á las de ferrocarriles, contribuyan á garantizar al fisco la imposibilidad de que, en los barcos de cabotaje, se efectúen operaciones prohibidas por las Ordenanzas de Aduanas.

B. J. WEIGEL MUÑOZ

De los warrants, certificados de depósito y almacenes generales

I

De los almacenes de depósitos

SUMARIO.—1. Nociónes generales—2. Ventajas y utilidad que presentan—3. Antecedentes históricos—Egipto, Grecia, Roma—Edad media—4. Los Dock en Inglaterra—5. Los almacenes generales en Francia, Alemania, Suiza, Italia, Rusia y Estados Unidos de Norte América—6. Los almacenes de depósito entre nosotros; leyes que lo reglamentan—7. Proyectos legislativos—8. El sistema argentino—9. Sistemas extranjeros—10. Crítica de la legislación argentina.

1. El estudio que se me ha encomendado tendrá por objeto la institución de los warrants, á la que se liga estrechamente la de los almacenes generales ó de depósito.

En efecto, el warrant no es nada más que el duplicado del certificado de depósito dado al depositante de mercaderías en ciertos almacenes destinados á recibirlas en guarda ó en custodia.

Es notorio que entre nosotros los warrants no han adquirido el desenvolvimiento que se esperaba. Tanto los poderes públicos, como los establecimientos bancarios, lo han reconocido así en diversas ocasiones;—algunas iniciativas de carácter legislativo han sido tomadas para promover su desarrollo, y habiendo llegado los productores agrícolas á tener hoy día el sentimiento y la conciencia de que los warrants pueden y deben constituir un poderoso instrumento de crédito y un medio fácil y seguro para la venta de sus productos;—el asunto ha llegado á hacerse de paupitante actualidad.

En la evolución histórica de la institución, los almacenes de depósito (dock, warehouses, stores, grain elevators, entrepôts, magasins généraux) se han presentado como antecedentes necesarios de las funciones que las exigencias siempre crecientes del comercio y de la industria estaban llamados á desempeñar.

Limitados á simples operaciones de depósito en un principio, los almacenes generales facilitaron, más tarde, las ventas públicas de las mercaderías existentes en ellos, constituyendo verdaderos mercados, donde se efectuaban las transacciones relativas. De aquí, á facilitar la movilización de las mercaderías, no había más que un paso, y comenzó, entonces, la elaboración de los medios más adecuados á la índole de la nueva función.

2. Son, pues, de diverso orden las ventajas que ofrecen los almacenes de depósito.

Aparte de suprimir para los productores ó comerciantes la necesidad de almacenes ó depósitos propios, facilitan la conservación y el cuidado de la mercadería, aumentando las seguridades. Los depósitos particulares pueden llegar á innovillizar capitales de importancia, originando gastos de amortización e intereses permanentes, mientras que en los almacenes generales esos gastos solo tienen lugar durante el depósito. Además, no siempre le es posible á los agricultores invertir sus capitales en la construcción de depósitos para los productos que obtienen, y, apremiados por la necesidad, se ven obligados á salir rápidamente de sus cosechas para evitar su pérdida ó su deterioro, vendiendo, por lo tanto, en condiciones poco favorables.

Pero la gran utilidad que presentan los almacenes de depósito consiste en acelerar el comercio, uniformar los precios, facilitar las ventas y constituir un poderoso elemento de crédito, mediante la emisión de títulos especiales.

Merced al crédito que le procuran esos títulos, el productor no se verá obligado á vender en los momentos desfavorables; le bastará acudir á un banco y descontar su warrant, que garante el reembolso de la suma prestada. Como hacen notar Lyon—Cach et Renault, bajo ese punto de vista los almacenes de depósito prestan análogos servicios que los comisionistas cuando hacen adelantos sobre las mercaderías que le consignan sus clientes.

Otra de las ventajas que puede ofrecer los almacenes generales,

es facilitar las operaciones de aduanas por su asimilación, mediante ciertas condiciones, á los depósitos ó almacenes fiscales.

3. Dada la variedad de los servicios que prestan los almacenes de depósito, es natural que para llenar algunos de estos fines hayan existido desde muy antiguo. Así la necesidad de locales apropiados para la conservación de las mercaderías y la no menor imperiosa de facilitar el comercio acrecentando al productor al consumidor determinaron desde un principio, la fundación de grandes almacenes ó depósitos—fuera de esto, el Estado, por razones de orden político y económico, debió crear y creó vastos depósitos destinados á almacenar los granos y las provisiones más indispensables á la ciudad en previsión de su carestía y escasez en caso de guerra ó de crisis.

La historia registra la existencia de tales establecimientos en Egipto y otros pueblos de la antigüedad, habiendo llegado á adquirir bastante importancia en las ciudades de la Grecia.

En Roma se construían ciertos edificios (*horrea*), destinados á almacenar cereales, vino, aceite y otros productos. Unos eran exclusivamente privados; en otros se alquilaban ciertos espacios al público como verdaderos almacenes de depósito y finalmente algunos (*horreum fiscalis*) se dedicaban al servicio del Estado.

En todo el período medieval los almacenes de depósito, adquieren gran incremento, respondiendo principalmente su creación á fines aduaneros, aunque prestaron grandes servicios al comercio.

Pero la institución no presentó en los períodos recordados, los caracteres que ofrece en la actualidad. No consta, que ni aun en épocas próximas á la moderna, los recibos que daban las adusuras en ciudades mercantiles sirvieran para la transferencia de la propiedad ó como medio para obtener crédito.

4. Corresponde á Inglaterra señalarla como la cuna de la institución con los caracteres fundamentales que la distinguen en la actualidad.

Como se ha hecho notar muy exactamente, la extrabordancia de producción en aquel país y su acumulación en los centros marítimos, dió lugar á la construcción de almacenes ó depósitos á lo largo de los *dock*, nombre que se aplicaba primariamente á los diques á obras portuarias para facilitar la aproximación de los buques y las operaciones de carga y descarga.

El primer dock que se estableció con ese fin, se construyó en Liverpool en el año 1677, y sucesivamente se levantaron en Bristol, Dublín, Londres, etc. Pero su verdadero incremento viene de las iniciativas que tomó la West-India dock Company, principalmente con el objeto de favorecer el comercio de tránsito. Esta compañía obtuvo el permiso para abrir nuevos dock, y se le concedieron muchos privilegios y facilidades aduaneras en cambio de la responsabilidad que asumía hacia los depositantes y hacia el Estado respecto a garantías para el pago de los derechos fiscales.

Más tarde fué creado el London-Dock (1803) al que siguió el East-Indian Dock, el Comercial Dock y otros.

Dado el impulso, se fueron estableciendo en diferentes puntos dock y almacenes del mismo género que realizaban operaciones análogas y á los que se le concedían privilegios, especialmente aduaneros y otras ventajas—(legal quays sufferance whares, wharhouses).

Bien pronto, los dock adquirieron un enorme desarrollo, constituyendo centros de una vivísima actividad comercial y ejerciendo gran de y beneficiosa influencia con la emisión de títulos (warrants) destinados á movilizar las mercaderías, facilitando su venta y la obtención de crédito.

5. En Francia, los almacenes generales aparecieron en momentos de crisis para la agricultura y la industria. A consecuencia, principalmente de los acontecimientos políticos que se desarrollaron en 1848, se produjo un intenso malestar comercial y financiero. Las mercaderías no encontraban salida; las transacciones se hacían raras y difíciles; las dificultades de los negociantes eran grandes y faltaba el crédito.

Pué entonces cuando Garnier-Pagés, Ministro de Finanzas, expuso á los miembros del gobierno provisorio la necesidad de abrir almacenes generales.

«Debéis hacer para las mercaderías,—decía—lo que habeis hecho para el papel; ellas tienen necesidad de salida; hay que dárseles.... He pensado que el mejor modo de remediar el mal era anticipar sobre el consumo por medio de la circulación; es preciso dar vida á los valores estatutados.... Con el objeto de poner á los propietarios de industrias en aptitud de disponer desde ya del precio de sus mercaderías, se establecerán almacenes generales donde los negociantes y los industriales, vendrán á depositar sus materias primas, mercaderías y

objetos fabricados de que sean propietarios. En cambio de sus depósitos tomarán un recibo extruido de un registro talonario. Este recibo, que indicará el valor venal de la mercadería á juicio de peritos, constatará la propiedad, que será transmitida por endoso. Los portátiles de recibos del almacén serán admitidos en la Caja de Descuentos de su circunscripción. Revestidos con el sello de la República y representando su valor material, sólido, tangible, prácticamente realizable, los recibos serán considerados como equivalentes á una segunda firma».

Resultado de ese mensaje fué el decreto de Marzo 12 de 1848, que autorizó el establecimiento de almacenes generales, los cuales entregarian á los depositantes recibos, con el sello de la República y el de los almacenes donde las mercaderías hubiesen sido depositadas, siendo trasmisible por endoso la propiedad de los objetos depositados. Otro decreto autorizó al Banco de Francia y á las Cajas de Descuentos á admitir esos recibos en reemplazo de una de las firmas exigidas por sus estatutos para los descuentos, bajo la condición de que el valor presunto del depósito fuera constatado por corredores.

La ley de 23 de Agosto de 1848, completó la obra, permitiendo no solo la transmisión de la propiedad ó la libre disposición de la mercadería, sino que facilitó los préstamos sobre las mercaderías depositadas en los almacenes públicos, declarando válidamente investido del privilegio prendario al tenedor del recibo á su orden.

De acuerdo con esta ley, se fundaron próximamente sesenta almacenes generales, pero la práctica hizo notar que esa legislación era deficiente, y que las trabas que imponía dificultaban el progreso de la institución.

La ley de 29 de Marzo de 1858 reglamentó de nuevo la materia, y el decreto respectivo aseguró su ejecución.

En 1870, se dictó otra ley modificando la de 1858 sobre la apertura de los almacenes generales y las garantías que deben ofrecer.

La ley del 18 de Julio de 1898 organizó el Warrant agrícola más accesible á las poblaciones rurales. Pero esta ley no dió los resultados que se esperaban; y en 1906 se introdujeron al régimen anterior modificaciones de real importancia, entre ellas la de permitir el depósito de los productos en los almacenes de los sindicatos ó sociedades agrícolas, pues la de 1898 solo se refería á productos de que seguía en posesión el mismo propietario.

En Alemania solo las leyes particulares de los varios Estados del Imperio reglamentan la institución de los almacenes de depósito, los cuales revisten grande y positiva importancia únicamente en las ciudades marítimas de Hamburgo y Bremen; pues en Berlín, Leipzig y Munich sus negocios son bastante restringidos. El Código de Comercio de 1861 contiene algunas disposiciones sobre la materia y el que rige desde 1900 solo se ocupa de las operaciones hechas por los almacenes generales á objeto de fijar las obligaciones respectivas del depositario; pero no trata en detalle de los títulos que pueden emitir. La ley federal de Aduana se ocupa deficientemente de los certificados de depósitos, y, aparte de esto, solo lo hace con referencia á los emitidos por las aduanas y no por otros almacenes.

En Suiza, existen numerosos almacenes generales, presentando la peculiaridad de que su explotación y dirección se halla en manos de los Ferrocarriles. En el Código federal de obligaciones de 1883 se encuentran las disposiciones jurídicas sobre warrants.

En Italia, la ley de 3 de Julio de 1871, modelada sobre la francesa de 1858, fué la primera que se ocupó de los almacenes generales y de las cuestiones relativas á ellos. Más tarde, la ley de 2 de Abril de 1882 introdujo algunas mejoras sustanciales, legislando sobre los derechos y deberes de los almacenes generales, sobre las condiciones de su creación y sobre las funciones de los títulos que se les permitía emitir. Con variaciones de forma, las dos leyes citadas formaron un capítulo especial en el Código de Comercio de 1882 aunque no se legisló sobre algunos puntos que se había considerado necesitaban una forma más fundamental.

En Rusia, al igual que en Suiza, la institución de los almacenes de depósito se encuentra ligada á la explotación de los Ferrocarriles. Una ley de 1888, inspirada en los principios que informan la legislación de algunos Estados Norte Americanos sobre la materia, reglamenta con toda prolijidad las condiciones exigidas por la creación de tales establecimientos, lo mismo que las formalidades á llenarse para la emisión de los títulos.

En Estados Unidos de América, la ley del 6 de Agosto de 1843 (Warehousing law) y las leyes de 28 de Mayo de 1854 y 14 de Marzo de 1866 han dado la norma para la creación de estos establecimientos dentro del distrito ó territorios federales, habiendo los Estados particulares sancionado también sus leyes respectivas.

En el Estado de New York existen tres clases de almacenes de depósito: los *public stores*—que pertenecen al Estado; los almacenes de los importadores para su uso exclusivo, de los cuales la Aduana tiene una llave; y los pertenecientes á particulares que hacen el comercio de almacenaje de mercaderías, sujetas al pago de impuestos.

En Estados Unidos los almacenes de depósito han adquirido una importancia colosal; y, apenas levantadas sus cosechas, los productores agrícolas las mandan á dichos almacenes, donde pueden venderlas en las mejores condiciones ó hacerse de crédito, mediante los warrants que se les entrega á los depositantes.

Entre nosotros, los almacenes de depósito tuvieron un carácter fiscal vinculado al régimen aduanero, y sólo permitían la movilización de la mercadería en forma muy limitada; y, como es natural suponer, también han participado del mismo carácter restringido las operaciones de crédito sobre las mercaderías existentes en esos depósitos fiscales.

El Código de Comercio de 1862 dedicó un título á las funciones de los barraqueros y administradores de casas de depósito, decidando, que les eran aplicables además las disposiciones del título de depósito; pero omittió legislar sobre la emisión de títulos por tales establecimientos. La reforma del año 1889 dejó las cosas tal cual estaban.

En Mayo de 1876 el diputado Don Santiago Alcorta, á quien se deben muchas progresivas iniciativas, presentó un proyecto de ley de warrants, que, con algunas modificaciones, constituye la ley actual.

En ese momento, el país atravesaba una época de crisis; y, como lo hacía notar el autor del proyecto, desapareciendo el crédito personal, solo quedaba subsistente el crédito real. Aparte de ésto, y á consecuencia de los derechos aduaneros, había aumentado la existencia de mercaderías en almacenes fiscales, porque sus dueños no la despachaban sino en pequeñas cantidades. Por sueldo de los warrants, se buscaba, pues, movilizar esos valores y dar vida á los negocios, haciendo cesar los efectos de la paralización comercial. El proyecto pasó á comisión, y ésta recién se expedio en 1878, informando á nombre de ella el mismo Sr. Alcorta, quién hizo notar que en una situación semejante á las que atravesaba nuestro país, se introdujo en Francia el sistema de certificados de depósitos y

warrants, y que con el mismo propósito se buscaba su implantación entre nosotros. En la situación en que atravesaba ese país, como la que atravesó el nuestro, decía el mismo informante, facilitar el movimiento de los capitales, abrir nuevas fuentes para obtener crédito, es aplicar un remedio para aliviar el mal que nos consume.

Como se vé, el objetivo inmediato de la ley era principalmente movilizar las mercaderías importadas existentes en los almacenes de la Aduana; y por eso es que el artículo 1º fundamental en la ley, sólo se refiere a mercaderías depositadas en los almacenes fiscales.

Sólo en las «Disposiciones diversas», la ley hace referencia a la emisión de certificados y warrants por los almacenes de depósito particulares, autorizados por el Poder Ejecutivo.

Quizás por las necesidades más apremiantes que originaron la constitución entre nosotros, quizás también por el estado embrionario de la producción agrícola en la época del proyecto, la verdad es que, lo que más se tuvo en vista fueron las conveniencias del comercio.

No existiendo en esa época grandes almacenes de depósito particulares para los frutos del país, sino simples barracas, no era de suponer que estos establecimientos se arrogiaran a la ley, si que ésta tuviera la virtud de promover su creación, así es que los almacenes generales no adquirieron importancia apreciable.

El enorme progreso del país, su inmensa producción agrícola, la deficiencia de los medios de transporte y el propósito de facilitar la movilización de tales riquezas fomentando la creación de verdaderos almacenes de depósito, inspiraron la ley del 15 de Enero de 1900 sobre Elevadores de granos.

Aunque limitada a una clase de productos, por los grandes valores que éstos representan, dicha ley debe ser mirada como un laudable esfuerzo para difundir los graneros particulares, colocándolos en situación favorecida y habilitándolos para llenar cumplidamente los fines de su institución.

7. Antes de terminar esta parte de mi exposición, debo recordar el proyecto sobre warrants redactado por el Ministro Terry, y presentado a las Cámaras legislativas en Setiembre de 1894, y la iniciativa tomada sobre la misma materia por el Ministro Escalante que se tradujo en el mensaje y proyecto de ley sobre warrants enviado a la Cámara de Diputados en Agosto de 1897, proyecto que

sobrevive la sanción de este cuerpo, pasando a la de Senadores donde quedó aplazado.

8. Por la ley de 1878 la creación de almacenes de depósito, con facultad de emitir certificados y warrants, sólo puede tener lugar con autorización del Poder Ejecutivo (Artículo 32).

Dichos certificados y warrants deben ser viciados por un empleado superior de la Aduana en servicio en el Almacén en que se contabren las mercaderías, objeto de la emisión de aquellos títulos (Artículo 33).

Los concessionarios de Almacenes de depósito tienen por las mercaderías depositadas en ellos y por los cuales se expidan certificados las mismas responsabilidades que las que establecen las Ordenanzas de Aduana respecto de las mercaderías depositadas en Almacenes fiscales (Artículos 31 y 34).

Como se vé, nuestra ley no contiene una reglamentación adecuada sobre los requisitos que deben llenarse para las aperturas de almacenes generales.

Queda librado a la voluntad del Poder Ejecutivo el conceder o negar la autorización respectiva, y no existe una norma legal que establezca el criterio que debe guiar sus decisiones.

Por otra parte, respecto al ejercicio, se establece una intervención permanente de los empleados de aduana, sin tránsito de mercaderías no sujetas al pago de derechos fiscales, control que no responde a ninguno de los sistemas más aceptados.

Lo expuesto es lo único que sobre almacenes de depósito particulares contiene la ley de warrants vigente.

Ha sido la ley de 1900 (sobre Elevadores de granos) la que, inspirada por un alto criterio económico, autorizó al Poder Ejecutivo para contratar con empresas particulares la construcción y explotación de elevadores de granos en los puertos o estaciones de ferrocarriles.

Por primera vez aparece el Estado estimulando y fomentando el establecimiento de almacenes generales, aunque limitados a una clase de productos; los cereales.

En la citada ley se establecen privilegios de tres órdenes: 1º la ocupación gratuita por cinco años de los terrenos fiscales que fueren necesarios para las instalaciones, y la facultad de expropiar los de propiedad particular, si el caso llegare; 2º la exoneración del pago

de impuestos nacionales, provinciales y locales hasta el año 1910, pudiendo introducirse libres de derechos las maquinarias y los materiales de hierro para la instalación de los elevadores; 3º la ocupación gratuita del área de terreno necesario para el establecimiento de las vías y desvíos para el servicio de ellos, cuyo desarrollo será fijado por el Poder Ejecutivo.

Los requisitos exigidos se refieren, unos á la construcción de las obras que deben ejecutarse de acuerdo con los planos aprobados por el Poder Ejecutivo,—inspeccionados por el departamento de Obras Públicas,—como garantía se exige á los concesionarios, para el cumplimiento de la concesión, un depósito de 25.000 \$ que le serán devueltos una vez ejecutadas las obras por mayor valor, las cuales continuarán en garantía.

Salta á la vista la deficiencia de nuestra legislación sobre almacenes de depósito, y de esa misma deficiencia se reciente también la citada ley sobre elevadores de granos.

El Poder Ejecutivo puede conceder, y ha hecho algunas concesiones de acuerdo con la ley; pero la institución no ha tomado el incremento que debiera ni ella ofrece suficientes garantías.

Después de esta ligera exposición sobre almacenes generales y para mayor comprensión y claridad del trabajo que se ha encadenado, es necesario establecer si conviene dejar librada únicamente á la iniciativa privada la fundación de los almacenes de depósito con facultad de emitir warrants ó si debe admitirse la intervención del Estado, y, en qué forma.

9. Varios son los sistemas en vigencia en los diferentes países sobre creación y funcionamiento de almacenes de depósitos, pudiendo formarse de ellos tres grupos,—constituido, el primero, por aquellos donde la creación y el ejercicio es libre—el segundo, donde la concesión depende del Estado, y el tercero que sujeta la creación y el ejercicio á ciertas formalidades ó normas legales.

a)—El sistema inglés, que deja librada á la iniciativa privada la industria de los almacenes generales, solo ha tenido imitadores en Bélgica.

En favor de este sistema se invocan ó se hacen valer todos los argumentos que militan en pró de la libre concurrencia; y para contestar á los inconvenientes que se le señalan se dice que el mejor correctivo de posibles abusos se encuentra en el mismo público, que

sabrá distinguir los establecimientos sérios y correctamente administrados de aquellos que no ofrecen la suficiente garantía de honestidad y buena fé.

b)—El segundo sistema, seguido especialmente en Francia, Rusia, supone la intervención del Estado, encargado de acordar las concesiones respectivas.

En Francia la ley de 1858 subordinada á una serie de formalidades la concesión mencionada. El interesado debía presentar una solicitud acompañada de los planos correspondientes con un examen de las tarifas, condiciones y reglamentos. La autoridad acordaba ó negaba la concesión; y, en el primer caso, el almacén permanecía bajo la vigilancia del gobierno durante todo el período de aquélla. La ley de 1870 suprimió la vigilancia del gobierno y los demás requisitos, exigiendo una caución que varía de 20.000 á 100.000 francos.

Se ha objetado que en este sistema la concesión del Estado no basta para conferir crédito suficiente á los almacenes que no lo tengan, y que, además, el hecho de la autorización no ofrece ninguna garantía á los particulares.

c)—El tercer sistema, reconociendo como base la libertad, admite la intervención del Estado en el sentido de dictar reglas iguales para todos aquellos que quieran establecer almacenes de depósito. Estas normas legales tienden á que se hagan públicas las garantías que se ofrecen, las tarifas que se cobrarán y las obligaciones que asumen los depositarios; y por lo que toca á la intervención del Estado, se limita á evitar los abusos y preferencias y al control periódico de la forma de explotación de los almacenes de depósito.

Este sistema ha sido implantado en Italia y en Hungría; y los resultados obtenidos hasta la fecha son sumamente satisfactorios, habiendo merecido la aprobación de casi todos los tratadistas italianos, que lo recomiendan muy elogiosamente.

10. Es indudable que la importancia de las funciones que están llamados á desempeñar los Almacenes de Depósito, depende en gran parte de la organización que se les dé; y á la vez su desenvolvimiento y difusión dependerá del régimen á que se sujete la emisión de los títulos sobre las mercaderías depositadas.

Si en nuestro país el warrants no ha tomado el incremento debido, aparte de los defectos de la ley, fáciles de remediar, debe atribuirse

á la ausencia de una política administrativa que fomente y estimule la fundación de Almacenes de Depósito.

La economía de la ley de 1878 tiende preferentemente á la emisión de warrants sobre mercaderías puestas en depósito de Aduana; y, aunque se realice también á aquellas que se encuentran en depósitos particulares, requieren la autorización administrativa para el desempeño de la función.

Por múltiples razones, en una situación normal, la emisión de warrants sobre mercaderías existentes en la Aduana, no ha revestido ni revestirá importancia alguna apreciable. Por lo tanto, la institución del warrant tiene que considerarse con relación á las necesidades de nuestra producción y como un regulador del comercio con influencia sobre el mercado, contribuyendo eficazmente á facilitar las transacciones y favorecer el crédito.

Es, pues, el warrant, aplicado á los productos agrícolas, el llamado á tomar un gran desenvolvimiento entre nosotros, una vez que se creen los organismos adecuados; y gran parte de la tarea legislativa debe forzosamente tender al fomento de esos organismos, ó sean los Almacenes de Depósito.

La dificultad se presenta en la práctica al señalar la naturaleza, extensión y límites de la acción del Estado en la consecución de aquél objeto.

La ley de Elevadores de granos contiene al respecto algunas disposiciones fundamentales de que no podrá prescindir en ninguna reglamentación sobre la materia; pero es evidente que ellos no han sido bastantes para estimular la función de tales establecimientos.

Se ha llegado á creer que quizás sería menester la acción directa del Estado, construyendo él mismo graneros ó depósitos, que explotaría por sí ó los pondría en arrendamiento.

En Francia y en Italia existen algunos ejemplos de la intervención del Estado en la construcción de dock ó almacenes generales, ya sea cediendo la tierra, ya accordando algunos privilegios á las compañías concesionarias; pero la protección sólo se ha limitado á franquicias de este género ó análogas.

También en Bélgica, al principio, el Estado explotó algunos almacenes generales, pero muy pronto los cedió á compañías particulares ó privadas.

Es indudable que al presente nadie se atrevería á defender un sistema basado en la construcción y explotación de depósitos por el Estado, con exclusión de la facultad de emitir títulos á los que exploten la industria privada.

Pero no es menos cierto que si la iniciativa de los particulares no basta para dar á esos establecimientos el impulso necesario, á pesar de todas las ventajas, franquicias y privilegios que leyes protectoras les concedan, la acción del Estado tiene que hacerse sentir de un modo más directo en nombre de los intereses públicos de orden superior que le imponen propender al desarrollo de la riqueza general, por los medios conducentes á tal fin.

No se trata de aferrarse á uno á otro sistema; sino de que la existencia de numerosos almacenes de depósito sea en realidad, pues ellos constituyen el organismo destinado á ser puesto en movimiento por los warrants y certificados de depósito.

Al lado del sistema de libertad attenuada, como está en vigencia en Italia y Hungría, puede tener lugar el sistema de las concesiones con cláusulas especiales y particulares, según los casos; y aún á la construcción de depósitos por parte del Estado, no serían obstáculo los otros régimen, siempre que la ordenación del punto de vista propiamente jurídico sea la misma para todos.

Pero no sería de recomendar, cierto hibridismo dentro de un mismo sistema, haciendo, por ejemplo, al Estado accionista ó interesado en empresas privadas concesionarias, por qué aquel saldría de su ro, entrando en especulaciones comerciales agenas á su finalidad, sin prestar los beneficios que se obtendrían si tomara á su cargo la construcción y explotación de dichos establecimientos, no en el carácter de empresario, sino de dispensador de un servicio de interés general.

Que el Estado construya y explote los depósitos graneros almacenes generales, ó que se desprenda de la explotación, arrendándolos bien; pero que se constituya en socio de particulares no reportaría ventajas ni al público ni al mismo fisco, el cual tarde ó temprano, vería comprometida su parte en la empresa.

(Continuará).

CELSO ROJAS.

La franquicia aduanera á los ferrocarriles

La extensión del territorio, su poca población, la fertilidad del suelo, sus riquezas naturales exparcidas por los montes y las sierras á enormes distancias de las vías navegables á donde podían llevarse para el comercio interior y la dificultad de todas las comunicaciones á través de pampas dominadas por el salvaje, han hecho que la cuestión de los transportes fuera para nosotros uno de los asuntos más importantes á resolver, á penas se inició el periodo de nuestra organización definitiva.

La solución del problema estaba en la locomotora, de modo que no es de extrañar que se tendiera el primer riel con el entusiasmo de todas las complacencias.

Sin embargo, aquella panacea, solución ideal del problema político, social y comercial que preocupaba al pueblo argentino después de Caseros, al salir del mundo de los sueños para transformarse en realidad, no tuvo en su favor los anhelos de paz y fraternidad que auguraron las palmas del 3 de Febrero de 1852, sino los azorados pronunciamientos del desgarrón producido por la revolución del 11 de Setiembre; y como iniciativa de un Estado que tratará á grandes pasos de aumentar la distancia que en riqueza y poder la distinguía de sus hermanas, su realización trajo el sello de esa idea bastarda al mismo tiempo que las impresiones de los distintos grandes intereses á que respondía.

La ley del 12 de Enero de 1854 sancionada por la H. Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, acordando la primera licencia para

la construcción y explotación de un ferrocarril hacia el Oeste, conquistó para sus maestros esa página honrosa del primer ferrocarril argentino, pero no fué inspirada por el mismo criterio político-económico que había presidido sus resoluciones en materia de comunicaciones telegráficas, y abandonó á una empresa particular el servicio público de este nuevo género de transporcios.

Es verdad que esta concesión se hacía en favor de una empresa nacional, en la cual el Gobierno se reservaba el derecho de suscribir hasta la tercera parte del capital que se necesitara, imponiéndole la obligación de dar preferencia en la suscripción á las personas avenidas en la misma provincia, ó que en ella tuvieran bienes de cualquier género, de manera que las gracia, excepciones y privilegios que se le acordaron fueran de estíando al capital provincial, á la industria y al comercio del Estado, y fueron dadas en un momento supremo en que la Provincia se veía obligada á pensar en la utilización y aprovechamiento de su propio territorio, conquistándolo á cualquier precio para la civilización y el trabajo de sus hijos desde que renunciaba á la ayuda de sus hermanos, con todo, será siempre de lamentar que el prestigio de aquella iniciativa no estuviera realzado por el lauro de haber sido iniciado el transporte ferrocarrilero como servicio á cargo del Estado.

Entre las distintas excepciones con que el Gobierno de la Provincia favorecía á la empresa figura la liberación de derechos de aduana á la importación de todos los artículos y útiles necesarios para la *formación y consumo del ferrocarril*.

No vamos á entrar ahora á discutir si los ferrocarriles son ó no, por su naturaleza, cosas del dominio público ó del privado, ni mucho menos si por su carácter deben ser considerados como factores económicos que alcanzan su mejor y más perfecto aprovechamiento en manos del Estado ó en las de los particulares; tampoco vamos á sostener ninguna tesis especial sobre las regalías que suponen, el monopolio que representan frente á frente de las garantías que el Estado moderno asegura á todas las personas, frente á frente de lo que se entiende por libertad de trabajo, de lo que se acepta por límites de la ganancia, de la posibilidad material del control, y demás cuestiones que se debaten en las cátedras. Solo nos proponemos hacer un poco de historia sobre la extensión y la forma en que se ha practicado la liberación de derechos de aduana á los ferrocarriles, á fin

de reunir elementos de juicio que nos permitan estudiar la situación actual y la futura del punto de vista de los intereses generales del Estado, y del de estas *empresas públicas*, como las Hacna Gas.

La Ley Provincial del 12 de Enero de 1854, á pesar de haber sido sancionada en un momento tan crítico y de responder á necesidades tan premiosas, fué una ley de franquicias aduaneras perfectamente bien limitadas en cuanto á la persona beneficiada, y en cuanto á los objetos liberados.

En aquella época, los ferrocarriles estaban todavía en el principio de su descubrimiento técnico, industrial y comercial y aun cuando ya hacia 25 años que la locomotora efectuaba el tráfico de las mercaderías en Europa, todavía no se habían deformado sus cilindros con esos accesorios diformes de la explotación que posteriormente se les han agregado, tales como muelles, elevadores, mercados, buques, restaurantes, balnearios y explotación de canteras.

Dicir ferrocarril no significaba más que una sola cosa, y por lo tanto la Ley no podía ser más explícita llamando por su nombre á la entidad económica á que favorecía.

La exoneración se limitaba á los materiales para la *formación y consumo del ferrocarril*.

Tres años más tarde, cuando la guerra de los *derechos diferenciales* amenazó á Buenos Aires con una situación difícil para su Bario, el mismo tiempo que rompía las amarras al progreso de la ciudad del Rosario de Santa Fé cuyo punto se favorecía con grandes privilegios, la gallarda Provincia buscó en el riel la aproximación de sus pueblos sobre el delta en la dirección del desilde amenazado, y la Ley Provincial de 27 de Junio de 1857 que autorizó la construcción del ferrocarril á San Fernando, repitió las bases de la anterior concesión en todas sus cláusulas, dando formas de sistema ó régimen definitivo á las concesiones ferroviarias en la Argentina.

Vemos así que, á pesar de ser esta la época de iniciación de los ferrocarriles y de ser tan angustiosas las condiciones en que se hallaba la provincia, el Gobierno limitó la franquicia á los materiales de construcción y de consumo en la explotación.

La leyenda conservada hasta entonces para el artículo de la exo-

neración de derechos de aduanas ó los ferrocarriles sufrió su primera modificación al sancionarse la Ley de concesión del ferrocarril del Sud, el 27 de Mayo de 1861, allí se dice: «Los materiales, artículos y artículos que fuere necesario importar del exterior para la construcción y consumo exclusivo del ferrocarril serán libres de todo derecho a su introducción, durante el término de la garantía».

Esta modificación no ampliaba en nada la franquicia, pues no venía á ser más que una redundancia de palabras, desde que, los materiales de construcción y consumo son artículos, y los artículos de construcción y consumo son materiales.

— Esto es también el texto del artículo correspondiente de la concesión del Ferrocarril Central Argentino, que fué la primera dada por la Nación (Ley de 5 de Setiembre de 1862) y ya es la forma general adoptada por las subsiguientes.

¿Cuál fué el alcance de la fraternidad adhesiva en aquellos momentos en que se quería fomentar y facilitar la construcción de las primeras líneas ferreas en la República?

La respuesta es tanto más fácil evitando que no fué el Poder Ejecutivo el que reglamentó la extinción, sino el mismo Congreso Nacional que, en el artículo 1º de la Ley N° 368 del 3 de Junio de 1870, dió la lista explícita de los materiales libres de derechos. Dice así:

• Declarase libres de derechos la introducción de los materiales destinados exclusivamente á la construcción de ferrocarriles en la República, á saber: rieles, suministros con sus abrazaderas, clavos, atravesados y tornillos, cambios de vías, massas giratorias, carruajes especiales para este género de vías y locomotoras á vapor.

Sin embargo, como dos años más tarde, al dictarse la ley reglamentaria de los ferrocarriles nacionales (Ley N° 532 de 18 de Septiembre de 1872) en el capítulo de los privilegios de las empresas (artículo 54), se decía:

«Todos los materiales necesarios para la construcción ó explotación de los ferrocarriles nacionales serán introducidos libres de derechos y aun cuando esta redacción general, no dijera más que las de las concesiones provinciales que quiso aclarar la Ley N° 368, ha sido siempre la Ley 331, la que las empresas han recordado en apoyo de todas sus pretensiones.

El resultado de esta nueva situación de indeterminación debió

ser tan rápido como con la diligencia, puesto que cuatro años más tarde fué necesario nombrar una comisión que estableciese cuáles debían ser los materiales y artículos que las empresas de ferrocarriles podían introducir libres de derechos, dándose como razón la siguiente: «A fin de evitar los abusos que pudieren haberse cometido...» para ello por decreto de 25 de Junio de 1877 los materiales y sus cuadros en promoción al tráfico de las empresas.

Este gran decreto lleva la firma del actual ministro de Relaciones Exteriores, el doctor V. de la Plaza, y como él planteó la forma más justa, más clara y más fácil de resolver el conflicto, lo estudiaremos con la atención que se merece.

卷之三

LAW LA C. FUNG.

EL CONTRABANDO POR CORREO

Es notorio que las cartas y los paquetes certificados suelen servir de vehículo para la introducción libre de mercaderías sujetas á derechos de Aduana. Atentados por las facilidades que crean ver en esos medios de expedición, algunos particulares y comerciantes poco escrupulosos han llegado á interesar la atención pública, en más de una ocasión, con sus operaciones ilícitas.

Las autoridades se han preocupado de poner en práctica las medidas reclamadas por la necesidad de concluir con esas importaciones clandestinas cuyo desarrollo constituiría una seria amenaza contra los intereses del Fisco y los del comercio honesto.

Los Tribunales Federales y las Aduanas, por su parte, contribuyen á ello con sus resoluciones estrictamente encadradas en los preceptos de la ley y de la justicia.

Un propósito tan digno del apoyo general ha dado, sin embargo, margen á ciertas dudas de procedimiento, á nuestro juicio, infundadas.

La introducción de mercaderías en la forma indicada, constituye el delito de contrabando definido por el artículo 1036 de las Ordenanzas de Aduana. No hay discusión á este respecto.

Pero, en cambio, la cuestión se ha hecho dudosa cuando las Aduanas han tratado de valerse de los medios indispensables para la comprobación y represión del contrabando, y las dudas, que aún subsisten, se apoyan en argumentos de orden legal.

Denunciada la existencia de mercaderías dentro de cartas ó de paquetes certificados, ¿puede la Aduana respectiva retenir y abrir esas cartas y paquetes sin el consentimiento del destinatario? En esta pregunta pueden considerarse sintetizadas las dudas á que nos

referimos. Ellas han sido sugeridas por un concepto erróneo del principio de inviolabilidad de la correspondencia que consagra en su artículo 18, la Constitución Nacional.

La respuesta debe ser afirmativa, ya se trate del caso en que el destinatario se oponga expresamente á la apertura de los paquetes ó cartas ó ya de aquél en que se niegue á recibirlas.

El artículo 16, inciso 3º de la Convención Postal Universal de 1897, prohíbe la expedición, por certificados, de artículos sujetos á derechos aduaneros y el inciso 4º, previendo la infracción, dispone que los envíos prohibidos por el anterior, sean devueltos á la Oficina de origen, salvo cuando «la administración del país de destino, estuviese autorizada por sus leyes ó reglamentos internos para disponer de ellos en otra forma».

La República Argentina está comprendida en la excepción que consigna el referido inciso 4º, lo que importa decir que nuestra Administración de Correos no está obligada á devolver las cartas y paquetes certificados que contravengan lo dispuesto en el inciso 3º, precisado.

En efecto, de acuerdo con lo que establecen las Ordenanzas en su artículo 1035, compete á los Jefes de las Aduanas el conocimiento y resolución de los casos de contrabando, con arreglo al procedimiento prescripto por los artículos 1038 y siguientes.

Recibida, pues, la denuncia del envío de mercaderías por cartas ó por paquetes certificados, la Administración de Correos deberá poner éstos á disposición de la Aduana respectiva para la instrucción del sumario. Y las primeras diligencias sumariales deben ser, precisamente, las de depositar, inventariar, pesar ó medir, clasificar y aforar la mercadería según Tarifa, con citación del destinatario (artículo 1044).

¿Qué efecto podría producir la oposición de éste á algunas de esas diligencias ó su negativa á recibir los envíos certificados?

Podría atribuirse el de derogar las disposiciones de la Convención Postal y de la Ley antes mencionadas? De ninguna manera.

La entrada al país, de mercaderías gravadas con derechos aduaneros, que vengan en las condiciones á que nos estamos refiriendo, implica, por sí sola, una infracción cuya pena gravita sobre las mismas mercancías.

La actitud del destinatario no puede alterar en su beneficio, la situación legal creada por ese hecho.

Y si la Aduana careciera de Imperio para hacer efectivas las disposiciones que adopte al objeto de comprobar y reprimir el contrabando denunciado, la penalidad impuesta por la ley resultaría ilusoria.

No se puede negar á los Jefes de las Aduanas, esa facultad inherente al carácter de jueces, de que están investidos en virtud del artículo 1035 de las Ordenanzas, sin desconocer este mismo carácter y, siendo así, no puedo razonablemente sostenerse que los Administradores de Rentas cometan violación de correspondencia si en la instrucción de un sumario por contrabando disponen la apertura de cartas ó paquetes denunciados en infracción.

Por lo demás, la inviolabilidad de la correspondencia no puebla invocarse para encubrir la violación de leyes, á cuya estricta observancia nos obliga igualmente la Constitución.

Las Aduanas están, pues, autorizadas para proceder á la detención y revisación de los envíos postales certificados sobre los cuales recaigan sospechas ó denuncias de contrabando, sujetándose á las responsabilidades emergentes de los abusos que cometer en el ejercicio de esa facultad.

No podría ser de otra manera sin menoscabo de la renta pública amenazada por las tentativas de contrabando postal.

CARLOS MONTAVVADER

Abil 22 de 1939.

EMPRÉSTITO ARGENTINO DE \$ ORO 50.000.000

CONDICIONES EN QUE HA SIDO REALIZADO Y LO QUE REPRESENTA PARA EL PAÍS

Evidentes son los grandes progresos que ha alcanzado la Nación en materia de crédito, sobre todo durante los últimos años. La escrupulosa regularidad con que se sirve la renta y amortización de todas las deudas ha influido considerablemente en ello.

Ni los temores de guerras internacionales ni las luchas internas ni el color político de los gobernantes, sirvieron nunca de pretexto para pensar siquiera en suspender el servicio de las deudas nacionales, sin la autorización de los prestamistas, aún cuando se consideraran onerosas las condiciones de algunos empréstitos contraídos en épocas de crisis ó de dificultades financieras. Además, la Nación tomó á su cargo todas las deudas de las provincias, para consolidar el crédito argentino, que se resentía con la situación precaria de algunos Estados Federales.

Posteriormente se gestionó y obtuvo la reducción á 5 % del interés de las deudas de 6 % y se procedió al retiro del Empréstito Noruego. Para consolidar los créditos abiertos con ese objeto se negoció el empréstito interno de 1907 de \$ oro 35.000.000.

El año pasado el H. Congreso dió autorización al Poder Ejecutivo para hacer uso del crédito interno ó externo de la Nación hasta la suma de \$ oro 67.800.000 con destino á la ejecución de las leyes sobre aumento del capital del Banco de la Nación Argentina, fomento de los territorios nacionales y construcción y equipo de los ferrocarriles nacionales en las provincias.

El estado de los ferrocarriles y la necesidad de dotar al Banco de la Nación de recursos suficientes para atender las exigencias de la economía nacional requerían la inmediata realización de un empréstito que proporcionara los capitales necesarios.

La situación de los mercados extranjeros no era propicia para fa-

zar un nuevo empréstito argentino, en las condiciones que merecía la buena situación económica y financiera del país y mucho menos tratándose de la importante suma de 50.000.000 de pesos oro.

Las cuestiones internacionales europeas, la negociación del empréstito ruso, las dificultades notadas en Francia para la cotización de nuestros títulos, los tipos de emisión de los últimos empréstitos extranjeros y hasta el refuerzo del poder naval y militar del país, tenían necesariamente que dificultar la operación.

De las gestiones hechas por el señor Ministro de Hacienda, doctor Iriondo, resultó la formación de un sindicato compuesto de los principales banqueros ingleses, franceses, alemanes y norte americanos que tomó los 50.000.000 del empréstito, con la condición expresa de no ser emitido á menos de 98 %.

Los señores Baring Brothers & C^o Ltd. y J. S. Morgan & C^o, banqueros de Londres, tomaron el 29 3/5 del empréstito; la Banque de Paris et des Pays Bas, el Comptoir National d'Escompte, la Société Générale, el Crédit Lyonnais, casas bancarias de París, tomaron el 34 %; el Disconto Gesellschaft y el Deutsche Bank, ambos de Berlín, tomaron el 16 2/5 %, y los señores J. S. Morgan & C^o, el First National Bank y el National City Bank, casas bancarias de New York, tomaron el 20 %.

El empréstito es de deuda interna y se titula «Crédito Argentino Interno 1909». Los títulos son de 5 % de interés anual y 1 % de amortización acumulativa, por licitación cuando se coticen debajo de la par y por sorteo á la par ó arriba de ella. El servicio de intereses y amortización se hará semestralmente en la primera quincena de Marzo y Septiembre de cada año. El primer cupón de intereses vence el 1^{er} de Septiembre próximo y el primer servicio de amortización se hará efectivo el 1^{er} de Marzo de 1910. Los títulos son al portador y se emitirán por el Crédito Público Nacional en valores de 100, 500, 1000 y 5000 pesos oro argentino. Los sorteos se practicarán en Buenos Aires en las oficinas del Crédito Público Nacional en la segunda quincena de Junio y Diciembre de cada año.

Si perjuicio de hacerse el servicio de los títulos en el país, la oficina del Crédito Público Nacional entregará á los representantes del sindicato en Buenos Aires los fondos necesarios para hacer el servicio de intereses y amortización á razón de 48 peniques en Londres, francos 15.04 en París, marcos 4.09 en Alemania y dollars 0,973 en los

Estados Unidos de Norte América, por cada peso oro argentino. A los mismos tipos ha recibido el Gobierno el producido de los \$ oro 50.000.000 del empréstito.

De acuerdo con las leyes respectivas, se ha entregado oportunamente, al Banco de la Nación Argentina, \$ oro 16.032.350 para aumento de su capital, el producido de \$ 25.000.000 se ha destinado á la construcción y equipo de ferrocarriles, adjudicándose el saldo del empréstito al fomento de los territorios nacionales.

La ley de fomento de los territorios nacionales autoriza á afectar al pago de la amortización á intereses del empréstito, las tierras férrreas que se construyan, sus entradas y el producido de la venta de las tierras, y la ley de construcción y equipo de los ferrocarriles también autoriza á afectar al servicio del empréstito el producido de los ferrocarriles que se construyan.

Sin embargo, en el contrato del empréstito que ha firmado el Poder Ejecutivo no figura afectación ni garantía alguna ni se determina el destino que debe darse al producido de la negociación, como generalmente se hace en operaciones análogas.

La parte del empréstito colectada en Londres fué cubierta cinco veces por el público, subiendo el precio de cotización á 98 1/2 %. La subscripción al empréstito se cerró á las 12 del mismo día en que se abrió al público.

Este empréstito, considerado como una de las más ventajosas operaciones de crédito realizadas por el Gobierno, tiene la importancia de haber abierto el mercado de los Estados Unidos de Norte América á las grandes negociaciones financieras de la Argentina.

El hecho de que las más acreditadas instituciones bancarias de Europa y Norte América tomen á su cargo y lancen al público este empréstito, á tan alto tipo de emisión, sin ofrecer garantía alguna, representa una eficaz propaganda en pro de los intereses argentinos.

La operación que acaba de realizarse demuestra que la Nación ha llegado á un estado en que hasta su sola firma para obtener de los principales mercados del mundo los créditos que necesita, sin que se le exijan garantías ni se le pregunte en qué va á invertir los capitales.

Esa confianza universal que inspira la República Argentina la coloca á la altura de las principales naciones del mundo.

CARLOS P. SOARES.

SECCIÓN ADMINISTRATIVA

La nueva organización del Ministerio de Hacienda⁽¹⁾

De acuerdo con el plan que fué sometido á la consideración de la Comisión de Presupuesto respectiva, la Honorable Cámara de Diputados estudió y aprobó las reformas orgánicas que acaban de traducirse á los hechos por decreto fecha 16 de Abril del corriente año, creando un nuevo orden de jerarquías y personal en el Ministerio de Hacienda.

Como es lógico suponer, no se trata de reformas arbitrarias, fruto de un plan innovador, ni de improvisaciones que puedan exponer en el futuro la buena gestión administrativa. La distribución de todo el movimiento del Ministerio en dos grandes secciones, responde á una conocida teoría sobre las gestiones administrativas, llamada de

(1)

Buenos Aires, Abril 16 de 1948.

Siendo conveniente reorganizar el personal del Ministerio de Hacienda de conformidad con las nuevas denominaciones dadas á algunos puestos en la Ley General de Presupuesto en vigencia y proveer los que por la misma se crean—

El Presidente de la Repùblica.

DECRETO:

Artículo 1º. Queda reorganizado el personal del Ministerio de Hacienda en la forma siguiente: Subsecretario, don Juan de la Cruz Peig; Oficial Mayor, don J. Hiram Pozzo; Auxiliar, don Attilio Oneto.

Primera Sección: Director, Dr. don Julio P. Lezana.

División Bancos, Moneda, Duda Pública, Presupuesto, Ingresos, Egresos y Renta Consular: Jefe y Subdirector de la sección, don Carlos F. Suárez; Segundo Jefe, don Luis A. Folle; Oficial 1º, don Alfredo Baes; Auxiliares, señores José Luis Irigoyen, Sebastián Miranda Noón, Radomir Carrasco y Manuel Pardal Galán; Escrivíente, don Ignacio Colom.

División Contabilidad—Jefe, don Enrique V. Carballeda; Segundo Jefe, don Pedro Urcutigolty; Auxiliar, don Juan Juan A. Gangal; Escrivíente, don Roberto Weigel Muñoz.

centralización, tan útil para determinados mecanismos del Estado, según lo revela la práctica de algunos países prósperos, entre los cuales recordaremos á Italia, cuyo departamento de hacienda funciona en condiciones análogas á las sancionadas para el nuestro en la ley de presupuesto actual.

División Habilidades y Pagos: Jefe, don Félix Gagliardo; Segundo Jefe, don Bartolomé Cordero; Auxiliar, don Policarpo L. Lucero.

Segunda Sección: Director, Dr. don Ernesto J. Welgel Muñoz.

División Aduanas, Resguardos y Puertos: Jefe y Subdirector de la Sección, don J. Carlos Montaverde; Segundo Jefe, Dr. don Salvador Oris; Auxiliares, señores Aurelio N. Pozzo, Julio P. Fernández, Alberto Sores y Alfredo Avellaneda; Escribientes, señores Carlos Leutma y Mario V. Portela.

División Contribuciones e Impuestos: Jefe don Manuel D. Noya; Segundo Jefe, don Carlos S. Pérez; Auxiliar, don Juan Antonio Argerich.

División Personal, Biblioteca y Archivo: Jefe, don Luis R. Sáenz; Segundo Jefe, don Alfredo Gómez; Bibliotecario, don Eugenio Vincent.

División Inspección y Contralor: Jefe, don Ricardo Manay; Inspectores, señores Juan R. Vergés, Máximo P. Covache, Carlos Escrivano, Carlos Alcain y Héctor I. Nárez; Subinspectores, señores Francisco Monguillot, José M. Arrechea y Fortunato Muñoz Posse.

Servicio: Mayordomo, don Honorio Giráldez.

Art. 2º Los empleados que por el presente decreto son confirmados en sus puestos ó ascendidos y los que pasan á ocupar otros, son con la antigüedad del primero de Enero del corriente año.

Art. 3º Comuníquese, publique, dése al Boletín Oficial y pase á la Contaduría General de la Nación para su conocimiento y demás efectos.

FIGUEROA ALCORTA.
MANUEL DE INTERNO.

Buenos Aires, Abril 19 de 1909.

En ejecución de lo que dispone la Ley General de Presupuesto en vigencia,
El Presidente de la Repùblica.

DECRETA:

Art. 1º. Nominarse en el Ministerio de Hacienda: Escribiente de la División Habilidades y Pagos á D. Horacio Picarelli; Escribiente de la División Contribuciones e Impuestos, á D. Emilio Dupuy de Lome; Escribiente de la División Inspección y Contralor, á D. Manuel Gollán Galvez; Escribiente de la División Personal, Biblioteca y Archivo, á D. Eduardo Segúl.

Art. 2º. Comuníquese, publique, dése al Boletín Oficial y pase á la Contaduría General de la Nación, para su conocimiento y demás efectos.

FIGUEROA ALCORTA.
MANUEL DE INTERNO.

Dentro de los avances que en virtud de la organización ministerial (Ley N° 2727) corresponden á la cartera de Hacienda se pude, sin abordar mucho el análisis, precisar una bifurcación de materias: las que comprende el régimen financiero bajo la faz de la norma que contribuye á formar el verdadero capital del Estado y las que comprende el régimen financiero en lo relativo al servicio y la liberación de los tesoros públicos.

De esta bifurcación surge sin esfuerzo el convencimiento de las ventajas que debe reportar la distribución de materias en la forma actual sancionada por el presupuesto vigente.

La labor del ministerio se centraliza, como queda dicho, en dos grandes secciones, cada una bajo la inmediata dependencia de un Director.

Las divisiones, que funcionaban antes con cierta autonomía que, pudiera significar aislamiento, en resorte tan complejo y tan precioso como deben ser los encargados de regular el movimiento de los caudales del Estado, permanecen inalterables en su rol, si bien se hacen más sólidas las estribaciones que unen sus actividades análogas ó concordantes, bajo la dirección de dos personas á cuya unidad y competencia se las confía.

Como consecuencia de esta distribución de la labor ministerial se obtiene en primer término las siguientes ventajas.

- a) Uniformidad en el funcionamiento de los oficinas cuya actividad está relacionada.
- b) Concentración de responsabilidades en las personas de los Directores como jefes inmediatos de las secciones respectivas.
- c) Mayor seguridad en el estudio de las cuestiones y en el despegue de los expedientes, en virtud del doble control de los jefes de división y los directores.
- d) Finalmente, como consecuencia de lo que antecede, mayores facilidades para el Jefe de la Cartera en el estudio inmediatamente rápido de los asuntos de mayor interés, sobre los cuales podrán decidir previamente los directores, y más tiempo de posible para el estudio de los asuntos de trascendencia si que conciernen los mismos.

Es casi innútil agregar que con este sistema de organización, no se arrebata toda autonomía á las importantes divisiones que actúan dentro de cada sección. Sus jefes podrán, dentro de los indispensables límites reglamentarios, fijar las funciones de los empleados bajo sus

órdenes y respondiendo á las inspiraciones que les dicte su propósito de servir al Estado, proyectar reformas, resolver los asuntos confiados á su título y competencia, proponer el estudio de problemas vinculados á los que se resuelven mediante su actividad consultándelos con los directores de la sección á que pertenezcan.

El criterio de centralización que preside la actual organización ministerial no es, como se ve, absoluto, al modo del que se llama en Francia del *antiguo régimen*.

Es el que, según indicaba Bluntschli, constituye una tendencia *opuesta* al de descentralización, pero no *distinta*, el que tan excelentes resultados ha dado en la reciente práctica de naciones llenas de experiencia y de saber.

Todo contribuye á suponer que el éxito de este sistema administrativo se confirmará día á día, lo que es de desear en beneficio de los intereses generales.

S. O.

Decreto Abril 21 de 1909 fijando límites á las franquicias de la Ley N° 5315 (1)

MUELLES Y CANALETAS

Las empresas de los ferrocarriles «Buenos Aires y Rosario», «Córdoba y Rosario» y «Central Argentino» protestaron de las patentes cuyo cobro la Administración de Rentas Nacionales pretendía hacer efectivo, por las canaletas y muelles que explotaban en el puerto del Rosario.

El Administrador de Rentas elevó una nota de consulta al Ministerio de Hacienda para que se le indicara si debía exigir el pago de las patentes, pues las empresas invocaban la Ley N° 5315 y su decreto reglamentario, para concluir que estaban eximidas en virtud de las franquicias que en ellos se acuerdan.

Como se agregara al expediente originario un informe del Administrador de la Aduana, del que resultó haberse comprobado que las citadas empresas cobraban á terceros tarifas especiales por el uso de las canaletas y muelles cuya patente se pretendía hacer efectiva, se estudió detenidamente el asunto tirándose el decreto de la nota que acompaña á estas líneas:

Buenos Aires, Abril 21 de 1909.

Vista la consulta del Administrador de Rentas Nacionales del Rosario, acerca de si debe exigir el pago de las patentes de canaletas y muelles que explotan las empresas de los Ferrocarriles Central Argentino, Buenos Aires y Rosario y Córdoba y Rosario, oído el señor Procurador del Tesoro, y,

CONSIDERANDO:

1º. Que, de lo manifestado por la Administración de Rentas Nacionales del Rosario, se desprende que los muelles y canaletas á los cuales se alude en la consulta, sirven, no solamente para la carga y descarga de materiales consignados á las respectivas empresas ferroviarias, sino también de mercancías destinadas á la plaza, cubrándose por tales servicios una retribución ajustada á tarifas especiales e independientes de las de transportes (folio 1).

2º Que, por consiguiente, tales muelles y canilejas no pueden reputarse comprendidas entre las que, de acuerdo con el artículo 9º del Decreto Reglamentario de la Ley N° 5315, forman parte del "sistema perteneciente á una empresa ferroviaria".

3º Que tal es la interpretación que debe darse á las exenciones del artículo 9º de la Ley N° 5315, conforme á lo declarado por la Suprema Corte Federal, en un caso análogo, en fecha Agosto 8 de 1908 (Caso v. Ferrocarril del Sud).

4º Y que el impuesto sobre las utilidades de las empresas de ferrocarriles, no implica extensión de franquicias, las cuales deben ajustarse al texto legal.

SE RESUELVE:

Vuelve á la Administración de Rentas del Rosario para que haga efectivo el cobro de las patentes adeudadas por las empresas de los ferrocarriles Central Argentino, Buenos Aires y Rosario y Córdoba y Rosario.

IRMANDO.

Exoneración de impuestos territoriales á los agricultores

DECRETO—ABRIL 23 DE 1909

Resultando de estas y las actuaciones acumuladas, que la Colecturía de Rentas de Santa Rosa de Tucumán ha concedido exoneración de impuesto territorial por el término de cuatro años á varios agricultores, fundándose en las prescripciones establecidas por el Artículo 198 del Código Rural; stento los informes producidos por la Administración General del ramo, lo dictaminado por el señor Procurador del Tesoro; y

CONSIDERANDO:

Que el citado Receptor ha extralimitado sus facultades al proceder en la forma que lo ha hecho, pues, en ningún caso debió acordar las exoneraciones que le fueron pedidas, sino haber elevado los expedientes al Ministerio de Hacienda por ser ésta, el encargado de entender en la interpretación y aplicación de las leyes de impuestos como asimismo de las que liberan de gravamen.

Que, por otra parte, y según el precedente establecido por el decreto de 9 de Marzo último en una petición dc don Arturo P. Guevara, se ha concedido exoneración solo por un año, no obstante solicitarse por cuatro, en mérito de que, si bien la franquicia puede ser acordada por "este último plazo, la comprobación de los plantíos debe ser anual;

Que á fin de no perjudicar á los presentantes de las solicitudes aludidas, por igualdad, debe eximirseles del impuesto territorial correspondiente al año próximo pasado; y finalmente,

Que para evitar las dificultades que pueda en lo sucesivo producirse, como así, para la más fácil aplicación en los preceptos del Código Rural, es conveniente dictar un decreto estableciendo los requisitos á cumplirse por los agricultores como lo que respecta á la comprobación de los plantíos, á fin de que ésta sea más eficiente por parte de las autoridades encargadas de verificarlas.

Por estas consideraciones:

El Presidente de la Repùblica—

DECRETA:

Artículo 1º. Déjase sin efecto las exoneraciones de impuesto territorial concedidas por la Colecturía de Santa Rosa de Tucumán para los años 1908, 1909 y 1911, acordándose esa franquicia por solo el año de 1909.

Art. 2º. La Administración General de Contribución Territorial, Patentes y Sellos, formulará un proyecto de decreto que contenga todos los requisitos, que á juicio deban exigirse para que los agricultores puedan accederse á los beneficios de que trata el Código Rural, y lo someterá á la aprobación superior.

Art. 3º. La misma administración dirigirá una circular á las colecturías de su dependencia, ordenandoles que los pedidos de esta naturaleza deben ser elevados al Ministerio de Hacienda para su resolución.

Art. 4º. Publíquese y pase á la Administración General de Contribución Territorial, Patentes y Sellos para su debido cumplimiento y reposición de fechas.

FIGUEROA ALCORTA.

M. en texto.

ESTADÍSTICA

—

BANCOS

CAJA DE CONVERSIÓN

En el movimiento de esta Caja durante el mes de Marzo, se registra el ingreso de fuertes partidas en metálico, las que han ido aumentando durante la quincena primera del mes de Abril, hasta formar un depósito que ya oscila alrededor de los ciento setenta millones. Este es un importante indicio de nuestra actual potencia económica.

BANCO DE LA NACIÓN

Las operaciones del Banco de la Nación Argentina siguen un constante aumento.

De la comparación del último balance con el del mes anterior, resulta que los depósitos han crecido en más de \$ 12.800.000 y los descuentos y adelantos en \$ 5.400.000.

Las existencias en caja el 31 de Marzo son superiores a pesos 18.600.000 sobre las del mes anterior.

Con los 16.032.350 pesos oro que el Gobierno manda de entregarle en efectivo, el capital del Banco se eleva á la importante suma de \$ 170.203.941.

Las sucursales, que sumadas día á día como consecuencia de la actual prosperidad económica, alcanzan hoy á 123, y son las siguientes:

Provincia de Buenos Aires—Ayacucho, Azul, Belén Blanca, Belgrano, Bolívar, Bragado, Capitán Bermúdez, Chacabuco, Chacaburra, Chivilcoy, Coronel Pringles, Coronel Suárez, Dolores, General Villegas, Júarez, Junín, La Plata, Luján, Los Molles, Lincoln, Lofea, Luján, Mar del Plata, Mercedes, Navarro, Necochea, Nuevo de Julio, Olavarría, Patagones, Peñarol, Pergamino, Puerto, Punta Alta, Rojas, Saladillo, San Fernando, San Nicolás, San Pedro, Tandil, Trelew, Lasqueti, Tres Arroyos, 26 de Mayo, Zárate.

Provincia de Catamarca—Cerro de Oro.

Provincia de Córdoba—Bell-Villa, Córdoba, Deán Funes, La Carlota, Río Cuarto, San Francisco, Villa Dolores, Villa María.

Provincia de Corrientes—Bella Vista, Corrientes, Curuzú-Cuatiá, Empedrado, Goya, Mercedes, Monte Caseros, Piso de los Libres, Santo Tomé.

Provincia de Entre Ríos—Colón, Concepción del Uruguay, Concordia, Diamante, Gualeguay, Gualeguaychú, La Paz, Muyrú, Paraná, Rosario Tala, Victoria, Villeta.

Provincia de Jujuy—Jujuy.

Provincia de Mendoza—Mendoza, San Rafael.

Provincia de La Rioja—Chilecito, Rioja.

Provincia de Santa Cruz—Cayastá, Sarmiento.

Provincia de San Juan—San Juan.

Provincia de San Luis—Mercedes, San Luis.

Provincia de Santa Fe—Caldas de López, Esperanza, López, Rafaela, Reconquista, Rosario, Rufina, San Carlos, Santa Fe, Venado Tuerto, Villa Constitución.

Provincia de Santiago del Estero—Santiago del Estero.

Provincia de Tucumán—Monteros, Tucumán.

Territorios Nacionales—Comodoro Rivadavia, Formosa, General Pico, Moreno, Posadas, Río Gallegos, Santa Rosa de Tucumán, Trelew.

THE THERAPEUTIC USE OF THE BAPTISM

SEÇÃO	ARTIGO/LEGISLACAO	DETALHES	ANEXADO	RESUMO	GRUPO DE AÇÃO
2.2.1.2	2007-A				

卷之三

135,106,706
16,395,869
135,106,706

VN. 30, Alejandro Vives e Chico, Inspector General. — Carlos E. Vives, Comisionado. — Presidente. — Zarzal, 1910.

MANAGERS OF LA CASA CENTRAL Y SUCURSALES

卷之三

卷之三

Al 31 de Marzo de 1990	ACTIVO	PRO	M/SCOR.	PARA VIVO	ORD	REGISTRO
------------------------	--------	-----	---------	-----------	-----	----------

Características en el Estadio. 29,715,798 \$

6,1279-435 26

Características de los sistemas de control y operación de los reactores pendientes	1.250,39	1.250,39	1.250,39
Caja	16.654,762,981	16.654,762,981	16.654,762,981
Total	17.905,145	17.905,145	17.905,145
Impuesto	—	—	—

EL PUEBLO EN LA GUERRA

Y EL ESTADO EN LA GUERRA (Continuación)

SIN DUDA—Pero éste no es el punto principal en el que debemos detenernos. El problema de cómo vivir en un mundo dominado por el capitalismo es un problema que sigue la storia. El problema de cómo vivir en un mundo dominado por el capitalismo es un problema que sigue la storia.

El problema de cómo vivir en un mundo dominado por el capitalismo es un problema que sigue la storia. La civilización moderna nació en el siglo XVII en Inglaterra, cuando el rey Jacobo I se convirtió en el primer monarca en darle al rey el nombre de "el soberano".

En ese momento, los burgueses de Londres y las ciudades de Inglaterra se dieron cuenta de que el sistema monetario había sido establecido en 1660 (según el Dr. Robert), lo que significa que el rey Jacobo I se convirtió en el primer monarca en darle al rey el nombre de "el soberano".

En ese momento, los burgueses de Londres y las ciudades de Inglaterra se dieron cuenta de que el sistema monetario había sido establecido en 1660 (según el Dr. Robert), lo que significa que el rey Jacobo I se convirtió en el primer monarca en darle al rey el nombre de "el soberano".

En ese momento, los burgueses de Londres y las ciudades de Inglaterra se dieron cuenta de que el sistema monetario había sido establecido en 1660 (según el Dr. Robert), lo que significa que el rey Jacobo I se convirtió en el primer monarca en darle al rey el nombre de "el soberano".

2.—PRIMERA CRISIS DEL PAPEL MONEDA (1860)

El régimen del oro había sido implantado en 1850, en medio de una crisis bien controlada por el sistema monetario de la época, por la colonización europea de los Estados Unidos, que llevó a la inflación,

mas desastres, por la caída de varias instituciones bancarias, por la baja del precio en la propiedad así rural como urbana, por la depreciación de los Bienes Filatélicos y de los acciones, etc. El cambio del régimen monetario constituyó también su luctuosa parte al agravar la crisis. Esta situación critica del estado económico del país contó con ciertas semejanzas en el estado de las relaciones internacionales con la República Argentina.

El peligro de la guerra era cada vez más latente, y la situación monetaria empeoraba de más en más porque el público comprendía que la desaceleración de guerra significaba al mismo tiempo la declinación del curso forzoso.

El gobierno firmemente resuelto a mantener la convivencia, sobre todo todos los abusos, hasta febrero de 1928. En esa época las amenazas de guerra tocaban los límites del paroxismo.

Se extendió a Santiago el rumor de que el gobierno preparaba un rescate al curso forzoso y como consecuencia los depositantes de los bancos comenzaron a retirar su oro para ponerlo a buen seguro. No se operó una realización de billetes de banco que se exigían en la circulación, si no un simple retiro de los depósitos.

El resultado se cumplió rápidamente y se produjo en Santiago tal vez en los bancos que en menos de dos días estos establecimientos de crédito se encontraron en situación crítica.

El resarcimiento por el perjuicio quedó localizado en la capital de la República. En Valparaíso y en otros centros la situación de los bancaos no había sido tan modificada durante esos días de crisis.

Márdose los bancos de Santiago en la imposibilidad de hacer frente al reembolso de los depósitos y queriendo evitar que el resarcimiento se extendiese a todo el país, obtuvieron autorización del gobierno para cerrar sus puertas. Se decretó entonces una moratoria general por un mes, durante la cual el congreso fue convocado para adoptar medidas adecuadas a la situación.

Después de una riva discusión el congreso decidió emitir billetes fiscales de curso forzoso por un total de quince mil.

La accesibilidad de salvar a los bancos de su ruina fortuita tal es la causa de la caída del régimen monetario y de su remplazo por el del papel traido.

No era posible operar a la tempestad del público el uso importante del extranjero, porque el poco metal contenido del oro se podía dis-

poner solamente en Bilbao directa o indirecta vía de distancia, gracias al clima de la Cordillera.

Si el gobierno en bilbao restablecía el curso forzoso, la circulación metálica iba a perder continuidad, pero si caía de la existencia de las principales instituciones bancarias del país.

El estado se desconfiaba que viviera en ese momento tanto de enemisismo y de peligro internacional, provocó el mismo tiempo que la apariencia del curso forzoso una vez importante en la prima del oro.

Ante los peligros que el público mencionaba todo prima pagina para adquirir la moneda inglesa de valor internacional, parecía justificado.

Hasta tanto en los primeros momentos se produjeron las fluctuaciones principales del cambio como se puede ver en el cuadro que daremos al final de este artículo, resultante del efecto moral, de la impresión favorable sobre el porvenir monetario, ya por causa de las complicaciones internacionales ya por la poca confianza que inspiraba la crisis.

La prima del oro alcanzó su punto máximo en 1928, después de un proyecto de ley presentado al senado por el que se proponía un aumento de la emisión. Gracias a la oposición del gobierno el proyecto no llegó a ser ley.

Esta fluctuación producida por una tempestad de desconfianza, demuestra la sensibilidad del valor del billete en su relación con el pronóstico las perspectivas de agitación.

Las fluctuaciones internacionales que tuvieron tan fuerte influjo durante la crisis, fueron suficientemente desvirtuadas en mayo de 1929, al volver tiempo segundas la confianza como se recordó visiblemente en el cambio internacional; la prima del oro bajó en forma progresiva y constante.

La crisis que reinaba aún al advenimiento del curso forzoso, causó entusiasmo lentamente pero sin obstáculos en su periodo de liquidación.

Desde 1928 la marcha ascendente del crédito indica el comienzo de una nueva era de prosperidad.

Respecto a las fluctuaciones del cambio en los primeros momentos del curso forzoso es conveniente tener la atención—como ya se ha hecho con mucha acierto por algunos traductores del papel monetaria—sobre el hecho que el valor del papel corriera, como ins-

trascender de circulación monetaria interna de un país, no debe ser confundida con la prima del oro, es decir, con el tipo del cambio internacional.

Sin duda hay entre los dos fenómenos relaciones importantes, sobre las cuales no nos extenderemos aquí, pero es también cierto que deben hacerse una distinción.

Puede producirse una gran depreciación del papel en relación al oro, provocada por fuertes demandas de oro ó de lemas de cambio, tales que el valor interno del papel, como unidad monetaria nacional para las transacciones no ligadas con el cambio, sufra igual depreciación y aún más que se eleven los precios de las mercaderías no importadas ni otros valores nacionales.

Es así como en el intervalo de 1898 á 1902, la gran alta de la prima sobre el oro se fue acompañada por una elevación proporcional de los salarios, del valor de las propiedades rurales ó urbanas, de los alquileres y de los productos nacionales.

La depreciación del papel, revelada por la elevación general de los precios, viene después, según lo veremos.

No cuanto á lo que precede debemos observar que la inflación ejercida por la prima del oro ó la tasa del cambio internacional sobre el papel moneda de un país, depende, en buena parte, de las relaciones económicas de este país con el extranjero.

En Chile se debe importar una buena cantidad de productos nacionales para la vida, tales como los que sirven para vestidos (materias textiles y productos manufacturados de lana, lino, seda y algodón); por esto requiere la depreciación del papel en relación al oro represente sobre el valor general de la moneda, más de lo que sucedería en un país como los Estados Unidos, que halla en sí mismo los productos de primera necesidad.

Cuando duran algún tiempo, las fluctuaciones importantes del cambio tienen en Chile una acción muy directa sobre las necesidades de la vida.

II.—Período de prosperidad que sucedió á la crisis

La crisis económica que desde 1894 hasta 1901, había castigado con tanta fuerza y causado tantas ruinas, se apagó poco á poco

como una herida que el tiempo cicatriza lentamente. La prima del oro disminuyó rápidamente, (vísese el cuadro final) al punto que la par con la República Argentina era más probable. Fueron 8 p. c. en Abril de 1902, se reencontró á 30 p. c. en los primeros meses de 1903, cuando las relaciones internacionales eran más tranquilas.

Pero A partir de Mayo del mismo año, el conflicto de Uruguay contra Argentina se solucionó definitivamente, y la prima del oro tendió á desaparecer nuevamente.

Descretándose el curso forzoso en 1898, la ley dispuso que los derechos aduaneros de importación, continuaran pagándose en moneda de oro. El Estado vendía á los pujadores el oro así acumulado, y por este medio entraba á la economía general una gran parte de oro que, gracias al cauce forzoso del Villette, no volverá á ser capturada como moneda.

Hasta este un expediente sin justificación plausible, considerando que el gobierno no tenía necesidad del oro percibido por las aduanas, para sus pagos en el extranjero. Al contrario esta medida tendía á producir una depreciación del papel moneda quiniéndole una parte de sus funciones monetarias.

El oro que se hallaba en circulación en 1898 pasó al extranjero, contribuyendo así á mantener en favor del país el equilibrio de los cambios.

La situación monetaria, aliviada por el conflicto con la Argentina, no inspiraba ningún temor, y hasta 1901 la prima sobre el oro se cesó de disminuir.

Al mismo tiempo que el valor corriente del billete se nominalizaba con una tasa tan favorable, la crisis se disipaba día tras día y daba paso á un período de real prosperidad.

Tras la situación languideciente de los años anteriores, seguían nuevos horizontes abiertos á la producción del país.

En las llanuras áridas y desiertos del norte se comienza á descubrir agujamientos importantes de minas tales como los de Antofagasta, Aguas Blancas y de Taltal que inclinan á los capitales extranjeros y extranjeros á fundar instalaciones nuevas, para elaborar el salitre comercial. Al Sur, y especialmente en la región de Magallanes la cría del carnero da resultados magistrales y pone en evidencia el gran

valor de campos brasileros, depreciados por así decidio hasta este momento.

A finales de 1903, en el curso de esta reacción favorable, la modesta vida económica de este país fué turbada por las especulaciones de bolívar.

El oro tenía una prima de 7 % y la circulación monetaria aparecía muy distinguida; el desarrollo de los negocios estaba detenido por la insuficiencia de los 50 millones de pesos que constituyen desde 1898 todo el capital en circulación.

En el congreso se preocuparon de esta situación y de acordar con el poder ejecutivo, se encargó el congreso de procurar un remedio.

Los bancos veían disminuir su encaje, y la expansión de las empresas industriales reclamaba una circulación más abundante.

¿Qué hacer? Unos proponían la creación de una Caja de Conversión á semejanza de la establecida con éxito en la República Argentina.

Esta caja estaría autorizada á emitir billetes convertibles á oro á la par en cualquier tiempo. Otros preconizaban una nueva emisión de billetes de curso forzoso. Esta última opinión prevaleció y el gobierno sometió al congreso un proyecto que se convirtió en ley el 29 de Diciembre de 1904, autorizándose la emisión de 30.000.000 de pesos en billetes fiscales y elevando de este modo á 50.000.000 de pesos el monto del papel moneda.

Este fué sin duda alguna una feliz solución de la dificultad. El cambio estaba casi á la par y la restricción monetaria que se hacia sentir durante esta reacción favorable del movimiento económico, hubiera tenido, como consecuencia el fácil funcionamiento de la Caja de Conversión capaz de procurar al capital circulante esta elasticidad ausente del curso forzoso.

Con el cambio á la par y una cierta necesidad de moneda circulante, las circunstancias eran muy favorables para realizar la aceptación del papel á la par con el oro. La situación era tal en 1904, que sin nueva emisión y sin Caja de Conversión se podía esperar ver el oro circular á la par de los billetes y llenar la ausencia de moneda.

El aumento del papel moneda y la entrega á los bancos de las sumas emitidas avivaron el fuego de la especulación. La vía pacífica y segura, seguida primero por la liquidación de la crisis y á continuación por el renacimiento de la prosperidad fué invalida por un

violento torbellino de especulación sostenido por el depósito de la nueva emisión en los bancos.

Respecto á esta cuestión yo escribí en «El Fernández» del 2 de Diciembre de 1904:

«No se puede negar que esta era una ocasión muy propicia para restablecer el cambio á la par sin perjuicio para los deudores ni los acreedores. Pero no hay que engañarse: esta medida que aparecía tan simple hace seis meses encuentra hoy poderosos obstáculos sobrevinidos desde que y—es penoso confesarlo—comenzó la ejecución del mismo proyecto ministerial (nueva emisión).

Este proyecto ha servido en efecto, de punto de partida á una verdadera metamorfosis en las transacciones industriales y comerciales, fué como la caída del telón entre dos actos de la vida económica del país. La crisis apurada había desaparecido; los cuervos y otros pájaros de presa se certifican aún sobre el campo de los despojos, pero se percibía claramente la aurora de las reparaciones.

Las empresas de explotación de nitratos traían magníficas promesas, y Magallanes descubría un campo nuevo de ricas producciones. «La reacción se apoyaba sobre bases suficientemente sólidas para percibirse gradualmente, cuando sobrevino el proyecto del gobierno cuya aparición paralizó absolutamente la evolución y la convirtió en una especulación desenfrenada».

Hace algunos años, en 1894, la política monetaria del país era muy diferente: en plena crisis económica y amenazada por un conflicto internacional, un gobierno decretó la conversión metálica, medida que provocó una crisis en la moneda y su consiguiente restricción.

En 1904, por el contrario, el país marchaba rápidamente hacia la prosperidad y el gobierno decretó una emisión de billetes, medio el más eficaz de alejar la paridad del oro y el billete.

En el artículo recordado más arriba decía á este respecto:

«Y todo esto proviene, no de que el papel moneda sea un mal instrumento de circulación sino del detestable uso que se hace de este papel moneda».

Esta política que aumentaba las emisiones, hizo perder una ocasión de las más propicias para realizar la circulación de los billetes á la par; contribuyó también á fomentar el agio en su forma más malsana, contrariando así el movimiento de regeneración que regularmente se desarrollaba.

El fuerte especulativo llegaba a su culmen y el abuso del crédito había adquirido proporciones descomunales cuando en Mayo de 1905 se produjo una especie de crisis que llevó a numerosos especuladores a liquidar su situación. Los bancos restringiendo los créditos atacaron la liquidez bancaria. La creación de nuevas sociedades se hace imposible y multitud de negocios caían crecidas liquidadas; unidos los valores, en fin, sufrieron una fuerte baja.

Esa depresión iba de duraña constante. Algunas veces más fuerte se volvieron algunas de reciente.

Sí es cierto que la excesiva especulación y el abuso del crédito podían comprometer gravemente la situación de los negocios, es cierto también que un gran número de empresas recientemente formadas realizaron en valor riquezas efectivas y estas lasturaron para detener la crisis creciente.

A favor de la recuperación se constituyeron nuevas sociedades, la idea se aceptó en todas las acciones; pero a fines de Abril de 1906 las bancas se quejaron nuevamente de la ausencia de moneda en circulación; la disminución de los cheques comienza a alarmar a algunos de los principales establecimientos de crédito; y hasta corre el rumor de que si no se suavizara la situación los bancos van a cerrar sus puertas.

Según una información levantada por el Ministerio de Hacienda, el conjunto de los bancos detenía en billetes las siguientes sumas:

El 31 de Enero de 1906. . . . \$ 34.325.210.06
El 28 de Febrero de 1906. . . . 25.735.428.37
El 31 de Marzo de 1906. . . . 22.328.408.22

En Abril la situación era muchísimo más fuerte aún; gran número de personas respetables reproducían la idea de una caja de conversión que emitiera billetes convertibles á oro, y el gobierno preparó un proyecto de ley en este sentido. Pero como el oro beneficiaba enormes una gran prima, no era fácil asegurar el funcionamiento normal de esta institución llamada á proveer el mercado de la moneda que le faltaba.

Para terminar, si se compara la situación de 1906 con la de 1904, esta se caracteriza por el menor abuso de la especulación y exceso de el crédito como instrumento de la misma; es por esto que era más fácil en 1904 adoptar una política de resistencia contra las emisiones

del papel, porque había menos intereses ligados á la depreciación de la moneda. Operando entonces de este modo se hubiera impedido la especulación que tomó más tarde carácter violento.

En 1906 las circunstancias no son más favorables á la Caja de Conversión como remedio á la restricción de la circulación monetaria. A la depreciación del billete se agrega aún un nuevo factor que reclama más emisiones: el desarrollo inusitado del crédito y de las especulaciones y los numerosos intereses ligados á esta situación.

El Congreso, después de una viva discusión aprueba, en Abril de 1906, la emisión de 40.000.000 \$ papel que sería garantida, dice la ley, por el depósito en los bancos europeos y americanos de un capital en oro.

Desde entonces los billetes de curso forzoso en circulación representan un total de 120.000.000 de pesos valor nominal.

Las cotizaciones siguientes, tomadas de la Bolsa de Santiago, son interesantes; ponen en evidencia los efectos de la especulación sobre las acciones de cualquier naturaleza:

COTIZACIONES DE LAS ACCIONES EN	Enero 1906	Febrero 1906	Enero 1905	Febrero 1905	Diciembre 1904	Febrero 1904	Mayo 1906
Banco de Chile	112	115	105	103	172	185	100
Sofites de Antofagasta	103	100	107	92	534	456	(1)
Refinería de azúcar de Villa de Mar	113	106	101	103	202	205	(1)
Bolsa de Comercio	—	—	5.500	5.500	50.000	20.000	20.000
Cervecería y Agrícola Chile Argentino	—	—	—	—	46	130	155

Este cuadro señala las cotizaciones de algunas grandes empresas de especie diversa, entregadas á centenares de negocios emprendidos por sociedades de un día para otro y cotizadas en la Bolsa en la época de más efervescencia. Esto surge del cuadro que va á continuación:

(1) Estas dos sociedades han cumplido el valor de sus acciones.

Capitales invertidos en las sociedades norteamericanas establecidas por el Gobierno

AÑOS	ANEXOS Y METALURGIA	AGRICULTURA Y GANADERIA		INDUSTRIAS Y COMERCIO.		DIVERSOS		TOTAL	
		Pesos	Dólares	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares
1900.	275,000	1,810,000	—	—	18,730,000	—	2,097,500	25,000	1,962,900
1901.	400,000	5,455,250	—	—	10,350,000	—	900,000	75,000	1,781,000
1902.	40,000	5,627,500	—	—	600,000	200,000	—	—	6,500,000
1903.	—	6,700,000	—	—	6,085,000	4,009,000	—	500,000	5,136,000
1904.	315,000	9,155,000	180,000	16,785,000	26,155,000	—	500,000	—	8,015,000
1905.	4,272,240	21,010,000	390,000	52,000,000	15,000,000	125,010	1,029,000	674,000	25,370,000
									113,700,000

— 72 —

— 73 —

Es útil observar como el capital de las sociedades nuevas no es siempre nuevo y en plata, á menudo son empresas existentes, particulares ó á nombre colectivo que adoptan la forma norteamericana; otras veces sociedades que aumentan su capital; en ocasiones sociedades que tienen su capital parcialmente invertido; en fin, que los aportes son casi siempre importantes y pagados en títulos. Se puede citar el caso de una sociedad minera, creada con un capital de 1,500,000 \$, que se transformó más tarde, en 1905, en otra sociedad con 600,000 de pesos, empleando solamente 1,500,000 pesos líquidos de plata.

A pesar de todo, las cifras alineadas más abajo demuestran la gran especulación de los años 1904 y 1905.

Para completar la colección de reseñas que caracterizan la actividad industrial y comercial del país, nos ajustaremos al movimiento de los bancos, de la importación y exportación:

Cuadro de la actividad bancaria, extraído de la estadística general

31 de Diciembre	Capital pagado	Fondos de reserva	Depósitos		Ahorros y cartera
			Pesos	Pesos	
1901 (1).....	42,120,007	4,428,585	94,537,415	105,100,558	
1902.....	55,500,110	5,124,603	141,542,115	175,101,386	
1903.....	54,150,600	5,536,264	138,286,501	162,860,516	
1904 (2).....	65,332,049	8,319,629	171,036,252	201,601,361	
1905 (3).....	78,047,835	11,134,450	924,107,539	936,984,420	

Movimiento Comercial

AÑOS	1891	1892	1893	1894	1895	1896
	Importación	150,500,700	152,423,104	142,170,505	157,150,160	138,700,413

AÑOS	1891	1892	1893	1894	1895	1896
	Exportación	171,814,975	186,870,355	184,275,572	215,907,751	213,240,182

(1) Los Bancos extranjeros no están comprendidos.

(2) Comprendido un fondo de reserva para dividendos futuros.

(3) Tomado de los cuadros del Ministerio de Hacienda.

En resumen, se puede asegurar que jamás Chile ha visto un período de prosperidad comparable á este de que nos ocupamos.

Una feliz coincidencia, un conjunto de factores se unieron para mantener este movimiento: los elevados precios del salitre, del cobre, del estanfo y de la lana, todos productos de exportación; el espléndido mercado que la agricultura y otras industrias nacionales encontraron en las nuevas empresas de salitre y de minas.

Al mismo tiempo la situación próspera en los Estados Unidos y en Europa daba alas á todas estas empresas proveyéndolas de capitales, abriéndoles créditos, avivándolas.

Es necesario agregar también las emisiones de papel moneda y el depósito en los bancos de fondos fiscales disponibles, operaciones que han contribuido á la expansión de los negocios; despertándose con ellos, desgraciadamente, la especulación que más tarde causó tan enormes perjuicios.

La prosperidad continuaba su curva ascendente el 16 de Agosto de 1906, cuando el terremoto de Valparaíso convirtió en ruinas una gran parte de la zona central del país, la más rica; los destrozos fueron enormes y la situación económica de Chile se afectó gravemente.

Esta catástrofe fué el primer obstáculo que encontró el desarrollo creciente de la prosperidad, aunque al principio no afectó el cambio ni los valores muebles: la prima del oro que era de 28 % antes del terremoto no había subido más que cuatro puntos dos meses después del suceso.

GUILLERMO SUBERCOASEAUX.

(Continuará).

EL PUERTO DE BUENOS AIRES

SREVE BREVE RESEÑA HISTÓRICA

CAPÍTULO I

Desde fines del siglo XVIII en que, por la importancia comercial que adquiría la ciudad de Buenos Aires, eran necesarias otras portuarias que facilitasen todas las operaciones, fueron presentados diversos proyectos para la construcción de un puerto frente á dicha ciudad, sin que ninguno de ellos fuera seriamente considerado, hasta el año 1875, en que por las apremiantes circunstancias en que se hallaba el comercio y previo un convenio entre el Gobierno Federal y el de la Provincia de Buenos Aires, se aprobó el proyecto del Ingeniero Luis A. Huergo para la construcción de un canal que diera acceso marítimo al Riachuelo de Barracas. Sobre esta base se construyeron posteriormente otras obras en el mismo Riachuelo que permitieron el acceso hasta él de los buques de ultramar y fueron los que utilizaron tanto el comercio importador y exportador durante los años comprendidos entre 1876 y 1890, para efectuar sus operaciones.

En estas obras se invirtieron hasta el mencionado año 1890, la suma de \$ 6.340.000 c/s y el producido que de ellas se obtenía llegó á alcanzar á \$ 400.300 por año.

Como se ha dicho, estas obras consistían en la profundización por medio del dragado del Riachuelo, así como la excavación de un canal en el fondo del río que permitiera el pase hasta aquél de los buques de calado. Completaba el sistema la construcción de muelles en la ribera.

Entre tanto, desde el año 1882 el señor Eduardo Madero proponía al Gobierno Nacional la construcción de diques frente á la ciudad de Buenos Aires, mediante el pago á la Empresa del 10 % del importe de las obras, para gastos de administración y dirección de las mismas.

El plano de estas obras, salvo pequeñas modificaciones que se introdujeron durante su construcción, son las que forman el llamado hoy Puerto Madero, es decir, las dársenas Sud y Norte, los diques 1, 2, 3 y 4, el marrallón exterior y los depósitos, vías y aparatos de carga y descarga que los complementan.

El costo de estas obras se calculaba en \$ 20.000.000 oro sellado.

Por ley del 27 de Octubre de 1882 el Honorable Congreso autorizó al P. E. á contratar con el señor Madero la construcción del Puerto de Buenos Aires, para lo cual se emitieron obligaciones hasta la cantidad de \$ 20.000.000 o/s.

Sobre esta base, la Empresa Madero dió comienzo á las obras del puerto á principios del año 1887 principiendo por el Sud y las terminó completamente en Marzo de 1898.

La cantidad de obras efectuadas se indica á continuación:

Excavación	m ³	5.523.138
Mampostería de piedra	>	529.761
Mampostería de piedra irregular	>	11.185
Pilotes de muelles	>	17.103
Trabajos en ladrillos	>	62.500
Trabajos en cemento	>	59.587
Trabajos en fierro	TT	15.112
Mampostería de piedra	m ³	1.342.000
Arena	>	376.715
Ladrillos	nº	28.125.000
Madera	m ³	41.000
Cemento	TT	87.000

II

DESCRIPCIÓN DEL PUERTO DE BUENOS AIRES

A fin de simplificar las descripciones de las obras se considerará el Puerto dividido en las siguientes partes:

- a) Riachuelo;
- b) Deck Sud;
- c) Puerto Madero;
- d) Establecimientos particulares.

a) Riachuelo.

Esta vía, navegable después de las obras de profundización que se llevan á cabo en él desde el año 1875, es aprovechada en la medida de lo posible, para efectuar operaciones de carga y descarga por sus riberas. Actualmente tiene una profundidad de 19.

Las obras que hay construidas en el Riachuelo para facilitar dichas operaciones se reducen á muelles en algunas partes, y depósitos de construcción muy antigua, situados entre las calles Brandzen y Olavarria de 9000 m³ de capacidad.

En la ribera Norte se está terminando la construcción de un muelle de cemento armado, que abarca desde la calle Brandzen hasta la de Brown.

A continuación de él y hasta el Puente de Barracas, existe un muelle de madera, el cual, por su construcción antigua y las consecutivas profundizaciones del Riachuelo, se ha derrumbado en algunas partes, cuando las bajantes del río han impedido que el agua contribuyese á soportar el empuje de las tierras.

Entre tanto se estudia la forma de su reparación, se construyen actualmente planchadas, para permitir la carga y descarga de los buques.

En esta ribera, las operaciones que se efectúan son en su casi totalidad de cabotaje, principalmente de descarga á carros ó de carros de leña, fruta, pescado, etc., operando también en ellas algunos barcos carboneros, y viberas en general á quienes les está vedada la en la entraña al Puerto Madero. Así, también allí cargan ó descargan las lanchas que van á conducir carga al Puerto Madero, ó que procedan de alijo de barcos situados en el mismo.

Los depósitos que reciben mercaderías son, con excepción de los dos nombrados de la calle Brandzen, particulares los cuales han sido habilitados por concesión del Gobierno Nacional para almacénar mercaderías de corréu, hasta tanto abonen los correspondientes derechos de importación y puedan entrar á plaza.

Así también, hay instalados en esta Ribera depósitos de las grandes casas de comercio de la Ciudad, y en ellas reciben las mercaderías que importan, valiéndose de sus propios elementos, (guinches y zonas decauville), que el Gobierno les permite instalar mediante el pago del arrendamiento por el terreno que ocupan, puesto que el Gobierno Nacional no tiene elementos de descarga en dicho muelle.

El único espacio con que se cuenta para hacer operaciones de carga y descarga en esta parte, es la calle Pedro Mendoza, cuyo ancho medio es de 30 metros lineales, la que también es recorrida por una doble vía de tranvías, y sirve para el tráfico edilicio de la ciudad. Es también recorrida por una vía de ferrocarriles de trocha ancha que da acceso al Puerto al material rodante del Ferrocarril del Sud y del Oeste.

Por estas razones, y dado el poco espacio de que se dispone, tanto las operaciones de descarga como el tráfico se efectúan con mucha dificultad.

En la Ribera Sud, existe un muelle de madera de construcción reciente. La longitud de este muelle es de 1200 metros.

Aguas abajo de este, existe un muelle de madera construido por el Ferrocarril Sud que llega hasta el Dock Sud.

En esta ribera, el Gobierno Nacional ha expropiado una faja de terreno cuyo ancho medio es de 35 metros, pero dado el poco espacio disponible no ha efectuado en ella ninguna instalación para complementar el muelle, la que por otra parte se encuentra en condiciones desventajosas, pues el acceso terrestre de la ciudad es difícil, dado el aislamiento en que se encuentra. El primer puente carrotero que une las dos riberas es el levadizo situado en la prolongación de la calle Vieytes.

Las operaciones más importantes que se efectúan en esta ribera, son las de carga y descarga de los establecimientos particulares que allí están instalados siendo los principales el Mercado Central de Frutos, el frigorífico «La Blanca», Molino y Elevador «Anglo An-

gentino, Constructora de ladrillos «La Plateense», varios varaderos y talleres de marina, etc.

El desarrollo total de los muelles en el Riachuelo comprende las partes derrumbadas y que en breve deberán ser reconstruidas alcanza á 6.000 metros que se descomponen, Ribera Norte 4.200; Ribera Sud 1.800 metros.

La utilización del Riachuelo ha estado limitada hasta la calle Vieytes, por motivo del puente fijo que allí tiene instalado el F. C. S., lo que impedía que la navegación pudiera desarrollarse. En breve este puente deberá ser levantado pues ya se ha librado al servicio público otro giratorio (Scherzer), que la Empresa construyó en sustitución de aquél. Esto, dando á los trabajos que lleva á cabo la Sociedad Canalización del Riachuelo, en uso de la concesión que le fué otorgada por el H. Congreso de la Nación, la que restituye y profundiza el cauce del Riachuelo, lo que permite suponer que el Riachuelo hasta el Puente Alsina, —prestará buenos servicios á la navegación de esbotaje. La sociedad mencionada deberá, una vez terminada la canalización construir depósitos y muelles para efectuar operaciones de embargue y descargue.

6.—DOCK SUD

Por ley del Honorable Congreso del 19 de Octubre de 1881 se concedió á los señores Paul Angulo y Cía, el derecho de construir y explotar un cauce de navegación que, partiendo del ante-puerto del Riachuelo, terminara en la estación Mitre del Ferrocarril á la Eisenada (hoy F. C. Sud).

Las condiciones bajo las cuales se concedió esta autorización están especificadas en el apéndice.

Este Dock pertenece á una Compañía Anónima cuyo principal accionista es el Ferrocarril Sud, que es el que administra la obra.

Las obras, cuya primera sección de 908 metros lineales de longitud ya está terminada, consiste en un Dock de esta misma longitud á cuyo fin se ha construido una dársena con el objeto de facilitar en ella las maniobras de los buques.

En el costado Oeste se ha construido un muelle de madera, y en el costado Este uno de mampostería de piedra asentado sobre coronas de hormigón.

El muelle de mampostería ha ocasionado grandes inconvenientes y gastos, dado la clase del suelo, en que iban a ser fundados, pues a causa de ello hubo de ser completamente reparado.

El Dock es abierto al Río y tiene un ancho medio de 92 metros y una profundidad de 7 metros bajo el cero.

Está dotado de los correspondientes depósitos, guinchos, vías férreas, cintas cargadoras, etc., en la forma que se expresa a continuación:

(Los reglamentos y tarifas pueden verse en el Capítulo III, no pretendiendo ser éstas más bajas que las del Puerto de Buenos Aires.

Muelles:

Orienta con 2000 metros lineales de muelle utilizable, de los cuales, como se ha dicho, el del costado Oeste es de madera, y el de Este, de mampostería fundado en coronas de hormigón.

Depósitos:

Existen en el Dock Sud siete depósitos de fierro, de los cuales tres de dos pisos y los restantes de un solo piso.

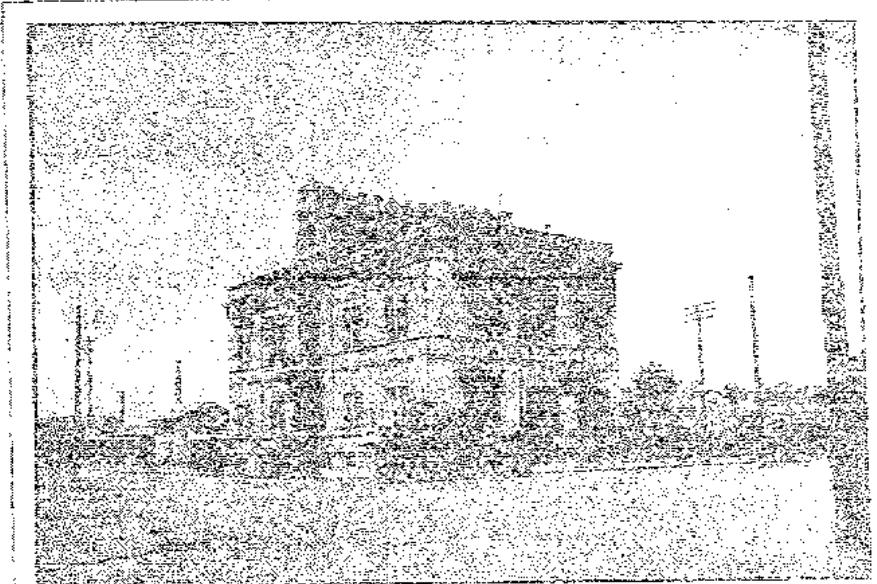
En los depósitos de dos pisos la conducción de mercaderías de un piso al otro, se hace por medio de cintas transportadoras, de una capacidad de 60 toneladas.

En el cuadro siguiente se expresan las principales características de estas instalaciones.

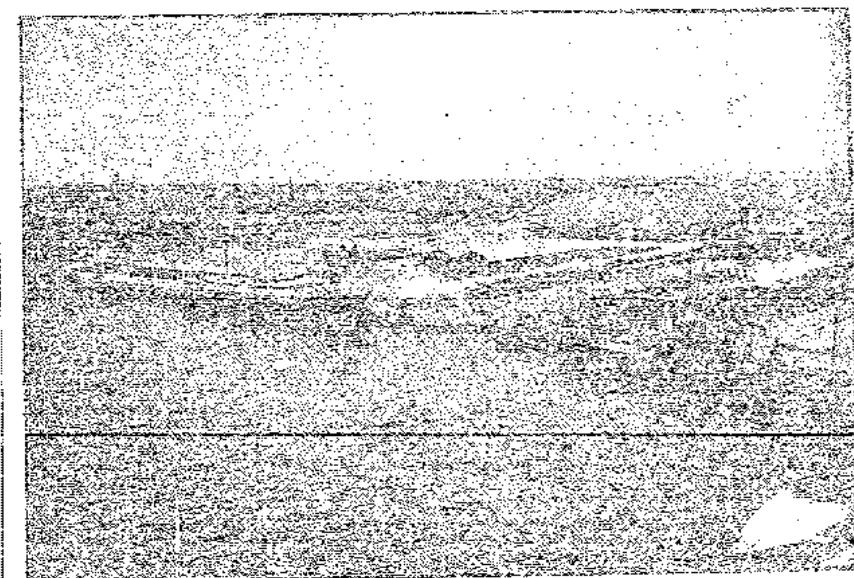
Número de depósitos	Nº de pisos	Dimensiones m. m. m.	Superficie abierta	Capacidad bruta	Capacidad neta
3	2	100X10X30	6.000	30.000	21.000
5	1	110X10X4,50	7.800	35.000	24.570
7	1	90X20X4,50	1.800	7.200	5.040
Totales...			15.400	72.200	50.610

Guinchos:

La instalación de guinchos comprende:



DIRECCIÓN DEL PUERTO



TALLERES DE MARINA

1	de 30.000	Kg. de poder ó sea	30.000	Kilogramos
3	de 10.000	»	30.000	»
4	de 5.000	»	20.000	»
8	de 3.000	»	24.000	»
14	de 1.500	»	21.000	»

30 guirnaches con un poder total de 125.000 Kilogramos.

Cintas cargadoras:

El Dock Sud cuenta con (6) cintas cargadoras eléctricas destinadas á facilitar el embarque de cereales de depósitos y vías extensivas.

Estas tiene una capacidad de 60 toneladas por hora, lo que da una capacidad total por hora de 360 toneladas.

Vías férreas:

Las diferentes partes del Dock Sud están ligadas por vías férreas y unidas á la red general del Ferrocarril Sud por medio de la vía que va á General Mitre.

La longitud de vías en el Dock asciende á 9.000 metros.

Construcciones varias:

Existen á más en el Dock diferentes casillas para el servicio administrativo del mismo, así como para el correspondiente destacamento del Resguardo.

Rodea todo este conjunto una calle de 20 metros de ancho.

a)—PUERTO MADERO

Por esta designación se entiende toda la obra portuaria que fué contratada con la empresa del mismo nombre, con los agregados que la práctica ha demostrado la necesidad de haberlo, y que está situada al Este de la ciudad de Buenos Aires, desde la calle Brandenzen hasta la de San Martín, ocupando terrenos que fueron ganados al Río de La Plata,—desde el actual Paseo Colón y de Julio.

Esta obra, amplia y grande para la época en que se resolvió efectuarla, y ya insuficiente hace algún tiempo, se compone de dos grandes dársenas de entrada, Norte y Sud, cuatro diques oscilantes, dos diques de arena y un muelleón exterior que forma el sistema al

que dan acceso dos canales de entrada Norte y Sud. Las comunicaciones entre ambos lados de los diques, se efectúa por medio de puentes giratorios que están instalados en los parajes construidos al efecto.

La Dársena Sud.—Que fué la primera obra que se llevó á cabo, tiene un ancho medio de 110 metros y se comunica con el dique 1 por medio de la escueta Sud, cuya longitud es de 134 metros y su ancho de 20 metros.

La profundidad de la Dársena Sud es de 21' y salvo en algunos parajes al lado de los muelles en que se le ha dado una profundidad mayor, para facilitar el atraque de barcos de mucho calado é impedir que, como es abierto, las bajantes dejen á los barcos varados.

Sobre el costado Oeste de la Dársena Sud existe un muelle de madera de 1038 metros de longitud, tres galpones de fierro de un solo piso, 24 grúas eléctricos de pórtico, móviles, de 2 y 4 toneladas de poder, y una vía férrea. En este muelle operan exclusivamente barcos de cabotaje (servicio de pasajeros á Montevideo); y de los depósitos, unos se destinan á mercaderías de removido y revisación de equipajes, y los otros para mercaderías generales.

Sobre el costado Este, se encuentran instalados depósitos de carbón exclusivamente. Las carboneras de Wilson Sons y C^o, que surten de carbón al puerto y la Ciudad, las del Ministerio de Marina, la de la empresa Mihanovich, etc., ocupan los terrenos situados detrás del talud de piedra que existe en este paraje.

A continuación se encuentran los talleres del Ministerio de Obras Públicas.

Las carboneras de Wilson Sons y C^o, han instalado un riel de madera sobre el talud, y 2 guinches hidráulicos para facilitar la descarga del carbón.

El dique n.º 1.—Tiene una longitud de 570 metros y un ancho de 160 metros, siendo su profundidad de 23'9" bajo el cero. Está unido al dique 2, por medio de un pasaje de metros 20 de ancho.

Sobre el lado Oeste existen dos depósitos de material de metros sexgo metros de planta y dos galpones de fierro de metros 15.35x126 metros, 17 guinchos hidráulicos de 1.5 toneladas de poder, uno de 1.4 á 2.5 toneladas y otro de 5 á 10 toneladas, los correspondientes cabrestantes y dos vías férreas.

En el costado Sur, que es aprovechable por la elevación de la escollera Sur, hay un depósito de tierra de dos pisos de muros 1x1x1½
de planta, cuatro guinchos de 1 a 2.5 toneladas de paler y una vía
férrea.

El costado Este, está ocupado en gran parte por el embarcadero de animales en pie, y el resto, no tiene instalación alguna. Dicho embarcadero deberá salir, según decreto del P. E. de fecha Noviembre 30 de 1907 del sitio que ocupa y trasladarse á la Dársena Sud, lado Este). En este lado se han colocado varios guinchos, hijos pesados que extraer de sus bodegas, á saber: 12 de 15 ton., 2 de 5 á 10 ton. y 2 de 7 á 15 toneladas de poder, con sus correspondientes cabrestantes.

Las cabeceras del Norte están utilizadas por guiches instalados por particulares con permiso del P. E. para descargar arena, piedra y materiales de construcción.

El dique n.º 2.—Tiene medidas iguales al dique 1, anteriormente descripto y está unido al dique 3 por un pasaje de 20 metros de ancho y 80 de longitud.

Sobre la rib. a Oeste, la dotación de depósitos, vías y gárgolas es igual al mismo costado del dique 1.

El costado Este está casi totalmente ocupado por el elevado de Ferrocarril Central Argentino, cuya descripción se hará más adelante.

Las cabeceras Norte y Sud que quedan libres a ambos lados de los pasajes, son utilizadas por particulares, los cuales han instalado con permiso del R. E. y previo pago del arrendamiento del terreno que ocupan, grúndies á vapor con objeto de proceder á la descarga de artículos de construcción de las lanchas que los conducen, éstos, para de allí ser transportados hasta la ciudad.

El dique n.º 3. — Tiene una longitud de 690 metros, un ancho de 160 metros y una profundidad de 23'9" y está unido al dique 4 por un pasaje de 20 metros de ancho por 74'50 de largo. Sobre el costado Oeste, existen cinco depósitos de mampostería, de cuatro pisos y sótanos, con una planta de metros 94'50x26'68, los cuales están reunidos como los de mampostería de los diques 1, 2 y 4 de pescantes fijos de 1.5 ton. de poder para entrega de mercaderías, así como de ascensores para conducir bultos de un piso á otro. En

el mismo costado, han instalado 20 guinchos hidráulicos de 1.5 toneladas de poder y una vía férrea,

El costado Este, está ocupado por el molino y elevador Río de La Plata, cuya descripción se hará separadamente. En el resto de este costado hay instaladas seis cintas eléctricas transportadoras situadas perpendicularmente al muelle para embarcar cereales de vagones situados en vías de afuera. Hay también instalados 7 guinchos hidráulicos de 1.5 toneladas de poder.

Las cabeceras Sud y Norte son utilizadas en la forma que se expresó para el dique 3.

El dique n.º 4.—Tiene una longitud de 630 metros, un ancho de 160 metros y una profundidad de 23'9", estando unido á la Dársena Norte por medio de la esclusa del mismo nombre, cuya longitud es de 197 metros y su ancho de 25 metros.

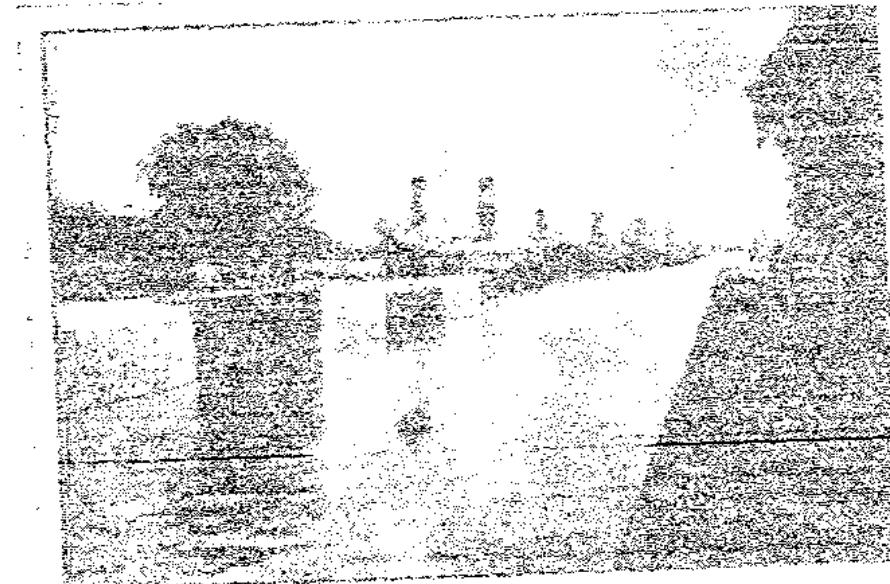
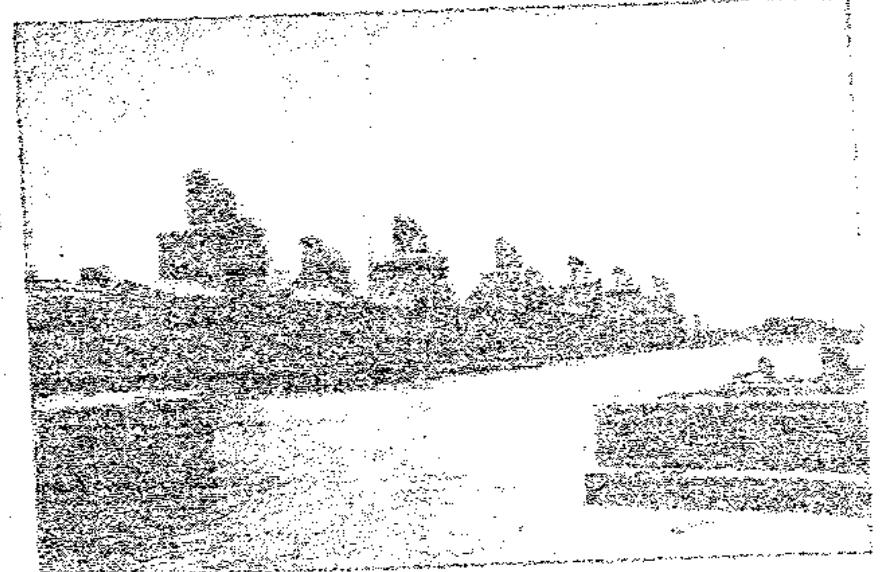
Sobre el costado Oeste, existen cuatro (4) depósitos, (uno de ellos ha sido destruido por un incendio, en Setiembre de 1906 y en breve será reconstruido) de cuatro pisos y un sótano, cuya planta tiene 116.64 metros de longitud por 26.68 de ancho,

Hay instalados en este costado 16 guinchos hidráulicos de 1.5 toneladas de poder, con sus correspondientes cabrestantes, y una vía férrea.

En el costado Este, hay instaladas diez (10) cintas eléctricas transportadoras fijas iguales á las instaladas en el dique 3, y de las que se ha hecho ya mención.

Así también hay instalados 8 pescantes hidráulicos de 1.5 ton. de poder y 7 igualmente hidráulicos de 1 ó 2.5 ton. de poder. Las cabeceras Norte y Sud son ocupadas por guinchos particulares. En la cabecera S. R. la Compañía Arenera del Vizcaíno ha instalado un aparato refouler á succión á fin de activar por este medio la descarga de arena, la cual es llevada mezclada con agua hasta los depósitos que la compañía tiene instalados en los terrenos situados al Este del dique 4.

La Dársena Norte.—De forma irregular, es un pentágono en cuya espalda se ha dejado una abertura de 100 metros para permitir la entrada de los buques al puerto, dejando á cada lado dos cabeceras de 200 metros una y de 225 la otra. Después, el lado Oeste tiene 390 metros, el Sur 377 metros y el Norte 335 metros, arrojando una



superficie total para la dársena de 754.000 metros cuadrados, trascendiendo una profundidad de 21'3".

Sobre el costado Oeste, hay instalados tres galpones de fierro cuya planta es de 93.29x25 metros lineales, así como 11 guinchos hidráulicos de 1.5 toneladas de poder y dos vías férreas.

En el costado Sur, existe un galpón viejo, que antes se destinaba á la revisión de equipajes, y que en breve deberá ser reemplazado; del otro lado de la esclusa, existe un galpón de fierro nuevo de 119.88x25 metros lineales y á su continuación se han instalado guinchos particulares para la descarga de materiales de construcción. En este costado hay instalados 6 guinchos de 1 y 2.5 toneladas de poder.

En las dos cabeceras Este, hay construidos galpones de fierro de 106.98x25 y 4 guinchos de 1 y 2.5 toneladas de poder.

En el costado Norte existe primeramente un gran edificio destinado al embarque y desembarque de pasajeros, revisión de equipajes, al Este un guinche fijo de 30 toneladas de poder, y aún más al Este, dos diques de arena y los Talleres de Marina. Estos diques miden de longitud 150 y 180 metros respectivamente, los cuales prestan servicios para el carenaje de los barcos de la armada y del comercio en general. La Dársena Norte, está defendida de los efectos del viento y de la marejada por dos rompeolas situados á los costados del Canal Norte y paralelamente al mismo que se prolongan hasta el kilómetro 1.

Canales de acceso.—El acceso marítimo al Puerto de la Capital, está dado por dos canales.—Uno al Norte de 25 km. de longitud que sale de las aguas bajas del Río de La Plata (23') y llega hasta la Dársena Norte, y el otro que arranca del km. 9.600 del anterior y va al Riachuelo con una longitud de 8.200 metros. El primero tiene una profundidad de 23 pies en el eje y el segundo de 21 1/2.

La clase de terreno que atraviesa los canales, como su dirección, hacen que se produzcan en ellos continuos aterramientos, de los que dan una idea la cantidad que se indica á continuación del ancho del llenado de los mismos durante los últimos cuatro años:

1904.....	3.693.626	metros cúbicos
1905.....	3.778.800	" "
1906.....	3.804.778	" "
1907.....	3.733.586	" "

Estos rellenos son extraídos por medio del dragado, así como los que se producen en el Riachuelo.

Diques de catena—Como se expresó anteriormente, existen en la Dársena Norte, dos diques de catena de 130 y 150 metros de longitud respectivamente y un ancho de 20 en el coronamiento.

La altura del agua es de 20' (6.09 m.) desde el suelo de los diques hasta el cero de la escala.

Las compuertas son del sistema barco-puerta, tienen 7.50 de ancho y pesan con el lastre 420 tn.

El agua es introducida en los diques por dos tunellos colocados en los costados de la entrada, cerrados por compuertas pequeñas.—Los diques pueden llenarse en 20 minutos.

Las bombas para vaciar el dique, están accionadas por dos motores horizontales y pueden vaciar 35.000 tn. de agua en tres horas y media.

(A continuación se da como elemento ilustrativo, tres cuadros en que figuran los promedios de los bajamarés, pleomares e intensidad y dirección del viento en el Puerto de Buenos Aires).

**INTENSIDAD MÁXIMA DEL VIENTO Y DIRECCIÓN RESPECTIVA
OBSERVADA CADA DÍA DEL AÑO 1908**

Estación del viento	Intensidad del viento en Kilómetros por hora												Total paradas
	5 a 6	10 a 12	15 a 20	20 a 25	25 a 30	30 a 35	35 a 40	40 a 45	45 a 50	50 a 55	55 a 60	60 a 65	
N. N. E.	8	10	12	14	16	18	19	20	21	22	23	24	1
W. N. E.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E. N. E.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S. E.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S. S. E.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S. S. W.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S. O.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S. S. O.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S. O. S. O.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S. O. N. O.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N. S. O.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total paradas	8	28	33	35	36	36	37	38	39	39	40	40	33

Promedio de la frecuencia anual de las altamaras en el puerto
de Buenos Aires

NIVEL A QUE HAN LLEGADO LAS ALTAMAREAS	NÚMERO DE VECES QUE SE PRODUCEN POR AÑO
De 0 a + 0.50	—
De 0.50 a + 0.60	59
De 0.60 a + 0.70	59
De 0.70 a + 0.80	30
De 0.80 a + 0.90	52
De 0.90 a + 1.00	39
De 1.00 a + 1.10	61
De 1.10 a + 1.20	36
De 1.20 a + 1.30	49
De 1.30 a + 1.40	50
De 1.40 a + 1.50	33
De 1.50 a + 2.00	—
De 2.00 a + 2.50	—
De 2.50 a + 3.00	7

Nota.—Estos datos se refieren al promedio de dos años de observaciones. La más alta marea registrada en las Obras del Riachuelo fué de + 3.86 m., y se produjo el 1º de Noviembre de 1890. Las Obras de Salubridad de la Nación han constatado una marea de 4.05 m. en Agosto de 1892. El cero del plano de referencia de las mareas corresponde a las aguas bajas ordinarias en el Puerto de Buenos Aires y está situado a 19.001 m. debajo de la estrella del peristilo de la Catedral.

Promedio de la frecuencia anual de las bajamaras en el puerto
de Buenos Aires

NIVEL A QUE HAN LLEGADO LAS BAJAMARES	NÚMERO DE VECES QUE SE PRODUCEN POR AÑO
De - 5.00 a - 2.50	—
De - 2.50 a - 2.00	—
De - 2.00 a - 1.50	—
De - 1.50 a - 1.00	—
De - 1.00 a - 0.60	1
De - 0.60 a - 0.30	—
De - 0.30 a - 0.20	—
De - 0.20 a - 0.10	—
De - 0.10 a - 0.05	—
De - 0.05 a + 0.50	51
De + 0.50 a + 1.00	54
De + 1.00 a + 1.50	—
De + 1.50 a + 2.00	—

Nota.—Estos datos se refieren al promedio de dos años de observaciones, (1897 a 1898). Según la planilla precedente ha habido 8 mareas en las que el nivel del agua estuvo siempre arriba de 1.50 m. sobre cero, 25 en las que sobrepasó 1 m. sobre cero, etc.

La más baja marea observada, fué la que se produjo el 20 de Mayo de 1898 que alcanzó a 2.65 metros bajo cero.

El cero del plano de referencia de las mareas, corresponde al nivel de aguas bajas ordinarias en el Puerto de Buenos Aires y está situado a 19.001 de la estrella del peristilo de la Catedral.

— 89 —

Muelles.—Los tipos de los muelles usados en la construcción del Puerto Madero, pueden verse en los cortes transversales que se adjuntan en la lámina N° 3 de cada una de las partes que lo componen.

El muelle de madera del costado Oeste de la Dársena Sud fuvo que ser reconstruido en toda la parte que quedaba fuera del agua y en una longitud de 1038 metros, debido al mal estado en que se encontraba.

Todos los muelles están provistos de las correspondientes afías de amarre y en las cabeceras de los diques, escaleras, para facilitar el acceso á las embarcaciones menores. El muralón exterior, desde la Dársena Norte hasta la prolongación de la calle Belgrano es de piedra y el resto de madera, cuyo estado de deterioro exige una inmediata reparación. En el ángulo SE. de la Dársena Norte se dejó una abertura en el muelle con objeto de ampliar el puerto por esa parte, cuando fuera necesario hacerlo, á cuyo fin se dejó sin rellenar los terrenos situados entre los diques 3 y 4 y el muralón exterior. Pero como se verá más adelante, tal idea ha sido abandonada por inconveniente, y los terrenos mencionados ya están rellenándose.

El desarrollo total de muelles del Puerto Madero es de 8566 metros lineales mas 900 metros de talud, situado al Este de la Dársena Sud. De estos 8566 metros, 7161 metros son utilizados para la carga y descarga de mercaderías, 200 para embarque y desembarque de pasajeros, y los 1205 restante forman las cabeceras de los diques y Dársena Sud, los cuales, como ya se ha dicho son utilizados en la descarga de materiales de construcción.

El área de agua comprendida por los 9466 metros lineales de extensión de diques que tiene el Puerto Madero es de 659.200 metros cuadrados, es decir próximamente (66) sesenta y seis hectáreas.

Depósitos.—El número de depósitos del Puerto Madero se eleva á la cantidad de 26 depósitos (sin computar el incendiado del dique 4, y que debe ser reconstruido) de los cuales (12) son de mampostería de varios pisos, uno (1) de fierro de un piso y un sótano y los trece (13) restantes, son galpones de fierro de un solo piso.

Los depósitos de mampostería, tienen instalados en los costados Oeste, gráas fijas hidráulicas de un poder de 1.500 kg. así como acensoras de igual poder. Los primeros se utilizan para entregar las mercaderías de los distintos pisos de depósitos á los carros, y los se-

grúas para elevarlos. Los depósitos de los diques 1 y 2 están divididos en tres secciones, las cuales no tienen comunicación interior entre sí, para disminuir el peligro en casos de incendio. Tales comunicaciones son exteriores, en forma de balcón para facilitar a los empleados del depósito su pase de una sección a otra. En el costado Este se han provisto a estos depósitos, en las aberturas correspondientes de plataformas de acero armado, giratorias, puesto que por carecer de ellos se hacia difícil en las misiones la recepción de mercaderías.

Los pisos de los depósitos de manpostería son de madera, así como las escaleras que los unen, con el consiguiente peligro para el caso de incendio.

Los depósitos están todos iluminados interiormente a luz eléctrica a razón de media baba por metro cuadrado.

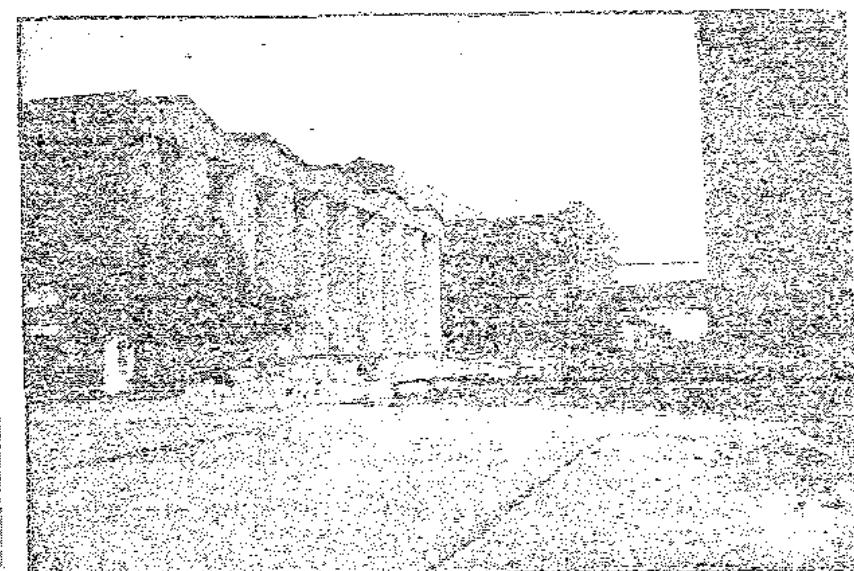
El transporte de mercaderías en el interior se hace por medio de diables, carretilas de dos ruedas muy bajas, de un tipo análogo a las empleadas en las estaciones de ferrocarriles, aunque un poco más pequeñas.

Recientemente se ha instalado en el primer piso del primer depósito del dique 3 una red Decauville con vías giratorias, y 24 zorras, con el objeto de efectuar un ensayo sobre el resultado que tal sistema puede dar en la práctica, el que aún se encuentra en estudio.

Los depósitos de fierro de la Dársena Norte son recientemente construidos y se justifica el tipo elegido por la premura con que se les quería tener instalados.

Al Este del dique 1 existen dos depósitos de fierro de reciente construcción de 400 + 28^m destinado al almacenamiento de artículos de corralón.

A continuación se expresa por medio de un cuadro explicativo las dimensiones principales, superficie cubierta capacidad bruta y neta, etc. de todos los depósitos del Puerto Madero, así como los totales respectivos.



ESTADÍSTICA. PÁGINA 3

UBICACION	CANTIDAD	PRECIO	VALOR	DIA 14 DE MARZO DE 1955		COMENTARIOS
				PRECIO	CANTIDAD	
Dique Sud.	6	1	7,500	50,000	71,400	120,00
Dique 1.	1	2	6,800	21,300	15,000	16,00
" 1.	2	1	5,800	20,400	14,500	16,75
" 1.	2	2	5,800	19,200	40,000	50,00
" 2.	2	1	5,800	19,200	19,200	18,85
" 2.	2	1	5,800	19,200	19,200	19,00
" 3.	2	2	5,800	19,200	19,200	19,00
" 4.	5	3	65,500	127,000	130,000	126,00
" 4.	5	2	40,900	140,700	28,450	116,80
" 4.	5	1	6,900	27,500	19,570	19,20
Tierra seca Norte	5	1	6,900	27,500	14,890	136,58
" 6.	2	1	5,800	21,200	14,890	136,58
" 6.	1	1	2,900	11,500	3,570	119,66
E. Dique 1.	2	1	20,000	80,000	60,000	40,00
				211,700	678,500	674,327

Habiéndose hecho sentir la falta de depósitos en el Puerto de Buenos Aires, se ha dispuesto la construcción de otros nuevos, por ley del H. C. n.º 3126, obras que están descriptas al final de este capítulo en el párrafo en que se tratan «Obras proyectadas en vías de ejecución».

Vías férreas y tracción.—La red de vías férreas del Puerto de Buenos Aires existente al día 31 de Diciembre de 1908 está consignada, en el plano general que forma la lámina 2.

El tipo de riel usado es el inglés de 37 kg. que está asentado sobre durmientes de manera sin balastro.

Por los perfiles que se observaban al tiempo de construirse estas vías en algunas partes, no existen las medidas exigidas por el perfil mínimo de obras vigentes, razón por la cual no pueden entrar wagones del tipo nuevo, (40 ó 42 tn.), ó si lo hacen es con grave riesgo para los guinches y plataforma de los depósitos. En breve este inconveniente será salvado, pues, se llevarán á cabo las obras necesarias para ello.

La longitud total de vías en el Puerto, es de 96 km., con cambios y desvíos que se dividen así:

Vías de trabajo.....	20 km
Vías de maniobras y estacionamiento de wagones...	76 >

A fin de efectuar la tracción de los wagones que son conducidos al Puerto por las empresas ferrocarrileras y entregados al mismo en sus empalmes, se dispone de treinta (30) locomotoras, (20 inglesas y 20 alemanas) de tipo liviano de maniobras y aptas para curvas de poco radio.

Así, también y para efectuar el servicio de transporte de mercaderías á los nuevos depósitos de ferretería, situados en la parte Este del dique I, el Puerto dispone de 400 (cuatrocientos) vagones plataformas.

De éstos, veinte (20) han sido cedidos al Puerto de La Plata y doscientos (200) arrendados al Ferro Carril Andino, los que deberá devolver conforme les sean pedidos por el Puerto de Buenos Aires. A más, por un convenio celebrado con la Dirección General de Ferro Carriles se han cambiado cuarenta (40) vagones plataformas de los mencionados anteriormente por cincuenta y cinco (55) wago-

nes cubiertos de 20 toneladas de capacidad, de modo que el efecto de este material rodante es de:

Wagones plataformas, (40 tn.).	360
" cubiertos, (21 tn.)	55
Total	415 vagones

Existen tres puentes básulas destinados al pesaje de wagones; una en el Empalme Norte destinados á los wagones que entran por el mismo con una capacidad de 70 tn., otra igual en Parrilla (dique 2 y 1 Este) para los wagones que procedan de Empalme Sud, y una tercera en la calle Belgrano destinada al pesaje de los wagones de la Empresa de las Catalinas.

Se cuenta también con una grúa locomóvil para el caso de accidentes de 15 toneladas de poder, la cual presta buenos servicios á la Administración.

El Puerto de Buenos Aires cuenta con un taller completo situado al Este de la Dársena Sud, para atender la conservación de este material rodante, y demás que sean necesarios.

Aparatos de carga y descarga:

Maquinarias hidráulicas.—Con excepción de los 24 guinches instalados en la parte Oeste de la Dársena Sud, de las grúas flotantes (3) que son á vapor y de las cintas cargadoras, todos los demás aparatos de carga y descarga de mercaderías, á saber: guinches de entregas de los depósitos, ascensores, cabrestantes, etc., etc., son movidos así como los puentes, puentes de esclusas, etc., á presión hidráulica.

El agua en presión es suministrada por dos usinas, la Norte y la Sud, la primera con dos motores ingleses de 450 H. P. cada uno y la segunda con dos motores holandeses de 300 H. P. cada uno.

La presión adoptada para el agua es de 50 kg. cm.²

El agua presionada por las máquinas motrices, por las bombas accionadas por aquellas y el acumulador es enviada á los diferentes puntos de trabajo por una cañería adecuada y una vez usada es expulsada á los diques.

El agua á presión es también usada para casos de incendio, á cuyo efecto hay instalados en sitios apropiados los correspondientesyectores que arrojan 750 l.m.

La dotación completa á que debe servir el agua presionada es la siguiente:

Arminilladores	3
Esclusas	2
Compuertas de dos hojas	5
Alcantarillas de las esclusas	8
Puentes de 25 metros de luz libre	5
Puentes de 20 metros de luz libre	4
Ejectores para incendio	37
Ascensores	32
Cabrestantes de 5 TT	14
Cabrestantes de 1.5 TT	24
Pescantes hidráulicos (compartiendo dos que tiene instalados Wilson Sons y C., pagando el agua que consumuen 191	

LAS GRUAS Á VAPOR con que cuenta el Puerto son tres flocantes, cuyo poder máximo es de 35, 60 y 100 toneladas respectivamente. Estas dos últimas han llegado recientemente de Europa, donde fueron construidas. Pueden funcionar con otro tambor dando la primera un poder de 5 tn., la segunda un poder de 10 y la tercera un poder de 50 tn.

La altura máxima del gancho sobre el nivel del agua en las dos últimas, es de 24 metros, y su radio libre fuera de la embarcación 830 metros.

El Puerto cuenta también con cuatro guinchos á vapor de un poder de cinco toneladas cada uno.

LOS APARATOS DE CARGA ELÉCTRICOS consisten primeramente en 16 cintas transportadoras fijas, con correas de goma y super-estructura de acero laminado. Su capacidad es de 100 toneladas por hora cargando cereales en bolsas y 150 toneladas por hora cargando á granel.

La corriente es suministrada por la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad, en la forma indicada en el párrafo siguiente de este Capítulo.

Hay también, quince cintas eléctricas transportadoras móviles, que sirven de complemento á las anteriores ó para operar directamente. Su capacidad es de 100 toneladas por hora y su longitud de 10 metros.

Los guinches eléctricos, tienen un poder de 2 á 4 tn. de poder; fueron adquiridos con destino al muelle construido por el Gobierno Nacional en la Rivera Sud del Riachuelo; en vista de los buques resultados que había dado este sistema en puertos extranjeros y entre ellos el de Hamburgo, máxime considerando que hasta la Rivera Sud hubiera sido difícil llegar la cañería Hidráulica.

Fueron colocados en el sitio en que se encuentran debido á la falta de otro elemento de explotación en el referido muelle de la Ribera Sud del Riachuelo, donde el Gobierno Nacional sólo cuenta con 35 metros de ribera, lo que hacían innecesarios sus servicios en aquella parte.

De acuerdo con lo expuesto, el Gobierno Nacional cuenta con los siguientes elementos de carga y descarga en el Puerto de Buenos Aires.

						Totales	
Cintas para embarque de cereales, 16 á 100 tn. c/u. 1.600						tn./a.	
Pescantes para el trabajo de los muelles. Hidráulicos:							
109	Moviles	de	1500	kg.	cada uno	163	tn.
24	"	de	1000	"	á 2.000 "	60	"
3	"	de	7000	"	á 15000 "	45	"
4	"	de	5000	"	á 10000 "	40	"
1	Fijo	de	15	"	á 30000 kg	30	"
Eléctricos:							
24	Moviles	de	2 á 4	tn.	.....	96	"
A vapor:							
1	grúa flotante	de	35.000	kg.	.....	35	"
1	"	de	60.000	"	.....	60	"
1	"	de	100.000	"	.....	100	"
4	guinches	de	15.000	kg.	.....	20	"
Total de poder						649 ins.	

Servicios eléctricos del Puerto.—El alumbrado eléctrico del Puerto de Buenos Aires, se hizo hasta el año 1905 con la corriente que suministraban dos usinas de propiedad del Gobierno Nacional, una situada en la cabecera N. O. del dique 2 y la otra en el Riachuelo, cerca del paraje denominado «Tres Esquinas» con una capacidad suficiente para alimentar 500 lámparas de arco.

En el año mencionado, en el cual se terminó la amortización de las usinas, el servicio no podía hacerse sino en forma deficiente y poco económica, por la clase de maquinarias que se poseían. A más, siendo el coeficiente de carga de los mismos muy irregular, la corriente que se producía se obtenía por un costo medio de \$ o/s 0.075 el km. hora.

Estas circunstancias coincidieron con una propuesta presentada al Gobierno Nacional por la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad, la que se comprometía á suministrar corriente al Puerto de Buenos Aires, tanto para iluminación como para fuerza electromotriz.

Ante la perspectiva de tener que desembolsar un gran capital para la reavivación de las Usinas, y por la conveniencia de la propuesta presentada al S. G. fué aceptada ésta por Decreto de fecha Julio 10 de 1905.

Como consecuencia de lo expuesto, la Compañía transformó todo el material que existía y los unió á sus redes, inaugurándose el nuevo servicio en Enero de 1906.

En el mes de Mayo del mismo año se clausuraron las Usinas nacionales, y en la actualidad se procede á la venta de las maquinarias depositadas en ellas.

Los precios por la corriente convenida son los siguientes:

Alumbrado	\$	o/s	0.06	por km. hora
Fuerza Motriz	>	>	0.0375	> > >

Siendo á cargo de la Compañía la conservación y manutención de las lámparas.

En caso de faltas en el servicio, la Compañía se hace responsable de las multas establecidas en el contrato.

En la actualidad existen los siguientes aparatos de iluminación. Iluminación exterior del Puerto Madero; 328 lámparas de

arco con un poder lumínoso de bujías 228.700

Iluminación exterior del Riachuelo; lámparas de arcos con un poder lumínoso de bujías 89.100

Total bujías 317.800

Iluminación interior de las oficinas, depósitos de aduana, etc. 5.100 lamp. incandescentes de 16 bujías con total.... 81.600

Total general Bujías 398.400

En cuanto á la fuerza eléctrica-motriz, ésta se utiliza para ciertas cargadoras fijas y móviles y para los pescantes eléctricos, á cuyo efecto se han establecido los correspondientes cables alimentadores.

Carreras, aguas corrientes, etc.—Casi todas las calles de circulación del Puerto están pavimentadas con adoquines de granito, ó macadamizadas. En el resto se desarrolla un plan general de pavimentación, de manera que en breve todas las calles estarán pavimentadas.

En la actualidad existen las siguientes superficies pavimentadas:

Superficie pavimentada con adoquín de granito.....	m ²	184.961
Superficie en construcción con adoquín de granito.....	=	14.938
Superficie macadamizada.....	=	43.200
Total en metros cuadrados.....	m ²	343.899

Todo el puerto tiene un servicio de aguas corrientes de la red general de la ciudad, así como de cloacas para aguas servidas y conductos para las pluviales.

a) ESTABLECIMIENTOS E INSTALACIONES PARTICULARES

A parte del Dock Sud, en que los servicios que se efectúan lo son todos por la cooperación del capital privado; dentro del Puerto Madero y del Riachuelo existen establecimientos particulares destinados á facilitar las operaciones de carga y descarga y el almacenamiento de mercaderías, servicio que efectúan de acuerdo con lo establecido en las respectivas concesiones que tienen acordadas por el Gobierno Nacional y bajo la inspección del mismo.

Estas instalaciones pueden subdividirse en la forma que se expresa á continuación:

a) Instalaciones destinadas á facilitar el embarque de mercaderías.

b) Instalaciones destinadas al almacenamiento de mercaderías.

c) Instalaciones de guirches destinados á la descarga de mercaderías.

d) Industrias extrañas al funcionamiento del Puerto.

a) INSTALACIONES DESTINADAS A FACILITAR EL EMBARQUE DE MERCADERÍAS

Elevadores de Granos—Existen dos grandes elevadores de granos particulares en el puerto de la Capital. Uno de fierro del Ferrocarril Central Argentino que ocupa toda la parte Este del dique N.º 2, y otro de maipóstera que ocupa 200 metros de frente en la parte Este del dique N.º 3 y que pertenece á la Sociedad Molinos Harineros y Elevadores de Granos.

Ambos son poderosos elementos de trabajo y prestan valiosa ayuda al Puerto de la Capital, en lo que á manipuleo y embarque de granos se refiere.

Estos elevadores, cuentan con todas las instalaciones modernas para efectuar la carga y descarga de cereales, ya sea en bolsas ó á granel; para pesarlos separados, clasificarlos y secarlos, y funcionan por medio de la corriente que le es suministrada por la Usina que cada uno de ellos tiene instalada en sus establecimientos.

O B R A	P. UNO	ELEVADOR		OBSERVACIONES
		DIQUE 2	DIQUE 3	
Superficie edificada	m ² .	10.500	10.625	
Fuerza motriz empleada	H. P.	1.000	1.800 (1)	
Sellos de 500 tu. cap.	Nº.	—	58 (2)	
" 200 tu. cap.	"	100	—	
" varias capac.	"	72	79 (3)	
Cap. á granel	Tz.	28.500	42.000 (5)	
" bolsas ó pisos.	"	42.000	40.000	
" total.	"	70.500	82.000	
Elevadores	Nº.	15	15	
Cap. por hora	Tn.	152	100	
Elevadores de estiba	Nº.	—	1	
Cintas distribución	mt.	1.400	8.600 (4)	
Balanizas	Nº.	38	48	
Vertideras á granel de 100 toneladas	"	—	4 (4)	
Vertideras de 152 tn.	"	4 (3)	—	
" volantes á granel de 152 tn.	"	—	—	
Vertideras para bolsas de 100 toneladas	"	2	—	
Potencialidad de carga por hora	"	3	4	
Potencialidad por día de ocho horas	Tn.	1.215 (5)	900 (5)	(6) Pueden aumentarse sobre lo expresado en (4) y (5).
	"	9.695	6.400	

Los reglamentos y tarifas que rigen á estos elevadores se han consignado en el Capítulo III.

Las concesiones de que gozan estos establecimientos está basada en la ley N.º 3908 destinada á favorecer el desarrollo de los mismos en las puertas y puntos estratégicos de la República.

Embarcadero de animales en pie—El Puerto de Buenos Aires dispone de un embarcadero de animales en pie situado en el muelle Este del dique N.º 1, que pertenece á una compañía particular que explota una concesión precaria que le fué otorgada por el Gobierno Nacional.

Cuenta con las instalaciones necesarias para desempeñar su cometido, así como de galpones, donde permanecen los animales en observación antes de entrar á plaza, de acuerdo con las disposiciones sanitarias vigentes.

Esta instalación ha trabajado en la época en que se exportaban grandes cantidades de animales en pie; pero hoy día debido al cierre de los puertos ingleses no trabajan casi nada, razón por la cual el costado mencionado del dique 1 trabaja muy defectuosamente, pues las instalaciones del desembarcadero, lo impiden.

El embarque de animales se hace por medio de mangas ó bojes que son levantados por los pescantes hidráulicos.

Esta instalación deberá en breve retirarse del sitio que ocupa y trasladarse á la Dársena Sud.

b) INSTALACIONES DESTINADAS AL ALMACENAMIENTO DE MERCADERÍAS

La falta de depósitos de propiedad del Gobierno Nacional, para almacenamiento de mercaderías, ha hecho que varias empresas y casas particulares hayan instalado depósitos propios destinados á este objeto, y que el Gobierno ha habilitado para que puedan recibir mercaderías de importación en igualdad de condiciones que las de su propiedad, pagando ellos el personal aduanero necesario para vigilar que las mercaderías no se introduzcan á plaza sin abonar los derechos correspondientes.

La más importante de las empresas de esta naturaleza es la «Compañía Muelles y Depósitos de Catalinas», cuya concesión data del

año 1875, la que desgúndada de la construcción del Puerto Madero se ha quedado reducida únicamente á los depósitos que tenía instalados parte en el Norte y parte en el Sud del Puerto Madero.

Esta Empresa cuenta con wagones y locomotoras para efectuar el transporte de mercaderías, hasta sus almacenes y á los efectos del trabajo del Puerto, recíos y entrega sus wagones en los empalenes para recibir la carga que le es girada como cualquier otra empresa ferrocarrilera, como lo cual está considerada.

A más de esto, existen los siguientes depósitos particulares habilitados como fiscales, todos ellos situados en las márgenes del Riachuelo.

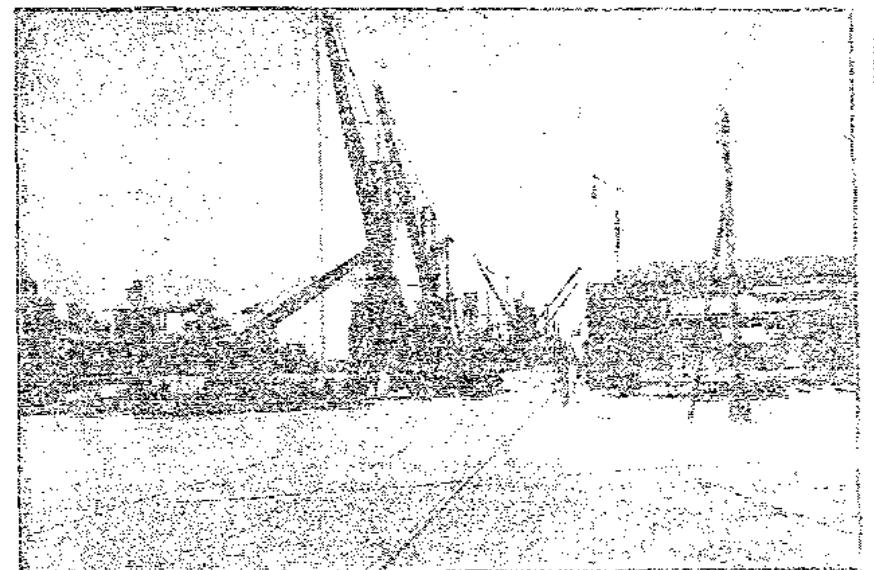
Barraca Vasena, Barraca de Bary, (hoy Zemerman), Barraca Rezzónico Ottonello y Cía., Barraca Reta Lis, Barraca Victoria, Barraca Gaglioli, Barraca Peña, Barraca Bessler Nos. 1 y 2, Barraca Morea Mendizabal y Cía., Barraca Mercados de Madera, Barraca Drysdale, Barraca Unión.

Estos depósitos cuentan con la siguiente superficie cubierta:

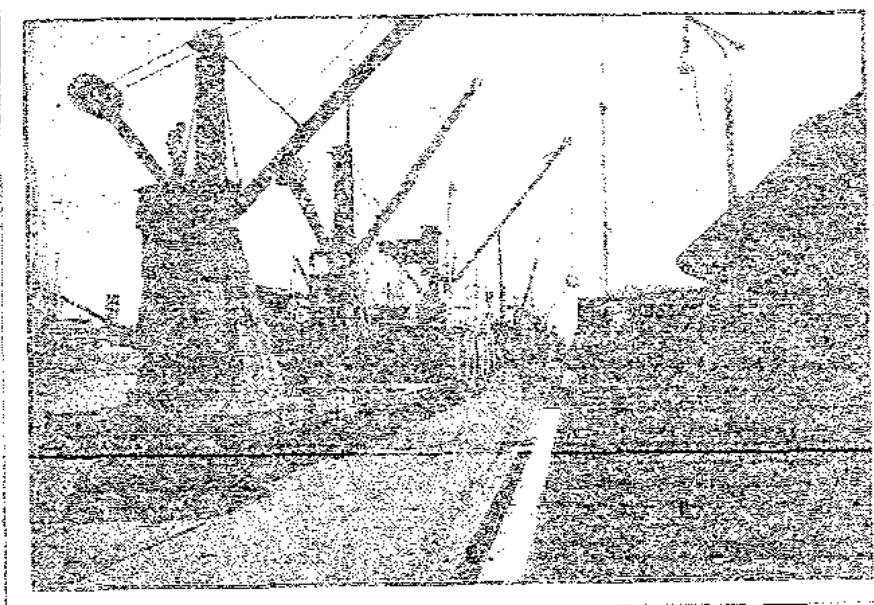
Catalinas.....	m ²	92.000
Vasena.....	>	1.500
Rezzónico Ottonello y Cía.....	>	1.920
Reta, Lis.....	>	320
Victoria.....	>	1.300
Gaglioli.....	>	1.640
Peña.....	>	5.160
Bessler.....	>	3.400
Morea Mendizabal y Cía.....	>	920
Mercado de Maderas.....	>	5.580
Drysdale.....	>	440
Unión.....	>	2.490
Total metros cuadrados.....		<u>116.730</u>

A parte de esta superficie cubierta estas instalaciones almacenan mercaderías en terrenos descubiertos, (materiales de construcción, etc.), ocupando en esta forma una área media de 130.000 metros cuadrados.

Puede considerarse comprendido entre esta denominación las carboneras de los Señores Wilson Sons y Compañía situadas en el talud



CARRETERA MIGRA 2



MUELLE, DIQUE 2 Y SERVICIO DE GUINCHES

de la parte Vista de la Máscara Sud, adonde han construido un pequeño muelle, para facilitar las operaciones.

Hasta Sociedad desarga el carbón de los barcos por medio de guinches hidráulicos que tienen instalados y lo reparte al que va a otro vapor en banchas, y al que entra a la Ciudad en carros o vagones.

La superficie que ocupa esta Empresa es de 12.000 metros cuadrados, y por lo expuesto se ve que opera en la carga y descarga de carbón con un sistema muy anticuado.

La concesión de que goza es precaria, y puede hacersele retirar en cualquier momento.

c) INSTALACIÓN DE GUINCHES EN LOS MUELLES

En los cabeceras de los diques en el Ante-Fuerte, y en el Riachuelo, es decir, donde el Superior Gobierno, no tiene establecidos elementos para la descarga de mercaderías, se ha permitido a los particulares colocar guinches aumentando en esta forma la potencialidad del Puerto.

Los guinches instalados en esta forma son:

Guinches á vapor:

Puerto Madero.....	26
Riachuelo	32
Total.....	48

Guinches Hidráulicos

Puerto Madero.....	2
Total.....	2

Los guinches á vapor tienen un poder medio de 5 T.T. y los hidráulicos 3.5, de modo que el poder total de estos elementos es de 227.000 kg.

Así también existen tres pascautes dotantes de poder

Uno de (sesenta).....	60 toneladas
Nuo de (ochenta).....	80
Total.....	140 toneladas

Que unido á los anteriores hace un total de 367.000 toneladas de poder.

D) INDUSTRIAS EXTRANJAS AL FUNCIONAMIENTO DEL PUERTO

En los terrenos ganados al Rio así como á ambas márgenes del Riachuelo se han instalado industrias, cuya ubicación al lado de una vía navegable ó próxima al Puerto es conveniente así como frigorífico, molinos, depósitos de cereales y de bolsas, casas de comida para obreros, casillas de empresas de transportes, etc., etc.

Todos los establecimientos particulares citados en este párrafo abonan al Gobierno Nacional el arrendamiento del terreno que ocupan á razón de \$ 1.30 o/s el metro cuadrado al año, con excepción de los Depósitos de Catalinas, de las barracas y de los molinos que ocupan terrenos propios, y de los Hleyadores que en razón de las funciones complementarias del Puerto que están llamados á prestar pagan solamente \$ 1.30 % al año.

De acuerdo con lo expuesto, se da á continuación un cuadro que especifique las cantidades totales de los principales elementos de explotación con que cuenta el Puerto de Buenos Aires.

EDMUNDO PALMA.
Sub-director del Puerto.

ELEMENTOS DE EXPLOTACIÓN DEL PUERTO DE BUENOS AIRES

DESIGNACIÓN DE LA OBRA	PUESTO MADERO		MACHUELO		BOOK SUB	TOTAL		%
	HACIA NEL	PARTICULARES	HACIA NEL	PARTICULARES		PARTICULARES	HACIA NEL	
	MADERAS	PARTICULARES	MADERAS	PARTICULARES	MADERAS	PARTICULARES	MADERAS	
Muelles.....	8.566 m.	--	6.253 m.	--	2.000	14.700 m.	8.000	16.700
Superficie depósitos ..	211.700 m ²	92.000 m ²	3.404 m.	24.750 m ²	15.400	215.104 m.	132.150 m ²	347.254
Poder grúas.....	554 ton.	187 ton.	10 ton.	110 ton.	186 ton.	472 ton.	472 ton.	256
Longitud de vías férreas..	96 km.	--	--	--	9 km.	96 km.	9 km.	103
Grúas rotantes.....	--	--	--	--	--	185 ton.	180	365
Capacidad para embarque de cereales.	1.000 ton.	2.075	--	--	560 ton.	1.000 ton.	2.375 ton.	3.875

SECCIÓN DOCTRINARIA

La franquicia aduanera á los ferrocarriles (1)

II

Pero antes de ocuparnos del decreto del Dr. Plaza que tanto encomianos, conviene decir algo sobre lo que es y lo que se entiende por *explotación ferroviaria*, á fin de tener desbrozado el terreno del comentario y establecidos los jalones principales de nuestro camino.

En los negocios de los ferrocarriles, hay dos conceptos bien distintos del vocablo *explotación*, que corresponden á dos economías muy diferentes.

Cuando los Directorios de las empresas anuncian á sus accionistas, que se va á repartir un dividendo provisorio de tanto ó cuanto por ciento, presentando á su obsecuente aprobación las cuentas de un ejercicio, siempre que se habla de la explotación de la linea, tratándose de inversiones y producidos, balanceando las salidas y las entradas para deducir la ganancia líquida ó rédito de los capitales invertidos, el criterio económico es el comercial, y la *explotación* de que se trata es también la *comercial*. Y como el producido depende directamente de los fletes que se cobran; explotación comercial es sinónimo de *régimen tarifario*.

No hay autor que no reduzca el capítulo de la explotación comercial de los ferrocarriles á las cuestiones sobre tarifas, y en los archivos de la casa de gobierno ó de cualquier administración pública, no habrá un solo expediente en que se hable de la explota-

(1) V. N° 1 pág. 51.—En la pág. 55, línea 10º donde dice *desarrollamiento* debe leerse: *desenvolvimiento*.

ción de las líneas que no sea pura y sencillamente una cuestión sobre tarifas. Bajo este punto de vista ya sabemos que el asunto se reduce á la relación que haya entre los gastos y el producido.

¿Es de esta explotación de la que se trata en la cuestión de las franquicias aduaneras?

Absolutamente no. Decir que se exoneran de derechos de aduana *a los materiales destinados al consumo de la explotación comercial* no tiene sentido, porque es lo mismo que decir: exoneráñse de derechos de importación *a los dividendos de una línea*.

Entonces ¿de qué clase de explotación se trata?

De la única que consume materiales: de la *explotación industrial*, de la explotación técnica, de la máquina de trabajo con que se opera y se ejecuta el servicio de los transportes sobre rieles, de la *explotación mecánica*, que consiste en la relación que hay entre el consumo de la máquina y el trabajo que produce.

Lo primero es una *cuestión de circulación*: es la venta al público del servicio del transporte sobre rieles. Lo segundo es una *cuestión de producción*: es la obtención del trabajo de los trenes.

El criterio de la mejor *explotación comercial* puede llevar á una compañía á tratar de satisfacer las esencias del más aburrido platócrata, poniendo á su disposición coches-baños, coches-conciertos, coches-teatros, coches-tiendas, coches-bazares, etc., etc. Un caso de competencia en el tráfico, podría inducir á una empresa á obsequiar á sus pasajeros con bombones, bastones ó patagüas, con vinos, con cigarros ó á buscar por cualquier otro medio la mayor afluencia de cargas ó pasajeros y el mayor rendimiento de su capital. Pero es evidente que sería un absurdo pretender que, por tratarse de gastos hechos en la explotación comercial de la líneas y en beneficio del público, tales obsequios gozarán de las franquicias aduaneras concedidas á los materiales *consumidos en la explotación*.

Es que los gastos de la explotación comercial son *arbitrarios*; dependen de la política comercial del administrador, de su tino, su tacto y su celo; y no habrá nadie que piense que la protección del Estado á la industria del transporte, representada por la liberalización aduanera, importa: exención de derechos para todas cuantas cosas quieran introducir las empresas.

Por el contrario, el criterio de la explotación industrial es *invariabil*. Mejor dicho, la explotación técnica no tiene criterio; no tiene

más que límites que alcanzar. Así: la prodigalidad en el gasto de combustible no significa realizar mayor cantidad de trabajo, y el ahorro en los ingresos implica el deterioro más pronto del material.

Pensar de otro modo es solidarizar al Estado con las empresas haciéndole responsable de los errores de sus directores. Es darle derecho para que entienda en la razón, la conveniencia y la oportunidad de todos los gastos; y voz y voto, en la fijación de las tarifas. Es suponer que el Congreso Nacional dicta leyes de privilegios, que son esencialmente restrictivos, sin limitación ni controlor posible. Es abrir las aduanas: privar al fisco de una parte del recurso principal de su renta en proyección de la improvisación, la desidia, el error ó el capricho de los directores de las empresas, sin beneficio de ningún género para los intereses generales.

La exención aduanera á los ferrocarriles, solo puede, para comprender los materiales del consumo de la explotación industrial, es decir, de la técnica ó mecánica.

Esta es la única explotación que tiene consumo de materiales, desde que es, como ya hemos dicho, la relación que hay entre el costo de producción del tren á vapor (que es en este caso la máquina de trabajo) y el trabajo ejecutado por el mismo.

Este consumo es fijo y puede ser perfectamente controlada. Todos los ferrocarriles del mundo, y en general toda máquina, tiene su consumo fijo representado por un constante que le es propio, por un coeficiente que dice cuanto insinua esa máquina por hora de trabajo, en tanto come de carbón, de engrases, etc., etc. Estos coeficientes son sus características.

Pero bien, agrúpense como se quieran todas esas máquinas y todos esos trenes; echéselas á andar á todas las velocidades posibles hacia adelante, hacia atrás, deteniéndolas, poniéndolas nuevamente en marcha, por corto ó mucho tiempo, á unas en terrenos llanos, á otras en terrenos montañosos... el consumo por tren-kilómetro ó por locomotora-kilómetro, de agua, de carbón, de aceite de grasa, de todo en fin lo que se consuma en el movimiento resultará siempre el mismo. Vamos á verlo.

Tomamos una estadística cualquiera. «Estadística de los ferrocarriles en explotación» (año 1901). Allí encontró:

TRABAJO EFECTUADO POR LAS LOCOMOTORAS

Tabla 15. Consumo de combustible reducido á carbón

Año 1888.	kilogramos	9.7
" 1889.	"	8.5
" 1900.	"	8.6
" 1901.	"	8.6

Tabla 17. Materiales empleados para el movimiento de trenes

(en kilogramos por cada 100 locomotoras—Kilómetros)

	Año 1888	1890	1900	1901
Acetato	1.82	1.62	1.63	1.63
Grasa	0.53	0.49	0.49	0.40
Estufa	0.30	0.24	0.27	0.25
Kerosene	0.21	0.16	0.23	0.18

Et sic de ceteris.

Se cree que esto es casual? ¿qué no significa que no se puede gastar más ó que no se gaste menos? ¿qué esa cifra no controla el consumo de una linea sino el de todas? Pues no es así sin embargo. Cuando se trata de apreciar lo variable, de calcular lo que es parecido por diversas partes no puede ser en cada una de ellas exactamente circunscripto, ó presentándose en conjunto se encuentra en diversas formas y de distintos modos; cuando se quiere conocer el total de sumandos pequeñísimos que son insumetibles; p. ej: cuando se quiere apreciar el caudal de un río cuya corriente tiene velocidades muy distintas según la distancia y la profundidad á que se la considera de la orilla, cuyo lecho no puede calcarse y donde el agua tropieza con todo género de obstáculos, la verdad útil y práctica no resulta de la precisión con que puedan medirse algunos charcos de la orilla ó calibrarse unos cuantos granos de sus arenas, sino del modo como se agrupan sus elementos en grandes masas susceptibles de ser apreciadas con aproximación suficiente para hacer que el error

cometido en su medición, repartido sobre todas las partes sea despreciable.

Si viéramos á un hombre que para sobre la cantidad de agua que el Río de la Plata arroja al mar en cada segundo, se proveyera de buenas escanciadoras para recorrer el fondo y sacar el molde en yeso del relieve de su lecho para después medirlo con micrómetro si lo que lo viéramos apartar las raíces de los juncos y de los árboles y desfrenzar la riada en infinitos hilos de cristal para medir la velocidad con que cada uno de ellos se desliza si llevara apunte del número y volumen de los peces que encontraba á su paso para deducirlo de la sección correspondiente, añadiendo el montón de gotas de agua que hubiera visto aizar en el pico á una gaviota, fejos de crecerlo un sabio todos diríamos que era un pebre loco.

Este es el caso de los ferrocarriles.

Trotas diferentes por un lado, materiales distintos por el otro; recorridos diversos, velocidades varias, circunstancias de semejantes, tirones de toda clase,... todo ese caos tiene también su norma de conjunto, su ley general que establece su pasaje ordenado y preciso frente al ojo escudriñador del lejano Directorio, un consumo fijo, tan regular y constante, que aquellos grandes señores pueden tranquilamente confiar la administración de laberintos tan valiosos al más simpático de sus candidatos á General Menéndez.

El consumo de la explotación tiene coeficientes constantes que dejan poco margen para apreciar intelectualidades, y es tan mecánico todo cuanto se refiere á la producción del tren trabajo, que hay autores como Ricardo Koch que han titulado á sus tratados generales sobre ferrocarriles «mecánica de los caminos de hierro».

Alora que ya hemos visto lo que debe entenderse por artículos de consumo de un ferrocarril y mostrado cuál es el índice de su control más exacto, vamos á entrar á ocuparnos del decreto del Dr. Plaza.

Las características de este decreto son tres: 1.^a Establece la nómina de los materiales que pueden gozar de la franquicia aduanera. 2.^a

Fija el coeficiente de consumo en la explotación admisible para cada artículo. 3.^a Señala una forma sencilla y práctica de realizar el control, es decir, de liquidar las cuentas correspondientes.

Hacer una lista de los materiales que podían presentarse á la liberación significaba colocarse en el buzo terreno de que la explotación de que habla la ley, es la explotación técnica ó industrial y no la comercial; pues como dejamos dicho más arriba, esta última puede hacerse con cualquier clase de artículos, desde los bombones y marrones glacés, hasta los relojes ó los pañuelos de seda.

La lista comprendía, en primer lugar, los materiales especificados en el art. 1.^o de la Ley N.^o 368 de que ya hemos hablado, añadiendo: los materiales para el telégrafo y accesorios, los para talleres, y los boletos, marcadores, taquilleros, libros y fórmulas impresas para la explotación del ferrocarril y del telégrafo. Se daba después la nómina de los diversos artículos que se consideraba ser de consumo en la explotación, y aún cuando entre ellos se encuentran muchas herramientas, útiles e instrumentos que no puede decirse que se consumen en la explotación, como ser: alicates, bigornias, balanzas, compases, cintas de medir, termómetros, pitiómetros, barómetros y algunos otros, en su mayor parte podían admitirse como tales.

A la elección de este detalle que por si solo bastaba para hacer ver que el Gobierno tenía ideas muy claras sobre el particular y que seguía una política económica bien definida, se agregó el hecho todavía más significativo, de limitarse en cada caso la franquicia por el coeficiente práctico que determinaba el consumo de cada artículo por cada mil kilómetros de vehículo. Esto si que era resolver completamente la cuestión, estableciendo el concepto económico de la ley y entregando en consecuencia á la franquicia todo cuanto pudiera caber dentro de esos márgenes del gasto (deducidos de la experiencia sobre todos los ferrocarriles del mundo) que son los únicos índices con que se puede asiguar proporcionalmente á cada línea la cantidad de materiales que necesita para el consumo de la explotación, según su tráfico, es decir, según el servicio que presta, por wagon-kilómetro, por tren-kilómetro ó por cualquiera otra unidad de medida semejante.

Con esto solo el problema quedaba resuelto en todas sus partes. ¿Si habían cometido realmente abusos que obligaron á fundar en

tan triste motivo la necesidad de reglamentar la liberación de derechos de aduana á los ferrocarriles?

Creemos que no, porque la sociedad de las empresas está por encima de esas irregularidades. Lo que debe haber habido es que el Gobierno realizaba el control más ó menos como el sabio aquél cuya escrupulosidad en la determinación del caudal de un río hemos apreciado más arriba, y se encontró de pronto confundido, cansado y desorientado, atribuyendo á observaciones de procedimiento lo que no era sino error de concepto y exceso de cálculo.

Allí iba un inspector á contralorrear el gasto y se encontraba engaño el farol del zaguán de una estación. ¿Qué trastornos para los cálculos! y allí iba un sumario para establecer cuanto tiempo había estado así. Otro inspector encontraba que todavía de mañana quedaba alguno prendido. ¡Qué prueba del derroche!

Inútil decir que las cuentas del contralor jamás estarían de acuerdo con las de la empresa.

La forma de liquidación establecida en el decreto del Dr. Plaza completa sus encomiables características.

El art. 3.^o decía: «Las aduanas respectivas formarán una cuenta especial á cada empresa por los materiales que introduzcan de los designados en el art. 2.^o. Estas cuentas deberán liquidarse y saldarse al fin de cada año, en vista de las planillas de las distancias recorridas por los ferrocarriles, que el Ministerio de Hacienda remitirá á las Aduanas».

Y el art. 4.^o añadía: «Las empresas de ferrocarriles pasérán mensualmente á la Oficina de Ingenieros los datos necesarios para la verificación del movimiento de sus vehículos; y ésto, al fin del año, formará con esos datos un resumen á cada empresa de las distintas recorridas, y lo remitirá al Ministerio de Hacienda».

La sencillez del procedimiento corresponde á la bondad del sistema.

El maremagnum de notas, cálculos, cómputos y partes de inspectores que hervía en espumas al rededor de las cuentas de las empresas, adquiría de pronto la serenidad de un lago; y aquel consumo,

aparentemente irregulares, de materiales cuyo contralor es prácticamente imposible para cualquiera que no sea la misma Empresa (y para ella misma es muy difícil), reflejaba sobre la bien cortada faceta del decreto el rayo destellante de la verdad práctica.

Las aduanas podían abrir de par en par sus puertas para entregar libre de derechos cualquier cantidad de materiales destinados al consumo de los ferrocarriles (que estuvieran en la nómina) sin más trabajo que el de llevarle una cuenta especial á cada empresa de los despachos que se le habían autorizado.

Al fin del año la Oficina de Ingenieros dada á las Aduanas el número de trenes-kilómetros que había movido cada compañía, y la liquidación del gasto correspondiente podía ser hecha por un niño.

¿Habían introducido más de lo que autorizaba el módulo? Pagaban derechos por la diferencia.

¿Habían introducido menos? Pues ya tenía el Gobierno un indicio de que el coeficiente era alto?

El Gobierno y las empresas venían de este modo á establecer sus relaciones sobre la base incommovible de la técnica industrial de los transportes ferroviarios, aceptando como cierto lo que dice la práctica sobre todos los ferrocarriles del mundo, y abandonando el recurso peligroso de la controversia del contralor con el cliente por el sistema contemporizador de la tolerancia recíproca de los límites sancionados por la experiencia.

No vamos á entrar á discutir la pertinencia de los materiales que figuran en la lista del decreto del Dr. Plaza, ni la exactitud de los coeficientes de gasto que la ley asigna, aun cuando allí figuren *cintas de medir, compases, termómetros, barómetros pluviómetros* con índices de consumo por wagon-kilómetros, lo que no deja de ser gracioso.

Aun cuando en la lista se hubieran también incluido los bombones y marrons-giacés, los cigarrillos y licores para obsequiar á las damas y caballeros en un puesto raso de competencia en el tráfico, la bondad del decreto sería siempre la misma porque resolvía la cuestión de fondo, y si hecho de afectar con coeficientes de gasto fijo á artículos de esta naturaleza resulta tan inexplicable que el error se evidencia por sí solo. El caso de los barómetros, termómetros y pluviómetros.

El punto de mira en la concesión de una línea ferroviaria por su objeto y sus condiciones; el factor económico que se crea y á quien

se favorece; el corazón donde palpitá la vida de esas grandes arterias de la circulación comercial y donde puede seguirse paso á paso la ósmosis y endósmosis de la explotación, es el tráfico; y el glóbulo rojo, la partícula elemental que contiene en sí todos los principios constitutivos del organismo general y con el cual se puede apreciar su intensidad y riqueza, sirviendo de unidad de medida de todos sus gastos y de todos sus productos, es la tonelada de tráfico: tonelada-kilómetro, wagon-kilómetro ó tren-kilómetro.

Lo que repugna ser comparado con ella, depender de ella y ser medida por ella, acusa su extrañeza y su improcedencia. Referir á cada tonelada-kilómetro de carga que se mueve sobre un ferrocarril el mismo de pluviómetro, termómetro, cintas de medir, compases, etc. etc. que puede usar una empresa es lo mismo que referir el estado de uno de glóbulos rojos de nuestra sangre según el número de anillos que llevamos en las manos ó el número de corbatas que guarda nuestro ropero.

Esta es la ventaja más grande del sistema de los coeficientes de gasto práctico para el consumo de la explotación de los ferrocarriles: se controla á sí mismo.

(Continuará).

J. DE LA C. PUIG.
Subsecretario de Hacienda

El problema monetario

El papel moneda ha contribuido mucho al desarrollo de la República Argentina. Aunque considerablemente depreciado su valor en épocas sombrías para el país, siempre se recurrió á él y siempre fué el único medio de transacción.

Desde los primeros tiempos de nuestra emancipación política hasta 1891, en que se hizo la última emisión, sirvió de eficaz recurso para el sostenimiento de guerras, para aminorar los efectos de crisis financieras y económicas, para cancelar deudas, cubrir déficits de presupuestos, para salvar instituciones de crédito y para crear otras, como el Banco de la Nación Argentina, que hacen honor al país. Puede decirse que jamás fué posible reunir y mantener el encajé metálico suficiente para su conversión, no obstante las leyes dictadas á ese fin y los decididos propósitos de los gobernantes de todas las épocas.

Los encajes metálicos que algunas veces llegaron á formarse duraban poco y al desaparecer dejaban cada vez más depreciado el papel moneda. El peso oro cuya valor representaba, llegó á altas cotizaciones como en el año 1840 que pasó de 3000 %.

En 1867 se dictó una ley convirtiéndolo á razón de 25 por 1, pero como el nuevo billete destinado á substituirlo no contaba tampoco con la estabilidad de la garantía metálica necesaria, empezó á su vez á depreciarse, dando lugar á las medidas de curso forzoso iniciadas diez años después, en 1876, como consecuencia de la gran crisis económica de aquel año y de las dificultades financieras que resultaron.

Restablecióse más tarde su valor por algún tiempo, para volver á depreciarse nuevamente, dando lugar á que se decretara la incon-

versión en 1885 que duró hasta fines de 1887, en que se dictó la Ley de Bancos Garantidos.

El total de los billetes autorizados á circular por los Bancos incorporados á esa ley, pasaba de 16.000.000 de pesos y la garantía real en oro efectivo no alcanzaba á 68.000.000, es decir, á un poco más del 42 %, pues las demás garantías eran pagarés otorgados por los bancos provinciales y títulos de deuda pública que, como se vió después, resultaron irrealizables unos e inconveniente para el crédito del país la enajenación de los otros.

En 1890, con el propósito de salvar al Banco Nacional y al de la Provincia de Buenos Aires de la difícil situación por que pasaban, se emitieron 35.000.000, con garantía de títulos.

La crisis de aquellos años arrasó con todo y quedó una vez más el billete sin ninguna garantía metálica.

Siguieron otras emisiones inconvertibles para aumentar la circulación de billetes menores, facilitar recursos al Banco Hipotecario Nacional, Banco Nacional y Municipalidad, pago de deudas á consejos escolares y, finalmente, para constituir el capital del Banco de la Nación Argentina.

Al cerrarse definitivamente las emisiones de billetes en 1891, quedó la que hoy existe y representa la suma de \$ 293.268.258,44 para cuya conversión el Gobierno tiene ya depositados en el Banco de la Nación Argentina, \$ oro 28.000.000.

Como es notorio, las fuertes oscilaciones del billete ocasionaban grandes perjuicios al comercio, al consumidor y especialmente á la producción nacional. La ley de 1899 que hoy rige terminó con esas oscilaciones y dió el valor fijo de 44 centavos oro al peso papel.

Puede decirse que la República Argentina se encuentra recién en regulares condiciones monetarias. Muy pronto el encaje metálico destinado exclusivamente á la conversión del billete alcanzará á 200.000.000 de pesos oro, ó sea al 70 %, más ó menos, del valor que representa la circulación fiduciaria, con arreglo á la ley de 1899.

Este porcentaje es superior al de varias Naciones de régimen monetario á oro, que emiten billetes, y tiene la doble ventaja de que no se moviliza el encaje metálico, como en otros países, y por lo tanto está exento de toda contingencia, respondiendo exclusivamente á la conversión del papel moneda.

La importancia de la garantía metálica actual, que da al billete

un valor fijo, aleja la presunción de que vuelve á depreciarse. Sería muy difícil y hasta casi imposible, que se retiraran por el público esos 200.000.000 de \$ oro, pues para ello se necesitaría retirar de la circulación y llevar á la Caja de Conversión más de 454.000.000 de pesos papel.

La conversión de todo el papel moneda y el establecimiento del régimen monetario, solución definitiva que muchos aconsejan, sería una medida seria y delicada que requería previamente un estudio detenido y meditado, por los valiosos intereses que podrían resultar afectados.

A primera vista parece que la operación no trae consecuencias, pero si se estudia detenidamente se encuentran dificultades hasta cierto punto insalvables.

Con frecuencia se afirma que retirando todos los billetes y dejando solamente monedas de oro, plata, etc., en la circulación, queda resuelto el problema con beneficio para todos, pero se prescinde de considerar factores esenciales que al adoptar el régimen monetario podrían hasta dar lugar al encarecimiento de la vida, en algunos órdenes de la economía.

Por lo general, los precios están hoy fijados con arreglo al tipo de la moneda de níquel, á la unidad peso y á las decenas de éste y para facilitar los cambios se trata siempre de fijar valores iguales á los tipos de las monedas que circulan.

Especialmente los artículos de primera necesidad valen 5, 10, 15, 20, 30, 50 centavos papel, cuyo equivalente en oro es, respectivamente, 2 centavos y 2 milésimos, cuatro centavos y 4 milésimos, 6 centavos y 6 milésimos, 8 centavos y 8 milésimos, 13 centavos y 2 milésimos, 22 centavos. Desapareciendo el papel moneda el valor de esos artículos se fijaría con arreglo á la unidad centavo oro, buscando la inmediata superior al equivalente que hoy representan. Por ejemplo: los que valen 5 centavos papel no valdrían 0,02 1/2 oro, sino 3 centavos oro, es decir con aumento de 4/5, ó sean, casi 2 centavos papel. Los que valen 10 centavos papel ó sean 4 centavos y 4 milésimos oro, se fijarían en \$ oro 0,05, es decir, en 6 milésimos oro más, ó sea casi un centavo y medio papel.

Siguendo estas comparaciones vemos que la mayor parte de los valores serían aumentados al consumidor, porque el comerciante á su

ver también que pague más por sus gastos y servicios, como consecuencia del redondeo de las fracciones decimales.

Son, además, signos de pánico las dificultades monetarias que padecen regularmente consecuencia de calamidades en la producción nacional, que disminuyen considerablemente nuestra exportación, dando lugar a fuertes extracciones de metálico. En tal caso, los saldos favorables que hay arroja el comercio internacional, y que son los que más han contribuido a la formación del tesoro existente, se convierten en desfavorables obligando al país á cubrir con metálico las deficiencias. La escasez de medio circulante se haría sentir, y para mitigar esas consecuencias habría que recurrir á Empréstitos ó a emisiones de billetes.

Por otra parte, nuestro papel moneda no tiene todavía el suficiente efecto social para iniciar su conversión. Un 70 % de garantía puede considerarse poco para que esa conversión no esté expuesta a contingencias perjudiciales para el crédito del país.

Las Naciones cuyo efecto es sólo alrededor de este porcentaje, tienen además la garantía del activo del Banco emisor, y aquí solo se menciona hoy con el año depositado.

Estas ligeras observaciones permiten considerar que por ahora conviene invocar la paz del régimen á papel al régimen á metálico, aún cuando se adquiera una unidad de menor valor que el peso de la ley de 1881.

La subsistencia del régimen á papel, por lo menos hasta tanto se disponga de un 90 % en oro, no ocasiona perjuicio alguno, dado el valor \$10 de 44 reales oro por peso, que mantiene la estabilidad de los precios y facilita las transacciones.

Pero para que el valor del billete no se vea expuesto á las oscilaciones que sufrió en otras épocas, es indispensable que los Poderes Públicos continúen siempre prestando como hoy preferente atención al cuidado de ese importante tesoro que existe acumulado, y que no quieran sacrificar alguno para seguir aumentándolo. Con ello haría obra patriótica y conquistaría la más alta consideración del pueblo.

CARLOS F. SOARES.
Jefe de la División Banca del Ministerio
de Hacienda.

PARTES PREVENTIVAS

Las Ordenanzas de Aduana dan este nombre á las denuncias escritas llevadas al Administrador por cualquiera persona, empleado ó no, que se interese en evitar un contrabando ó una defraudación al interés fiscal y buscando con ello el lucro que las mismas acuerdan á los denunciantes.

Aun cuando el Fisco tiene sus agentes naturales en los encargados de verificar, clasificar, pesar, contar y medir toda mercadería documentada antes de ser entregada al introductor (estos agentes son los vistos y después de ellos los guardas), da curso y presta atención á todo aviso que sirve para prevenir ó evitar un fraude y como también estimula y premia el celo de aquellos adjudicándoles el importe de los comisos en los excesos que descubren y el de las multas que impone ó el valor de los derechos en las diferencias de calidad sujetas á su peritaje, es evidente que el parte preventivo no puede tener razón de ser sino después de haber ejercido su acción los empleados que la ley designa á ese solo objeto.

Tienen, pues, estos un derecho de primacía que nadie puede disputarles y que se pierde solemne cuando no se han apreciado de lo que *otra persona* en su parte. Cuando la acción del visto ha terminado recién entonces empieza la del denunciante.

En lo que no se documenta, en lo que se trata de eludir la intervención fiscal en el verdadero contrabando, es claro, que los derechos y beneficios de la ley no pueden ser sino para el que los descubre denunciándolos, puesto que por él se evitará un delito que con seguridad se habría llevado á cabo á no mediar su prevención.

En este caso no puede el empleado pretender que se le usurpa

en directa, pues bien, despachada la mercadería en la forma de paquetes, no se habría descubierto la infracción.

Pero el que darse curso en carácter de definitivo á su parte que verse entre una diferencia cualquiera, de calidad, especie ó cantidad en mercaderías documentadas que para salir á plaza es forzosa que el vista intervenga y que su intervención ha de descubrirlas?

Sería inválida las alegaciones que la ley da á ese funcionario, porque si la diferencia existe es el quien tiene el deber de denunciarla, para eso ha sido nombrado y para que no se defrauden sus intereses tiene el Piso en cargo de Vista, por lo en sus respectivos turnos, que al verificar lo documentado vea si la mercadería que se pide á despacho está bien manifestada, es decir, si el aforo que se pretende es el que corresponde á su clase y calidad y si la cantidad que se trata de introducir no es mayor que la que se ha declarado.

Estos son deberes del vista, deberes ineludibles y que á su vez le crean derechos de los cuales nadie puede despojarle.

Que hay algunas que por su motivo cualquiera tiene conocimiento de que una mercadería no se ha documentado tal cual es y tiene fuerza en que el Piso no se prejuzgue y de perdiére él también la parte que la ley arroja á los denunciantes, prevéngaselo por escrito al Administrador para que si el empleado encargado de ese descubrimiento no lo ha hecho por negligencia ó impericia, quede en desbarrio, para que no haya menoscabo en la renta y para que goce él de los beneficios de la ley; pero á esa denuncia no se le puede dar otro carácter que el de preventivo hasta tanto no haya intervenido el Vista en su despacho; dejémosle, no interrumpanos su acción, que él debe responder á su superior jerárquico de lo que no ha visto y que ferosamente debió ver.

Por otra parte, ¿qué ventaja habría en otorgar un premio á un denunciante cíclico si de antemano se presume que lo que él prevé que va á escapar al Vista y éste debe ser el obligado autor del pase y por consiguiente á quien debe corresponder lo que aquél solo puede pretender si á ésta se le pasa sin apercibirse?

El espíritu de la ley no puede ser otro que el que ha entendido el ministerio actual al reglamentar los partes preventivos.

Preventivos hasta el momento oportuno de la verificación, en unos casos directo y立uecidato como cuando se trata del verdadero contrabando, en otras indirecto y mediato, es decir, cuando el vista clasificó,

udió y pesó ó hizo estas operaciones el que él delegó y pasó desapercibido para ellos lo que encontrándose en infracción él previno al Administrador.

La Aduana lo ha entendido así en algunas ocasiones. El Administrador en posesión de una denuncia no ha querido interrumpir la acción del Vista, ha esperado que él terminase para recién dejar que empezara la de éste.

Cuando el Administrador, Dr. Martínez Castro, tuvo conocimiento que en una partida de mercaderías se iba á hacer un contrabando de bolas de marfil, esperó que el Vista despachase y del carro que las llevaba hizo bajarlas cuando todos los que la ley designa habían intervenido en el despacho.

Y eso que era un caso típico de contrabando porque venían en el medio de grandes bocoy y rodesdos de la mercadería manifestada, no se trataba de una simple infracción de las que forzosamente tiene que apercibirse el que verifica.

No sería de buen sentido echar como quien dice en saco roto, una denuncia sobre una infracción cualquiera hecha por un empleado ó un particular so pretexto de que el Vista está para que la vea y la denuncie, no; hay que tomarla de buen grado y darle curso cuando el Vista se desprenda de ese documento, pero hasta entonces no ha pasado de un aviso ó prevención. Si se confirma, será un parte definitivo.

La admisión de estos partes preventivos, ignorados por los Vistas, impedirá que se hagan despachos en confianza ó con poca prudencia, puesto que cualquier infracción prevenida y no descubierta por ellos, podrá acusarlos alguna vez de negligentes ó de escasos de competencia y las reincidencias dar motivo á un sancionamiento ó una suspensión y, según la gravedad del caso, hasta á una destitución.

A. R.

De los warrants, certificados de depósito⁽¹⁾ y almacenes generales

II

De los títulos emitidos por los almacenes de depósito

CAPÍTULO I

(SISTEMAS DIVERSOS)

SUMARIO.—Títulos emitidos por los almacenes de depósito—Diversos sistemas—Sistema seguido por la ley argentina—La circulación—Endoso del certificado separado del warrant—Endoso del warrant separado del certificado del depósito—Formas del endoso—La extinción—Pago antes del vencimiento—Pago al vencimiento—Falta de pago—Despachos sobre el producto de las mercaderías vendidas—La acción de regreso—Pérdida.

Que los almacenes de depósito están llamados á desarrollar una actividad que se diversifica en un sistema de funciones, ha sido ya indicado en el curso de esta exposición. Esta actividad entraña una variedad de direcciones constituyentes en si y diferentes del punto de vista de las necesidades á que responden.

En efecto, si es evidente que los títulos que emitan los Almacenes generales, deben considerarse como representativos de la mercadería, han debido fijarse las leyes que regulan su circulación, de manera que satisfagan las necesidades fundamentales á que responden.

(1) Véase el N° 1 de este Boletín

Si la función de los almacenes de depósito debe dirigirse no sólo á facilitar la venta de las mercaderías ó de los productos, sino también á hacer posible operaciones de crédito sobre ellos, surge, como consecuencia lógica, las ventajas de un sistema que se base en la emisión de un doble título representativo de las mercaderías depositadas.

El sistema del título único, no se armonizaría con la institución de los almacenes generales del tipo francés ni se prestaría para las funciones de orden económico y financiero, que, según este sistema, deben realizar con las mayores facilidades y extensión posibles.

Una ligera revisión de la legislación de los diferentes países sobre este punto, nos convencerá también que aún aquellos que, como Inglaterra, aceptan el título único, tienden sin embargo á implantar indirectamente el doble título.

INGLATERRA

Depositada una mercadería en un dock ó warehouse, se expide al interesado un certificado de peso, que hace el oficio de recibido. (*Landing Weight*).

Si el depositante quiere vender la mercadería, expide una delivery order, á la orden del comprador, y con indicación de la persona que debe pagar los gastos que gravan la mercadería, que a menudo es el comprador.

Pero en lugar de contentarse con el título mencionado, el interesado puede solicitar del almacén la emisión de un warrant de alguna de las dos clases siguientes:

Warrants comunes, á la orden del depositante, y cuyo endoso sirve para disponer de la mercadería. Estos sale-warrants, que se emplean comúnmente en las operaciones de compra-venta, pueden servir para la constitución de prenda, en cuyo caso el deudor lo acompaña con una declaración que autoriza al tomador para vender la mercadería en el caso de falta de pago.

Warrants con Weight Notes. Con el objeto de facilitar las ventas á término, los docks y los warehouses entregan, á pedido del depositante, uno ó varios warrants acompañados de una weight-note, y, en tal caso, para retirar la mercadería deben presentarse ambos

documentos. Entonces el vendedor endosa á la orden del comprador á término la weight-note, que le confiere ciertos derechos de disponibilidad de la mercadería, y retiene para sí el warrant, que le da una posesión en calidad de acreedor prendario. Si dentro del término fijado, el comprador paga el precio, puede exigir la entrega del warrant, que le confiere derecho de disponer de la mercadería en absoluto, y si no, la weight-note caduca y el warrant deja al vendedor con todos sus derechos. La weight-note viene á constituir así una especie de compra-venta bajo condición resolutoria, y el vendedor puede revender la mercadería por cuenta del comprador, con la particularidad de que, si percibe menos, tiene derecho de reclamar la diferencia, y, en caso contrario, de quedarse con el excedente.

También la weight-note puede ser pedida por el depositante que tiene necesidad de crédito á objeto de pignorar la mercadería.

Interviene en este caso, un corredor (broker), el cual á pedido del depositante ó del comprador, hace un anticipo de fondos, mediante el endoso del warrant, conservándolo hasta el pago ó enviándolo al banquero, que ha cumplido la operación. El depositante conserva la weight-note ó la endosa al comprador si ha vendido. El comprador responde del pago, y entrega al vendedor una parte de la suma restante. Si el comprador ó el depositante no pagan, la mercadería se vende para satisfacer á quien ha hecho el anticipo ó adelanto.

BÉLGICA

En esta nación la ley de 26 de Mayo de 1848 implantó el sistema del título único, que no dió resultado satisfactorio. Se pensó en una reforma, y después de una larga serie de estudios y proyectos, se llegó á la ley de 1862, introduciendo el doble título.

En su desarrollo, el sistema se acerca mucho al francés, aunque en algunos detalles se nota la influencia inglesa, por ejemplo, en las ventas á crédito, en las cuales el vendedor endosa la cédula ó certificado, y, como garantía, retiene para sí el warrant.

En general, la institución no ha revestido gran importancia en Bélgica, quizás porque los preceptos de la ley común sobre prendas facilitan la constitución de ella sin mayores formalidades, ó quizás

también porque el Banco Nacional no acepta los descuentos sobre warrant sino en condiciones muy gravosas.

En la práctica, el certificado de depósito se emplea para obtener un préstamo sobre prenda: el banquero lo hace inscribir á su nombre y facilita el dinero; y, para el caso de no ser reembolsado, tiene un procedimiento rápido y seguro.

FRANCIA

Por el decreto de 1848, ya recordado, se implantó el sistema del título único que debía desaparecer, dada las necesidades que se buscaba satisfacer con los almacenes generales. Así fué que la ley de 1858 introdujo el doble título récépissé-warrant, debiendo servir este título para las operaciones prendarias con todo el carácter de un título de crédito.

Como nuestra ley se ha inspirado en la legislación francesa, al hacer su exposición tendrá necesidad de volver sobre el particular.

ALEMANIA

No existe una ley especial sobre almacenes generales. El código de Comercio habla de los títulos emitidos por los almacenes autorizados por el Estado, aplicando respecto de la transmisión las reglas de la letra de cambio, y considerando cumplida la tradición con la entrega de aquel título.

En algunos Estados particulares rige el sistema del doble título, y los varios proyectos de leyes especiales presentados sobre esta materia, todos se han inclinado al sistema francés.

AUSTRIA

La ley del 28 de Abril de 1889 ha establecido el sistema del doble título, aconsejado por los autores y reclamado con urgencia por los gremios de comerciantes e industriales.

ITALIA

El Código de Comercio Italiano admite la fé de depósito y la nota di pegno, habiéndose seguido muy de cerca el sistema francés.

CAPÍTULO II

(Sistema seguido por la Ley Argentina)

El artículo 1º de nuestra ley de warrants dispone: Que las administraciones de las aduanas de la República darán á los depositantes de mercaderías en los almacenes fiscales un certificado de depósito por duplicado, debiendo llevar éste duplicado la designación de warrant.

Como he tenido ocasión de indicarlo anteriormente, también pueden expedir estos títulos los almacenes de depósitos particulares, autorizados por el Poder Ejecutivo.

La ley hace obligatoria la entrega de los certificados y warrant á los depositantes de mercaderías, y así también se ha ordenado en el decreto de 17 de Diciembre de 1883, y por otra parte el artículo 3º había dispuesto que la emisión de aquellos títulos era obligatoria para las sociedades e individuos á los que el Poder Ejecutivo autorizase á establecer almacenes de depósito.

Sería permitido al depositante limitarse á pedir ó á no recibir sino uno solo de los títulos?

La cuestión ha sido resuelta por la negativa, en virtud del argumento fundamental de que toda la economía de la ley vendría á ser destruida si fuera facultativo al interesado tomar el título que le pareciese más cómodo.

El hecho de poseer demás uno de los títulos que deben entregar los almacenes de depósito no coloca al depositante en situación inconveniente para sus derechos e intereses; y, por lo tanto, no puede decirse que el recibo de los dos títulos implique sacrificio alguno.

Por otra parte, en todas sus disposiciones, la ley ha supuesto que un título debe ir acompañado del otro, y ante preceptos legales tan claros y terminantes, no cabe discusión.

Aunque el inciso 1º del artículo 2º de nuestra ley dispone que los certificados y los warrant deben contener el nombre de los depositantes de las mercaderías, esto no quiere decir que el título no

pueda ser emitido á favor de un tercero á quien se la ha vendido la mercadería con obligación de depositarla á su nombre, pues en este caso el depositante vendría en realidad á obrar como mandatario de aquél.

Se pregunta si ese tercero podría ser el mismo almacén general, y la afirmativa se impone por más que, á primera vista, puede creerse que no es posible que el propietario sea al mismo tiempo depositario de sus cosas.

En efecto, respecto al depositante toda relación de derecho habría cesado entre él y el almacén, operándose, en cierto modo, una especie de confusión, pero no puede olvidarse que los títulos del almacén, una vez emitidos y que se pongan en circulación, harían renacer esa relación de derecho.

Vidari sostiene que el warrant puede ser emitido á nombre del almacén, y el certificado á nombre del depositante y pregunta: ¿por qué el almacén no ha de poder hacer la emisión en su propio nombre, desde que más tarde se le puede endosar el mismo warrant, en caso de que él hiciera el préstamo?

Se argumenta que si el warrant debe contener las mismas indicaciones que el certificado, nada impide que contenga más, y que podría agregársele el de la persona á la orden de la cual aquél ha sido emitido. Agrega que la ley se ha referido al caso más común, al caso de una prenda constituida después de la introducción de una mercadería en el almacén; pero que no ha podido prohibir que la constitución de la prenda tuviese lugar en el momento mismo de la emisión del título creado precisamente con tal fin.

Sin embargo, pienso que, dada la economía de nuestra ley, no podría aceptarse la opinión de Vidari, puesto que el warrant no es más que un duplicado del certificado de depósito y debe contener las mismas indicaciones, ni más ni menos.

Por otra parte, el artículo 10, dice que el derecho prendario sobre las mercaderías depositadas lo constituye el warrant *endosado*, endoso que debe ser transcripto en el libro talonario respectivo á que se refiere el artículo 4º y como el artículo 15 preceptúa que mientras esa transcripción no se efectúe, no hay derecho prendario, se sigue de aquí que permitir la constitución de ese derecho por otros medios sería apartarse de las formas prescriptas por la ley.

Los certificados y sus duplicados los warrants deben contener una serie de requisitos que enumera la ley á saber:

1. La fecha en que se expedían, y el nombre y domicilio del depositante de las mercaderías.

2. La designación del depósito en que se estuviesen. Por depósito no solo se entiende el almacén propiamente dicho, sino también el galpón, granero, etc., en que se encuentra la mercadería; y propiamente á éstos es á los que se refiere la indicación de la ley que busca facilitar no solo la constatación de la existencia, sino también la identidad de los productos depositados.

3. La clase de mercaderías, su peso, cantidad, así como los números y marcas de los bultos y cualquier otra indicación propia para hacer conocer su valor. Consecuentemente con esto, la ley dispone que, antes de expedirse un certificado, deberá verificarse por una vista, en presencia del guarda almacén respectivo, la clase, cantidad ó peso de las mercaderías depositadas (artículo 5), y como el artículo 35 dispone que los concessionarios de almacenes de depósito deben llenar para la emisión de certificados los requisitos establecidos por la ley para su emisión por la Aduana, es evidente que en esta verificación debe intervenir, cuando corresponda, el concessionario del almacén de depósito autorizado.

El inciso que estudiamos exige la designación de la clase de las mercaderías depositadas, pero no es necesario señalar su calidad intrínseca.

No se exige la estimación del valor de los productos y bastan solo las indicaciones adecuadas para hacerlos conocer.

La fijación de un valor no habría reportado ventajas de consideración, dado que el precio de las mercaderías está sujeto á fluctuaciones y además los adquirientes no habrían confiado en esa tasación ó estimación.

Varias leyes extranjeras exigen la indicación de si la mercadería está ó no asegurada y por qué suma, como lo hace, por ejemplo, la ley Austriaca; y, tratándose de una indicación utilísima, es de lamentar tal omisión.

Con relación al requisito de la clase de las mercaderías depositadas, surge la importante cuestión de si los productos pueden ser objeto de cortes, mezclas ó manipulaciones, y si los almacenes pueden ser

exonerados de restituirlos individualmente transformándose así el depósito de regular en irregular.

Nuestra ley, lo mismo que la francesa é italiana, calla al respecto, y es de conveniencia, por lo tanto, estudiar este punto.

Una manipulación puede dar por resultado aumentar el valor de la mercadería, cuando esta se mezcla con otra de calidad superior, y, al contrario, puede despreciarla si se hace la mezcla ó corte con una de calidad inferior.

A primera vista, es indudable que el astuto se ofrecería á fraude, pero no podría negarse que cuando los títulos emitidos no han sido aún objeto de ninguna negociación, el depositante se obligue á restituirlos para que se introduzcan en ellos las modificaciones que el cambio de clase de producto ha hecho necesario.

Otra cosa sería si el warrant se encontrara ya endosado, porque en este caso se disminuiría la garantía de que goza el acreedor prendario.

De todos modos, es indispensable subsanar la deficiencia de la ley, dando reglas precisas y uniformes al respecto.

La ley rusa contiene un título (art. 47 á 54) sobre los almacenes de depósito destinados á recibir las mercaderías que pierden su individualidad, y tanto el certificado como el warrant deben indicar la calidad de las mercaderías depositadas. Los riesgos son á cargo del almacén, y cuando se lleva á cabo la venta de las mercaderías, ella se efectúa no sobre los depositados sino de unas de igual cantidad y clase.

El Código de Comercio alemán de 1897 (art. 419) trata especialmente del depósito de cosas fungibles, y solo reconoce al explotante la facultad de mezclar unos productos con otros de la misma especie, cuando media autorización expresa del depositante.

La solución que se dá á la cuestión que analizamos, debe hacerse depender más del aspecto económico y de las ventajas que pueda ofrecer al mercado que de la extrechez de los principios jurídicos.

Por consiguiente, reconocida como está por los gremios la conveniencia, ó más bien dicho, casi la necesidad de la fijación de tipos ó categorías dentro de cierta clase de productos para facilitar su venta y circulación, una legislación inspirada en un criterio práctico y positivo, debe permitir el depósito en género con referencia á esas

categorías de productos establecidos de antemano por las administraciones respectivas.

En los tres últimos incisos del art. 2, se establecen los otros requisitos que deben contener los certificados y los warrants y son la fecha desde la cual se adeuda almacenaje por las mercaderías; si se adeudan ó no derechos, y la firma del Administrador de la Aduana, así como la del Alcaide y Vista que hubiere examinado las mercaderías.

Respecto de este último requisito, es entendido que él se refiere al caso en que la mercadería se encuentra en almacenes fiscales, pues tratándose de warrants expedidos por almacenes de depósito particulares autorizados, bastaría la firma del Administrador y Contador respectivos.

La ley preceptúa, además, que en el certificado solo debe contenerse la siguiente anotación: «No se entregarán las mercaderías á la presentación de este certificado, sin estar acompañado del warrant y ambos con envolso en forma, si se hubiese transferido».

Como se vé, en la disposición citada se habla encubierto el principio fundamental de la ley en lo relativo á la emisión del doble título, estableciéndose la forma más adecuada de darle vida y realidad.

Enumerados los requisitos que deben figurarse en los certificados y sus duplicados los warrants, ocurre preguntar, si ellos deben considerarse esenciales para la validez del título.

Vidari sostiene la afirmativa, y se funda principalmente en algunas palabras de la ley que le hacen creer que se ha querido considerar como esenciales todas las enunciaciões á que ella se refiere, aunque considera que no debió haberse dado ese carácter á las relativas, por ejemplo, al domicilio del depositante, etc.

Vivante cree que debe dejarse á los jueces examinar si la omisión de alguno de los requisitos prescriptos por la ley, quita al título su carácter jurídico y le impide producir sus efectos propios, y, sólo en este caso podrá decirse que el requisito omitido revestía el carácter de esencial.

Esta opinión es la más aceptable, por cuanto si bien es cierto que nuestra ley, como la italiana, emplea la frase «debería contener», no lo es menos que en muchísimos casos apesar de emplearse idéntica expresión, el acto produce efectos jurídicos siempre que la omisión no afecte á la validez intrínseca del título.

Sin embargo, creemos que la mayor parte de las enunciaciones exigidas por los artículos 2 y 3 de la ley, revisten en sí el carácter de esenciales y que los jueces sólo podrían declarar la validez de los títulos emitidos en condiciones defectuosas cuando la falta se refiere más á una imprecisión en la indicación que á la ausencia de ella.

La ley ha conferido al certificado de depósito el carácter fundamental de título representativo de las mercaderías ó productos depositados.

El poseedor del título tiene un verdadero derecho real sobre las mercaderías respectivas, y por eso, éstas no pueden ser extraídas del depósito sinó con la presentación de él y del warrant, y por lo tanto, esas mercaderías no pueden ser objeto de actos jurídicos independientemente de los títulos que la representan.

El certificado acompañado del warrant, en manos del depositante ó de un tercero á quien aquél lo hubiese endosado, confiere el derecho de disponer de las mercaderías depositadas (artículo 9), y el certificado separado del warrant es el título que acredita la propiedad de ellas.

El valor del certificado, como título representativo, puede considerarse en dos momentos: cuando se encuentra aún en manos del depositante ó cuando ha pasado á poder de un tercero.

En el primer caso, la situación no puede ofrecer grandes dificultades. Como el documento es una consecuencia del contrato de depósito pasado entre las partes, éstas pueden corregirlo ó modificarlo, subsanando las deficiencias y hasta podrían admitirse ciertas pruebas tendientes á demostrar la verdadera realidad, cuando en la emisión se hubieran cometido faltas ó errores.

Pero cuando el título ha entrado en la circulación, entonces adquiere una importancia decisiva para juzgar las obligaciones del almacén depositario, y por él deben decidirse todas las contestaciones que surjan con el tenedor del certificado.

A su vez el almacén, frente á cualquier poseedor, puede hacer valer los derechos que le competen como depositario, siendo el principal el de retener las mercaderías mientras no se haga el previo pago de los derechos de almacenaje que se adeuden.

Se pregunta si el almacén debe responder de las mercaderías enunciadas sin reserva en el título; y los autores aconsejan distinguir al

respecto. Si se trata de la calidad genérica, exterior y aparente de aquellas, la afirmativa es indudable.

Ahora respecto de las cualidades intrínsecas y no aparentes, es evidente que el almacén no puede ser obligado á responder, salvo el caso que los hubiere garantido expresamente. No hay ningún peligro en esta solución, puesto que los interesados que operan sobre la mercadería pueden y deben verificar la calidad de ella antes de operar, y por lo tanto, no habría razón ni motivo para imponer á los almacenes de depósito una obligación tan gravosa.

A consecuencia de la índole literal y representativa del certificado de depósito, los almacenes no deben permitir ninguna alteración en las condiciones del depósito sinó se modifica al mismo tiempo el título que las representa.

Así el artículo 36 de la ley, prohíbe la división de los bultos y cambio de acondicionamiento, á menos que quien se interese en hacer alguna de esas operaciones presente el certificado con el warrant debidamente endosado, justificando así ser el dueño de las mercaderías. En este caso, los títulos serán anulados, cumpliéndose otros en su reemplazo, y aún varios certificados especiales correspondientes á cada lote, cuando se haga hecho la separación en esa forma. (Art. 8).

Mientras el warrant se encuentra acompañado del certificado de depósito, es decir, hasta tanto no se empieza para la constitución de un derecho de prenda, no tiene otro carácter que el de un simple duplicado de aquel documento. En este sentido, como se ha dicho muy bien, el warrant solo tiene un valor puramente virtual: no es más que un medio acordado al depositante para efectuar ciertas operaciones de crédito.

Ahora, una vez que el título de la referencia ha sido puesto en circulación mediante el endoso, constituyéndose así el derecho prendario respectivo en garantía de la suma prestada, entonces el warrant adquiere un doble carácter: (a) constata de un modo literal la obligación del almacén de custodiar la mercadería; (b) demuestra la existencia de un derecho de crédito con garantía real.

El almacén de depósito viene á desempeñar así el papel de tercera elegido por las partes á objeto de tener la posesión de la cosa de que debe desprender el deudor para que la prenda produzca sus efectos.

Como efecto de comercio, el warrant no es sino una variedad de los títulos á la orden, y adquiere éste carácter desde el momento que se pone en circulación mediante el endoso respectivo. El verdadero fundamento del warrant, como título de crédito, lo dà la obligación que el endoso constata y que aparece en el mismo documento combinado con la garantía real.

El primer tenedor del warrant puede, á su vez, negociarlo mediante otro endoso, y los endosos ulteriores de que el título es objeto, como endosos ordinarios que son, importan también la garantía solidaria de los que han intervenido en ellos.

A consecuencia del carácter indicado, la mayor parte de los bancos europeos, con mayores ó menores restricciones, admiten el descuento de los warrants.

La ley francesa de 1898 y la de 1906 autorizan á los establecimientos públicos de crédito para recibir los warrants como valores de comercio en sustitución de una de las firmas que exigen los estatutos.

Es evidente que, entre nosotros, respondiendo á una política económica tendiente á estimular el desarrollo y difusión de los warrants, se impone la sanción de una disposición semejante, cuyos beneficios resultados para el comercio y la producción se palparian en poco tiempo.

(Continuará).

CELSO ROJAS.

SECCIÓN ADMINISTRATIVA

DECRETOS

Contribución Territorial.

Determinando los requisitos que deben llenar los propietarios beneficiados con las exenciones del artículo 197 del Código Rural de los Territorios Nacionales, se ha dictado el siguiente Decreto Reglamentario:

Buenos Aires, Mayo 7 de 1909.

Siendo conveniente determinar los requisitos que deben llenar los propietarios de prédios rústicos, situados en los Territorios Nacionales que deseen acogerse á la franquicia acordada por el artículo 197 del Código Rural, á quienes los destinan al cultivo de plantas forrajeras, textiles, cereales, viñas, olivos, moreras, remolacha, caña de azúcar ó árboles frutales.

El Presidente de la República—

DECRETA:

Artículo 1º.—Para gozar los beneficios de dicha franquicia, deberán los propietarios presentarse anualmente á los colectores, receptores de rentas ó á los gobernadores; donde aquellos funcionarios no existieran, y tres meses antes del vencimiento del término para

el pago del impuesto sin multa, haciendo en la respectiva solicitud una minuciosa relación de la extensión de las diversas plantaciones, declaración que deberán confirmar, firmando al pie de la misma, dos personas de arraigo, vecinos del campo de la referencia.

Art. 2º.—En el caso de que aquellos funcionarios no conozcieren á los testigos, ó dudaren de la veracidad de lo por ellos afirmado, ordenaría una inspección á efecto de verificar si los cultivos existen y si ellos tienen la importancia que el propietario le atribuye.

Art. 3º.—En el primer caso, los colectores receptores ó gobernadores remitirán el expediente firmado al Ministerio de Hacienda por intermedio de la Administración de Contribución Territorial, Patentes y Sellos, la que deberá informar al elevario si la propiedad de que se trata se halla atrasada en el pago de impuesto; en el segundo, es decir, si los datos presentados resultan inexactos ó los testigos no son realmente personas de arraigo, el funcionario que haya recibido la solicitud la archivará sin más trámite, dando cuenta á aquella Administración.

Art. 4º.—Comuníquese, publíquese, déuse al Registro Nacional y pase á la Administración General de Contribución Territorial, Patentes y Sellos á sus efectos.

FIGUEROA ALCORTA,
MANTEL DE IRIONDO.

Equipages.

Han quedado sin efecto las concesiones que habían sido acordadas á empresas particulares, dentro de los Depósitos de Revisión de la Aduana de la Capital:

Buenos Aires, Abril 26 de 1909.

Habiendo sido incluida en la Ley de Presupuesto de Gastos para el corriente año, una suma destinada al servicio oficial del transporte, en muelles y depósitos, de los equipajes sujetos á revisión por las autoridades de la Aduana de la Capital (partida 6, ítem 23, inciso 13 del Anexo D).

El Presidente de la República

DECRETO:

Artículo 1º.—Los equipages que lleguen al Puerto de la Capital, procedente del extranjero, serán desembarcados, conducidos al sitio designado para su revisión, y efectuada ésta, entregados á sus dueños ó á las empresas de transportes por peones dependientes del Resguardo.

Art. 2º.—Dicho servicio oficial será exclusivo y gratuito en los muelles y dentro de los depósitos de revisión de las Dársenas Norte y Sud.

Art. 3º.—Comuníquese, etc.

FIGUEROA ALCORTA,
M. de IRIONDO.

Guardas.

Procurando la equiparación de los guardas costeados por Empresas particulares, á los que prestan iguales servicios con carácter fiscal, se ha dictado el siguiente decreto:

Buenos Aires, Abril 30 de 1909.

Visto que varios guardas de empresas particulares, dependientes de la Aduana de la Capital, se presentan solicitando se les abone sus sueldos desde el 1º de Enero del corriente año, de conformidad con el aumento que le fija á los de esa categoría la Ley General de Presupuesto en vigencia; atento lo informado por la repartición en que prestan servicios los recurrentes, lo manifestado por la Contaduría General de la Nación, y

CONSIDERANDO:

Que al dictarse el Decreto de fecha 9 de Febrero de 1907, equiparando los sueldos de los empleados de empresas particulares con los del Presupuesto, se tuvo en vista que siendo sus funciones y

responsabilidades idénticas, era de equidad que percibieran iguales remuneraciones; y subsistiendo en la actualidad esas mismas razones.

El Presidente de la República—

DECRETA:

Artículo 1º—La Comisión General de la Nación liquidará, á contar del primero de Enero próximo pasado, y en lo sucesivo, los sueldos de los empleados de empresas particulares, dependientes de la Aduana de la Capital, teniendo en cuenta la remuneración mensual que asigna á los de esa categoría la Ley General de Presupuesto en vigor durante el año.

Art. 2º—Comuníquese, etc. y dícese al Botín Oficial.

FIGUEROA ALCORTA,
MANUEL DE IRIONDO.

Inspección

Determinando las funciones de la División, Inspección y Contralor, dependiente de la 2º Sección (Aduanas é Impuestos) del Ministerio de Hacienda, se ha dictado el siguiente Decreto:

Buenos Aires, Mayo 12 de 1892.

Habiendo quedado organizada, con arreglo al Presupuesto del corriente año, la División del Ministerio de Hacienda, encargada de la inspección de Aduanas é Impuestos, y del Contralor de servicios fiscales y de franquicias ó exenciones, y debiendo determinarse el radio de acción de los funcionarios de dicha dependencia administrativa.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º—La Inspección de Aduanas, Resguardos y Oficinas recaudadoras de impuestos nacionales, y el contralor de instituciones, obras, industrias y empresas beneficiadas con exenciones ó franquicias legales, estarán á cargo de la división respectiva dependiente de la 2º Sección del Ministerio de Hacienda.

Art. 2º—Los inspectores de Aduanas é Impuestos, en su carácter de delegados del Ministerio de Hacienda, tienen facultad para inspeccionar los libros, documentos y servicios, exigir cualquier dato e iniciar investigaciones en las Aduanas, Receptorías, Puertos y Resguardos, lo mismo que en las Oficinas Fiscales de la Nación de cuya visita estén encargados, y en las fábricas, industrias ó empresas oficiales ó particulares que gozen de exenciones ó derechos protectores por la importación condicional de materiales ó de materias primas.

Art. 3º—Queda dividida la República en ocho circunscripciones á los efectos de la Inspección y Contralor del Ministerio de Hacienda:

CIRCUNSCRIPCIONES

I. Capital—Comprendiendo:

- 1º Las Aduanas de Buenos Aires, La Plata, San Nicolás, Qualeguay y Gualeguaychú; las Receptorías de Tigre, Campana, Zárate y San Pedro; y los Resguardos de Martín García, Barradillo, Ibicuy, Magdalena, Ajó, Mar del Plata y Necochea,
- 2º Las Oficinas Fiscales, las instituciones y obras públicas, fábricas, industrias, etc., en la Capital y Provincia de Buenos Aires.

II. Rosario—Comprendiendo:

- 1º Las Aduanas de Rosario, Santa Fe y Paraná; las Receptorías de Villa Constitución, Victoria, Diamante, Helvecia, Pue-

- blo Urugu y La Paz y los Resguardos de San Lorenzo, Concordia, Aragón y Santa Rosa.
2º. Las Oficinas Fiscales, las instituciones de obras públicas, fábricas, industrias, etc., en la Provincia de Santa Fe.

III. Concepción del Uruguay—Comprendiendo:

- 1º. Las Aduanas de Concepción del Uruguay, Colón, Concordia, Monte Caseros y Paso de los Libres; las Receptorías de Alvear, Sierra Concepción y Santo Tomé y los Resguardos de Garruches, San Javier, Federación, Yerad y Nueva Escocia.
2º. Las Oficinas Fiscales, las instituciones y obras públicas, fábricas, industrias, etc., de la Provincia de Entre Ríos.

IV. Corrientes—Comprendiendo:

- 1º. Las Aduanas de Corrientes, Goya y Empedrado; las Receptorías de Posadas, Esquina, Barranqueras, Formosa, Bella Vista y Pto Bermejo; y los Resguardos de Las Palmas, Paso de la Patria, Itá Ibaté, Itá Ibaté, Itá Ibaté, Pilcomayo, Valapé, Larvalle, Reconquista y Mal Abrigo.
2º. Las Oficinas Fiscales, las instituciones de obras públicas, fábricas, industrias, etc., de la Provincia de Corrientes y Territorios de Misiones, Chaco y Formosa.

V. Bahía Blanca—Comprendiendo:

- 1º. La Aduana de Bahía Blanca; la Receptoría de Patagones; y los Resguardos de San Antonio y San Blas.
2º. Las Oficinas Fiscales, las instituciones y obras públicas, industrias, etc., de los Territorios de Pampa Central, Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

VI. Córdoba—Comprendiendo:

Las Oficinas Fiscales, las instituciones y obras públicas, fábricas, industrias, etc., de las Provincias de Córdoba y Santiago del Estero.

VII. Mendoza—Comprendiendo:

- 1º. Las Aduanas de Mendoza y San Juan, las Receptorías de Jachal y Vinchina; y el Resguardo de las Cuevas.

- 2º. Las Oficinas Fiscales, las instituciones y obras públicas, fábricas, industrias, etc., de las Provincias de Mendoza, San Juan, San Luis y La Rioja.

VIII. Jujuy—Comprendiendo:

- 1º. Las Aduanas de Jujuy y Salta; Receptorías de Cieneguitas, La Quiaca, Orán, Cachi, Yavi, Tinogasta y Santa Victoria; y el Resguardo de Tucumán.
2º. Las Oficinas Fiscales, instituciones y obras públicas, fábricas, industrias, etc., de las Provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca y Territorio de los Andes.

Art. 4º—El Ministerio de Hacienda reglamentará las funciones de los Inspectores y Sub-Inspectores de Aduanas e Impuestos, señalándose la circunscripción que hayan de tomar á su cargo, y fijándose el viático dentro de las sumas destinadas á ese objeto.

Art. 5º—Comuníquese, publíquese.

FICUEROA ALCORTA
M. DE INTONDO.

Resguardos

En el presupuesto de 1909, se asignan diversas sumas para gastos de Aduanas y Resguardos.

La distribución de dichas sumas ha sido hecha por el Ministerio de Hacienda, de acuerdo con lo dictaminado en el asunto por el Director de la Sección Aduanas e Impuestos:

Señor subsecretario:

Los ítem 104 á 110 inclusive del inciso 13º, anexo D, del presupuesto para 1909, corresponden á gastos generales de aduanas, receptorías y resguardos, exceptuadas naturalmente, en algunas partidas, aquellas aduanas que tengan asignados fondos especiales para los respectivos gastos.

Juzgo, pues, que á fin de evitar confusiones y errores de imputación, regularizando al mismo tiempo la inversión de los fondos des-

titados al servicio de las reparticiones aduaneras conviene establecer de antemano la forma de aplicación y distribución de los ítems pre-mencionados.

A—Item 104. Al año \$ 72.000 $\frac{1}{2}$.

1^a. *Para ilícres de aduanas, receptorías y resguardos*—su provisión ha sido contratada directamente por el ministerio, mediante licitaciones, importando un gasto total aproximado de \$ 70.000 $\frac{1}{2}$, quedando, para los demás objetos del ítem, un sobrante arreal de \$ 2000 $\frac{1}{2}$.

2^a. *Para útiles de escritorio*.—En las partidas 2 del ítem 5, y 8 del ítem 17, se asignan \$ 900 $\frac{1}{2}$ mensual para «útiles de escritorio» de las reparticiones de la Aduana de la Capital. Dicho gasto se encuentra también comprendido en los «generales» de la partida 2 del ítem 29, correspondiente á la Aduana del Rosario.

En las 19 aduanas restantes y 29 receptorías, los útiles de escritorio están comprendidos dentro de sus respectivas asignaciones «para gastos».

De modo que el sobrante de este ítem, se destina ordinariamente para «útiles de escritorio» de 19 resguardos de aduanas, 29 de receptorías y 18 de registros; esta distribución corresponde al ministerio.

3^a. *Para útiles de imprenta, impresiones y publicaciones*.—Estas necesidades deben ser atendidas en la Aduana de la Capital, con los \$ 600 $\frac{1}{2}$ mensuales del ítem 3, que comprende «personal y útiles de imprenta»; y en la Aduana del Rosario con la partida de «gastos generales» del ítem 29.

Las demás aduanas, receptorías y resguardos, atienden este gasto con las sumas asignadas ó distribuidas para «útiles de escritorio».

B—Item 105. Al año \$ 30.000 $\frac{1}{2}$.

1^a. *Para reparación*.—Corresponde al ministerio autorizar el gasto, y contratar las obras, siendo éstas urgentes y no exigiendo por su importancia, la intervención del Departamento de Obras Públicas.

2^a. *Para mobiliaria*.—El ministerio es también el único que puede autorizar en cada caso, gastos solicitados con tal objeto.

3^a. *Para gastos extraordinarios*.—Esta partida, destinada á los resguardos, como las anteriores, solo puede ser aplicada por el ministerio, una vez justificada la necesidad del gasto, y su carácter realmente «extraordinario».

C—Item 106. Al año \$ 30.000 $\frac{1}{2}$.

1^a. *Para alquileres*.—Esta partida sirve: principalmente, para pagar los alquileres de resguardos y destacamentos que ocupen locales independientes y en segundo lugar, para cubrir las diferencias de alquileres de aduanas y receptorías, cuando aquellos exceden á las sumas especialmente asignadas en el presupuesto.

2^a. *Para alumbrado*.—Esta partida se distribuye como la anterior, y como la de «útiles de escritorio», entre los resguardos, en forma de asignaciones mensuales; imputándose el remanente los servicios extraordinarios de alumbrado en aduanas, receptorías y puestos, que no sea posible atender con la partida especial de «gastos generales» de cada aduana ó receptoría.

3^a. *Para gastos menores*.—Se distribuye como la anterior entre los resguardos de las aduanas y receptorías en las cuales resulte insuficiente la respectiva partida de «gastos generales», insuficiencia comprobada por la inspección.

4^a. *Para servicios telegráfico y telefónico*.—En el presupuesto de la Aduana de la Capital existe la partida 3 del ítem 3 con \$ 400 $\frac{1}{2}$, destinados á esos servicios que, en la Aduana del Rosario son atendidos con la partida de «gastos generales» del ítem 29.

Así pues, de esta partida dispone el ministerio cuando las aduanas (excluyendo las dos primeras), ó las receptorías, demuestren la urgencia de esos servicios, y la imposibilidad de atenderlos mensualmente con sus propios recursos.

D—Item 107. Al año \$ 12.000 $\frac{1}{2}$.

1^a. *Para conservación y compostura de embarcaciones*.—A estos gastos provee el ministerio, sea directamente ó mediante licitación.

2^a. *Para compra de artículos navales*.—También estos son adquiridos por el ministerio, á solicitud de las aduanas ó receptorías, á cuyos resguardos se les haya adjudicado embarcaciones.

3^a. *Para compra de materias grasas*.—Siendo estos materiales de consumo, puede asignarse una partida mensual para cada embarcación, y la cual sería incluida en las planillas de los respectivos resguardos.

E—Item 108. Al año \$ 120.000 $\frac{1}{2}$.

1^a. *Para racionamiento de marineros*.—Este racionamiento es liquidado mensualmente con los sueldos de la marinería de cada resguardo.

2º. *Para sustento de marineros y guarda costas*--El ministerio se encarga de esas provisiones, por licitación semestral.

F--Item 102. Al año. \$ 10.800 $\frac{1}{2}\%$.

1º. *Para carbón de las embarcaciones*--Tratándose de una partida destinada á combustible, debe distribuirse mensualmente entre los 3 vaporitos, 9 lanchas á vapor y 3 lanchas automóviles en servicio actual, liquidándose las respectivas sumas en las planillas de los resguardos á cargo de dichas embarcaciones.

2º. *Para forrajes y ensayos de caballería para carros*--La suma total del ítem, apenas alcanzará para la partida de combustible, de modo que apenas quedará disponible un saldo de \$ 150 $\frac{1}{2}\%$, para estas necesidades, saldo que corresponde á la aduana de la capital; la del Rosario tiene \$ 50 $\frac{1}{2}\%$, para igual destino.

Si la partida de forraje resultase insuficiente para la aduana de la capital, puede recurrirse á los «gastos generales» de ésta, aumentados en \$ 2000 $\frac{1}{2}\%$ mensuales, y subsidiariamente á los «eventuales» del ítem 103.

G--Item 110. Al año. \$ 33.600 $\frac{1}{2}\%$.

1º. *Para necesidades eventuales de puentes*--Con esta partida deben atenderse los gastos del personal requerido por la habilitación de muelles, guiches y depósitos en los nuevos puertos y muelles del litoral.

A esta partida se imputan, por haber sido omitidos en el presupuesto, los gastos autorizados por los acuerdos del 29 de Febrero y del 25 de Octubre de 1908, para el funcionamiento del guinche de Puerto Ruiz (Gualeguay), y para las operaciones del nuevo puerto del Paraná.

Arubos gastos suman \$ 1.600 $\frac{1}{2}\%$ mensuales, de modo que el sobrante mensual disponible de este ítem es de \$ 1.200 $\frac{1}{2}\%$ mensuales.

2º. *Para necesidades eventuales de guinchos*--A este partida le son aplicables las consideraciones expuestas para la anterior.

En la partida 9 del ítem 17, figura una partida mensual de pesos 600 $\frac{1}{2}\%$ para «útiles de depósitos» de la aduana de la capital, siendo, además, que la dirección del puerto está encargada de los guinchos.

3º. *Para necesidades eventuales de marinería*--Esta partida tiene por objeto reforzar los resguardos escasos de marinería, ó proveer á la creación de nuevos destacamentos, ó aumentar la tripulación de las embarcaciones.

Pero esas necesidades no se conocerán con exactitud, sino después de reorganizado el personal de todos los resguardos, y observadas sus deficiencias de personal.

Resulta de lo expuesto que, de las sumas autorizadas en los ítems 104 á 110 del inciso 13º, anteriormente pueden ser distribuidas en forma de subsidios mensuales, las siguientes:

Ítem 104--«Útiles de escritorio» para los resguardos.

Ítem 105--«Alquileres», «gastos menores» y «servicios telefónicos» para los resguardos.

Ítem 107--«Materias grasas» para los resguardos dotados de lanchas á vapor ó á nafta.

Ítem 109--«Carbón ó nafta» para los resguardos dotados de embarcaciones; y además «forraje y ensayos» para el de la capital.

Cuya distribución podría decretarse en la forma de la que rigió hasta el 31 de Diciembre pgo., establecida en el decreto de Junio 20 de 1907, que se acompaña impreso, debiendo las modificaciones ser introducidas con intervención de la División de Contabilidad.

Salida á V. S. atentamente.

H. J. WIGGON. MIRÓZ.

Buenos Aires, Abril 28 de 1920.

He atención á lo manifestado por la Administración de la Aduana de la Capital, y á lo informado por la División Aduanas, sobre la necesidad de fijar las sumas mensuales que, en concepto de gastos de oficina, alumbrado, teléfono y alquileres, corresponde liquidar á cada uno de los Resguardos de la Nación,

El Presidente de la República--

DECRETO:

Artículo 1º. Asignase mensualmente, y á contar del 1º de Enero del corriente año, la cantidad de (\$ 1162 $\frac{1}{2}\%$) mil ciento sesenta y

dos pesos moneda nacional, con destino á los alquileres, gastos de oficina, alumbrado y teléfono de los resguardos, en la forma y proporción que se detalla en la planilla adjunta, cuyo importe se imputará al ítem 106, del inciso 13, Anexo D, del presupuesto vigente, hasta la suma de (\$ 13.944 $\frac{1}{4}$) trece mil novecientos cuarenta y cuatro pesos moneda nacional.

Art. 2º En consecuencia de lo dispuesto precedentemente, la Contaduría General, procederá á tomar del Banco de la Nación Argentina los giros respectivos por la cantidad de (\$ 3.486 $\frac{1}{4}$) tres mil cuatrocientos ochenta y seis pesos moneda nacional, importe de los gastos que, por los meses de Enero, Febrero y Marzo de este año, corresponde á los resguardos que se detallan en la planilla adjunta, y en la proporción determinada en la misma, debiendo imputarse este gasto al ítem 106 precitado.

Art. 3º. Asignase al Resguardo de la Aduana de la Capital, la cantidad mensual (\$ 400 $\frac{1}{4}$) cuatrocientos pesos moneda nacional para forraje y enseres de caballería, debiendo imputarse la suma anual de este gasto (\$ 4.800 $\frac{1}{4}$) cuatro mil ochocientos pesos moneda nacional al ítem 109 del inciso 13 Anexo D.

Art. 4º. Asignase á la Aduana de la Capital la cantidad mensual de (\$ 250 $\frac{1}{4}$) doscientos cincuenta pesos moneda nacional para alquileres del local de la oficina de sellos y canje de valores, debiendo imputarse la suma anual de este gasto (\$ 3.000 $\frac{1}{4}$) tres mil pesos moneda nacional al ítem 105, del inciso 13, Anexo D.

Art. 5º. Los gastos mensuales de combustible, materias grasas y artículos navales, para las embarcaciones á vapor ó nafta, al servicio de la Inspección y de los Resguardos, serán liquidados lo mismo que sus respectivas tripulaciones, con las planillas de la Aduana ó Receptaría en que dichas embarcaciones se encuentren en servicio ó en depósitos. Mientras estén en compostura, se suspenderá la asignación de combustible y materiales.

Art. 6º. Asignase las siguientes cantidades mensuales para combustible, materias grasas y artículos navales de las embarcaciones en servicio.

Para el vapor la Capital	3	90 $\frac{1}{4}$
+ los vapores Neuquén y Salta á razón de \$ 75 $\frac{1}{4}$ cada uno	150	*
uno	750	*
Para quince lanchas á vapor, á razón de \$ 50 $\frac{1}{4}$ cada una	210	*
Para seis lanchas á nafta, á razón de \$ 35 $\frac{1}{4}$ cada una	1200	*

Art. 7º. La cantidad mensual de un mill doscientos pesos moneda nacional que se distribuye por el artículo precedente, será imputada á los siguientes ítems del inciso 13, Anexo D.

Al Item 107	\$ 700 $\frac{1}{4}$
* * 109	500 *
	1200 *

Art. 8º. Los gastos de impresiones, libros y útiles de escritorio del Resguardo de la Capital serán cubiertos con el ítem 5 del inciso 13, Anexo D.

Art. 9º. Los gastos de guindiches y peones, autorizados por los acuerdos del 29 de Febrero y 23 de Octubre de 1908, para el funcionamiento de los puertos Ruiz y Paraná, se imputarán, durante el corriente año, al ítem 110, inciso 13, Anexo D.

Art. 10. Comuníquese, publiquese, anótese en la División Contabilidad y pase á la Contaduría General, á sus efectos.

FIGUEROA ALCORTA
MANUEL DE IRIONDO

RESGUARDOS	Peso seguimiento	Bases de estacionamiento y estimación	Peso restante	TOTALS	RESGUARDOS	Peso seguimiento	Bases de estacionamiento y estimación	Peso restante	TOTALS
					Resguardo	Resguardo	Resguardo	Resguardo	Resguardo
1 Ajó.....	5			5	Del frente.....	318	237	4	85
2 Alvear con la Cruz.....	15			15	Mir del Plata.....	10		10	10
3 Aragón con Pto. Orotava.....	10			10	Martín García.....	15		15	15
4 Bahía Blanca.....	35			35	Monte Cañeros.....	10		10	10
5 Barradero.....	15			15	Nicoya.....	5		5	5
6 Barra Concepción.....	5			5	Nueva Escudia.....	40		40	40
7 Barranqueras.....	10			10	Paraná y Hernández.....	5		5	5
8 Bella Vista.....	10			10	Peso de la Patria.....	10		10	10
9 Campana.....	10			10	Prado de los Libres.....	10		10	10
10 Colón.....	30			30	Patagonia.....	5		5	5
11 Concordia.....	30			30	Vilcosayao.....	10		10	10
12 Coronada.....	5			5	Porodas.....	10		10	10
13 Corrientes.....	20			20	Pueblo Brugo.....	5		5	5
14 Diamante.....	10			10	Puerto Bermejo.....	10		10	10
15 Empedrado.....	10			10	Reconquistita.....	10		10	10
16 Esquina.....	10			10	Rosario.....	50		50	50
17 Federación.....	5			5	San Antonio.....	25		25	25
18 Formosa.....	10			10	San Blas.....	50		50	50
19 Garrachos.....	5			5	San Javier.....	5		5	5
20 Goya.....	10			10	San Lorenzo.....	—		—	—
21 Golegny con Pto. Ruiz.....	20			20	San Nicolás.....	10		10	10
22 Gualqueyachú.....	10			10	San Pedro.....	10		10	10
23 Helvecia.....	10			10	Santa Fe.....	25		25	25
24 Ibicuy.....	10			10	Santa Rosa.....	5		5	5
25 Ita-Ibaté.....	5			5	Santo Tomé.....	10		10	10
26 Itati.....	10			10	Tigre y San Fernando.....	48		48	48
27 Ituazúngó.....	5			5	Uruguay.....	20		20	20
28 La Paz.....	10			10	Victoria.....	5		5	5
29 La Plata.....	27			27	Villa Constitución.....	5		5	5
30 Lavalle.....	5			5	Valparaíso.....	5		5	5
31 Magdalena.....	5			5	Verdú.....	5		5	5
32 Mal Abrigo.....	6			6	Zárate.....	50		50	50
<i>Al frente.....</i>	<i>\$ 108</i>	<i>\$ 397</i>	<i>\$ 89</i>	<i>\$ 594</i>	<i>TOTALES.....</i>	<i>\$ 128</i>	<i>\$ 855</i>	<i>\$ 179</i>	<i>\$ 1162</i>

卷之三

ESTIMATES OF OVERSIGHT

Estableciéndola que las reclamaciones sobre improcedencia de gravámenes provinciales sobre materias que soportan impuesto nacional, deben ser llevadas á la justicia, se ha dictado la siguiente reglación, precedida del respectivo dictamen del Procurador del Tesoror:

Tratándose de impuestos exigidos por la Provincia de Buenos Aires, V. R. no es competente para entender en este asunto.

...y en el que se resuelve en cualesquier caso sobre la procedencia de un impuesto provincial, y los interesados que consideren arietados sus derechos por esa imposición deben recurrir á la justicia.

Creo, pues, que V. A. debe mandar la "maquinaria" representante del Ferrocarril del Rosario a Puerto Belgrano, debe ocurrir donde corresponda... Buenos Aires, Abril 1.^o de 1909.— Vicente F. López.

BREVES ÁFRAS. Abril 12 de 1942.

En atención á lo expuesto por el Sr. Procurador del Reino en el
último que precede, deváyase al interesado para que ocorra lo
de corresponda.

卷之三

Liquidaciones

Referentes á las de Impuestos Internos, que se practican al ser importadas las mercancías, se ha dispuesto lo siguiente:

Buenos Aires, Mayo 6 de 1890.

Visto lo manifestado por la Administración de Impuestos Internos, sobre la forma en que se practican, en la Aduana de la Capital, las liquidaciones de dichos impuestos, y lo indicado acerca de la conveniencia de efectuar en otro local las liquidaciones correspondientes á ese ramo fiscal, y

Considerando:

1º Que el contralor establecido por las Ordenanzas de Aduanas, exige que los documentos pertenecientes al juego de cada despacho, no salgan de las Oficinas mientras dura la tramitación aduanera, siendo además responsables los comerciantes de la demora en el finiquito de las operaciones (Art. 29 de la Ley N.^o 4933).

2º Que disponiendo de las Aduanas de personal suficiente y habilitado á liquidar simultáneamente diversas clases de derechos é impuestos, no hay razón para efectuar por separado la liquidación de los impuestos internos, perjudicando el buen servicio y prolongando el trámite fiscal.

3º Que no pueden existir divergencias de criterio en las liquidaciones de impuestos internos, entre la Administración del ramo y las de Aduanas, pues éstas deben ajustarse á las instrucciones e interpretaciones de la primera, no siéndoles permitido, como en el caso de las taras, mermas y roturas, aplicar por analogía, reglas exclusivamente destinadas á regir el despacho aduanero;

SE RESUELVE:

Vuelva á la Administración de Impuestos Internos para el conocimiento de las consideraciones que preceden, y remítase copia de la presente á la Administración de la Aduana de la Capital, para que haga observar lo indicado en el tercer considerando.

IRIONDO.

Compensación

Buenos Aires, Mayo 10 de 1890.

Vista la presentación de los Sres. Francisco Francioni y Cia., pidiendo se ordene á la Aduana el levantamiento de la suspensión de sus despachos, decretada con motivo de los cargos que se les formularon por derechos de puerto y buque del vapor «Órctega» y se declare compensado el importe de esos cargos con los de sus créditos pendientes de pago en este Ministerio; atento los informes producidos, y

Considerando:

Que las deudas y créditos entre particulares y el Estado no son compensables cuando las deudas de los primeros provienen de derechos que deben ser abonados en las Aduanas, como ocurre en el caso presente (Art. 823 del Código Civil);

Que, en consecuencia, no hay razón que justifique el levantamiento de la suspensión de despachos de que se reclama,

SE RESUELVE

No ha lugar á lo pedido.

Pase á la Aduana de la Capital, á sus efectos.

IRIONDO.

Encomiendas

Buenos Aires, Mayo 11 de 1890.

Visto que la Compañía «Sociedad Anónima de Navegación á Vapor Nicolás Mihanovich», pide la exención de los derechos de eslingaje y guinche para las encomiendas procedentes del litoral argentino; atento los informes producidos y lo dictaminado por el señor Procurador del Tesoro, y

Considerando:

Que en lo que atañe á los derechos de almacenaje y eslingaje, el caso está regido por los Arts. 8 y 9 de la Ley N.^o 4928 en los cuales

no está expresamente consignada ninguna excepción en favor de las encomiendas de que se trata.

Que de acuerdo con los fundamentos de la resolución de este Ministerio de 12 de Febrero ppdo., hay equidad en exonerar del derecho de guinche á dichas encomiendas siempre que no hagan uso de pescantes,

SE RESUELVE:

Pase á la Aduana de la Capital, para que proceda de conformidad con lo expuesto en los considerandos precedentes.

IRIONDO.

Seguros

Con motivo de la inscripción de una sociedad anónima de rentas vitalicias, se ha dictado la siguiente resolución:

Buenos Aires, Abril 26 de 1939.

Visto que D. Luis Berriati por el «Banco de Pensiones» apela del fallo dictado por la Administración General de Impuestos Internos disponiendo que esa Institución se inscriba como Compañía de seguros sobre la vida á los efectos del gravamen de que se trata la ley N.^o 3834; atento los informes producidos, y

Considerando:

Que la existencia de un riesgo posible, en forma de condición ó plazo suspensivo, constituye el elemento substancial de los contratos de seguros (Art. 492 del Código de Comercio);

Que tal plazo ó condición debe estar subordinado á un daño ó pérdida cuya fecha es incierta;

Que el Banco de Pensiones distribuye sus utilidades entre accionistas y subscriptores en forma de rentas vitalicias y de premios, en plazos expresamente determinados (Art. 1 y 2 de los Estatutos);

Y que, siu existir contrato de renta vitalicia, ésta puede ser ofrecida como dividendo de un capital social ó acumulado en forma de ahorro.

Por estas consideraciones, y las concordantes aducidas por el Señor Procurador del Tesoro en su dictamen,

SE RESUELVE:

Revercar la resolución apelada y declarase que el Banco de Pensiones no debe considerarse una Compañía de Seguros, y que en consecuencia no corresponde la aplicación del impuesto establecido en el Art. 17 de la Ley 3884.

Pase á la Administración General de Impuestos Internos, á sus efectos y reposición de fojas.

IRIONDO.

Tránsito.

Dos resoluciones tocante al tránsito interno de mercancías que adeudando derechos, son conducidas de un á otro punto de la República.

En ambas se interpreta el artículo 866 de las ordenanzas de Aduana que prescribe la terna guía en «papel común» como medio de fiscalizar las mencionadas operaciones:

Buenos Aires, Mayo 6 de 1939.

Vista la reclamación de la Empresa de Navegación á Vapor Nicolás Milianovich, con motivo de interpretaciones contradictorias artículo 866 de las Ordenanzas de Aduanas; oido el parecer del señor Procurador del Tesoro, en el sentido de que se dicte una resolución general al respecto, y,

CONSIDERANDO:

Que, por el artículo 866 de las Ordenanzas de Aduanas, los paquetes á vapor, conductores de carga en tránsitos para puertos de cabotajes, se hallan eximidos de acompañar aquellas con las guías prescriptas en el artículo 673 de las citadas Ordenanzas.

Que dicha disposición se explica por la responsabilidad permanente de los agentes de buques con privilegios, bastando para el

contratar la guía oficial (artículo 523 á 531 de las Ordenanzas de Aduana) sustituidas para las cargas de tránsito por una copia en papel común de los permisos de retorno, trasbordo ó reembalaje, que los cargadores deben presentar, y con la cual se fiscaliza la carga, antes de su revisión á la Aduana y Receptoría de destino (artículo 866 y 868 de las Ordenanzas).

Y que habiendo sido objeto de contradictorias interpretaciones los mencionados artículos de las Ordenanzas de Aduana, acuerdo con lo indicado por el señor Procurador del Tesoro.

SE RESUELVE:

Hacer saber á los Administradores de Aduanas que, para despachar cargas en tránsito con destino á puertos nacionales, deben exigir al cargador un duplicado en papel común de los correspondientes permisos de retorno, trasbordo ó reembalaje, de acuerdo con los artículos 83, 93 y 379 de las Ordenanzas de Aduana, debiendo efectuarse con la mencionada copia, las formalidades prescriptas en los artículos 866 á 873 á 531 de dichas Ordenanzas.

Hacer saber igualmente á los Administradores de Aduanas y Receptorías de Rentas que, al recibir cargas en tránsito manifestadas por el Capitán de un paquete á vapor como precedentes de otro puerto nacional, no deben exigir las guías correspondientes, pero no despacharán las mercancías mientras no se reciban las copias á que se refiere el artículo 866 de las Ordenanzas de Aduanas, y se haya procedido á la verificación ordenada en el artículo 528 de las mismas.

Fecho, archívese.

IRIONDO.

— —

Visto este expediente formado á propósito de la denuncia hecha por el Guarda del Resguardo de la Receptoría de Rentas Nacionales de Campana don Ernesto C. Morales en la que, acogiéndose á los beneficios que acuerda el artículo 72 de la Ley de la materia manifiesta, que la venta de papel sellado viene suficiente una diferencia á causa de que los vapores de cabotaje con privilegio de paquete no se han munido de la guía de tránsito cuando han sacado

cargas de esta Capital para los puertos de la República, sean éstos de trasbordos ó reembalaje; oído el señor Procurador del Tesoro, y,

CONSIDERANDO:

Que los documentos exigibles, como guías oficiales de las cargas de tránsito conducidas á puertos de cabotaje por vapores con privilegio de paquete, deben extenderse en papel común (artículo 866 de las Ordenanzas de Aduanas);

SE RESUELVE:

Desestimar la denuncia de la referencia. Pase á Receptoría de Campana para su archivo.

IRIONDO.

— —
Tesorero Nacional

Buenos Aires, Mayo 9 de 1903.

CONSIDERANDO:

Que el P. E. anticipándose á la realización del Empréstito autorizado por las Leyes Nros. 5559 y 6011 de Fomento de Territorios Nacionales y Construcción y equipo de los Ferrocarriles ha adeudado de rentas generales \$ 1.044.121,01 % y \$ 830.408,87 oro á la primera y \$ % 1.245.000 y \$ oro 3.820.834,04 á la segunda, ó sea un total de \$ % 2.289.121,01 y \$ oro 4.671.332,91, con el propósito de hacer efectives, sin demora alguna, los altos fines que se tuvieren en vista al dictar esas leyes.

Que, habiéndose recibido el producido del Empréstito, es oportuno disponer el reintegro al Tesoro del importe de tales adeudanzas.

El Presidente de la República --

DECRETA:

Artículo 1º.—Reintégrese al Tesoro del producido del Empréstito de \$ oro 50.000.000, realizado en fecha 19 de Febrero próximo pasado, la cantidad de \$ % 2.289.121,01 y \$ 4.671.332,91 oro, adeudan-

tada de rentas generales á las Leyes Nros. 5539 y 6011, de Fomento de los Territorios Nacionales y Construcción y equipo, de Ferrocarriles.

Art. 2º.—La Contaduría General practicará las operaciones que correspondan, de conformidad con el artículo 4º del Acuerdo de fecha 24 de Marzo último.

Art. 3º. Pase á Contaduría General á sus efectos.

FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

Casa de Moneda

Buenos Aires, Abril 30 de 1909.

Considerando que la Ley N° 5526 declara de utilidad pública el terreno que linda con la Casa de Moneda por los costados Este y Sud, con destino á ensanche de la misma y cuya superficie es de 1080 metros cuadrados.

Que la misma Ley autoriza al Poder Ejecutivo para proceder á su expropiación de acuerdo con la N° 189 de 13 de Septiembre de 1866, debiendo cubrirse los gastos con rentas generales.

Que por Decreto de 11 de Julio de 1908, se dispuso que el Procurador Fiscal de la Capital, procediera á establecer las gestiones del caso para obtener la expropiación de referencia.

Que habiendo dicho funcionario pedido se hiciera tasar el terreno y avaluar las indemnizaciones á que hubiere lugar, se designó al señor Antonino A. Giovacchini á ese efecto quien lo tasó en pesos 111.233,85 fijando la indemnización en pesos 111.233,38, ó sea un total de pesos moneda nacional 122.357,23.

Que á fin de que por parte del Gobierno la expropiación referida no sufra demora, es conveniente que sea á disposición del señor Juez que entienda en la causa los fondos necesarios para tal objeto.

El Presidente de la República

DECRETO:

La Tesorería General, previa intervención depositará en el Banco de la Nación Argentina á la orden del señor Juez Federal Dr. Carlos Douce (Secretaría Amaya) la cantidad de (\$ 122.357,23) ciento veintidós mil trescientos cincuenta y siete pesos con veintitres centavos moneda nacional á los efectos de la expropiación del terreno para el ensanche de la Casa de Moneda cuyo juicio se sigue en ejecución de la Ley N°. 5626.

Impítense \$ 122.357,23 á la Ley N°. 5526, y pase á Contaduría General, á sus efectos.

FIGUEROA ALCORTA.
MANUEL DE IRIONDO.

ESTADÍSTICA

CAJA DE CONVERSIÓN

Operaciones en oro refinado y emisión fiduciaria circulante durante el mes
de Abril de 1899

	DÍA BELLADO			Saldo en moneda extranjera obtenido
	ENTRADA	SALIDA	BILDEO	
En 31 de Marzo de 1899.	—	—	157.384.639.171	650.091.135.11
Día 1 de Abril	4.087.232	15.385.350	157.375.501.973	650.036.537.42
" 2 "	1.600.133	11.839.900	157.385.235.043	650.016.559.03
" 3 "	525.034.784	7.176.144	157.325.165.884	650.036.821.73
" 4 "	4.592.628	19.618.622	157.303.000.677	650.056.561.12
" 5 "	2.159.624	12.584.000	157.337.556.291	650.004.887.75
" 6 "	1.037.600.880	17.976.144	158.376.980.887	654.250.898.25
" 7 "	903.155.018	11.207.100	159.150.906.887	654.025.400.55
" 8 "	248.666.554	7.577.350	159.371.000.889	655.477.550.50
" 9 "	445.148.948	9.072.656	158.807.175.151	653.468.322.39
" 10 "	1.008.478.580	10.819.166	160.834.979.573	655.802.217.03
" 11 "	5.344.456.216	10.526.188	160.325.859.605	650.924.686.97
" 12 "	1.236.896	12.427.572	160.157.692.531	650.890.536.03
" 13 "	2.582.050	6.455.580	160.157.100.501	650.895.028.58
" 14 "	1.937.054.880	8.357.578	160.036.707.905	673.581.587.55
" 15 "	3.694.480	11.927.704	162.079.499.801	675.287.000.47
" 16 "	3.568.450	9.463.216	163.073.564.515	675.255.232.70
" 17 "	4.213.900	7.588.938	162.049.718.047	675.044.860.40
" 18 "	7.004.598	6.400.776	163.072.201.807	675.250.681.22
" 19 "	2.688.160	7.553.684	163.037.376.543	675.235.580.03
" 20 "	504.932.832	8.315.642	163.215.493.563	676.537.097.40
" 21 "	502.502	9.722.260	163.554.273.505	676.556.142.07
" 22 "	2.116.124	8.351.702	163.647.597.897	676.530.612.03
" 23 "	2.825.854	13.559.882	163.556.785.989	676.505.410.50
	(1.391.500.120)	233.655.322		

Saldo en oro en la Caja de Conversión..... \$ 163.556.785.989
Fondo de Conversión según comunicación del Min. de Hacienda \$ 27.000.000 —

Total al 30 de Abril 1899..... \$ 163.556.785.989

Quemado durante el mes de Abril, moneda nacional..... \$ 10.745.871.50

Vº 39.
ALBERTO AUBONE
Garante.

P. HARVEY
Comisario.

CANADA HAS CAPTURED 1,000 OF THE ENEMY

卷之三

SANDOZ

S A L D O S

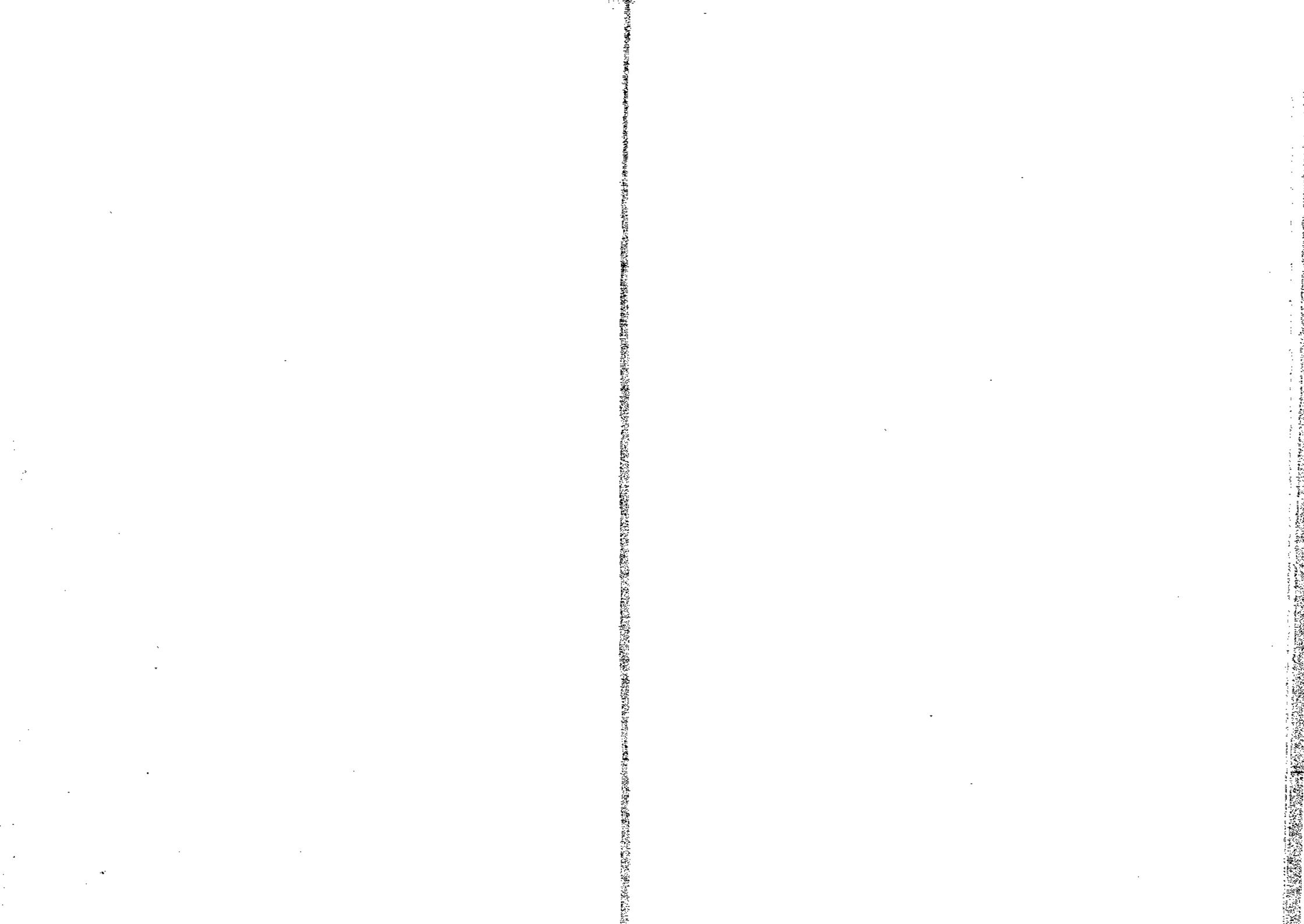
	Nº 32	Nº 33	Nº 34	Nº 35	Nº 36	Nº 37
CIRCULACION						
Emission mayor en billetes.....	664.355.534	—	—	—	—	—
a menor	1.029.435	—	—	—	—	—
a sea vigueta	9.755.020 90	—	—	—	—	—
a en cobre	664.355	—	—	—	—	—
Gobierno Nacional, Cuenta emisión.....	676.308.416 85	—	—	—	—	—
Ley 3871 (Art. 7º) conversión de la emisión fiduciaria Cuenta Emisión.....	235.013.258 44	—	—	—	—	—
Banco Británico de la América del Sud, Cta. Emisión ORO	583.058.153 14	—	—	—	—	—
250.000	—	—	—	—	—	—
Caja gro	—	—	—	—	—	—
Ley 3871 (Art. 7º) conversión de la emisión fiduciaria Cuenta Gro	—	—	—	—	—	—
Punto de Conversión Ley 3871	—	—	—	—	—	—
Banco de la Nación Argentina Depósito a/ Gb, Nacional Varios	—	—	—	—	—	—
Depositantes de Titulos	5.611.300	—	—	—	—	—
Titulos depositados por los Compañías de Seguros (garantía)	3.600.000	—	—	—	—	—
Banco Británico de la América del Sud (garantía de la emisión)	11.300	—	—	—	—	—
Titular Banco Británico de la América del Sud	—	—	—	—	—	—
Titulares en trámite	—	—	—	—	—	—
Comisiones recibidas	—	—	—	—	—	—
Total	10.300	—	—	—	—	—
	250.000	—	—	—	—	—
	200.000	—	—	—	—	—
	10.300	—	—	—	—	—

THE JOURNAL OF CLIMATE

84

REASSEMBLING THE
REAR EQUIMENT OF THE
SIXTEENTH CAVALRY REGIMENT
IN SEPTEMBER 1863.

ACTIVO		ORO SELLADO	PASIVO	CUENTAS LEGAL	ORO SELLADO	CUENTAS LEGAL	ORO SELLADO
Préstamos.							
Servicios a cobrar.	184.305.707	607.500					
Cédulas rescatadas.	6.745.147 160	350.305					
Cédulas en depósito.	18.989.010	6.356.987					
Gastos generales, sueldos, alquileres, etc.	2.481.800	7.600					
Mobiliario y útiles.	289.227 860						
Casa del Banco	105.645 250						
Propiedades rentabilizadas.	917.870 440	66.463 950					
Cambios oro sellado.	2.689.444 070						
Convenión Ley 2862							
Créditos personales.							
Obligaciones a cobrar.	22.522.575 060						
Ganancias y pérdidas.	286.451 740						
Impuestos.	244.859 616	25.904 694					
Caja: Existencia en efectivo.	38.041 450						
	22.751 960						
	11.149.249 380						
Cédulas en vigor:							
en circulación.	151.755.250						
restadas por el Banco.	15.982.010	170.700.360					
Fondos Públicos Nacionales Ley N° 2842.							
Intereses.							
Aumentaciones.							
Comisiones.							
Cuotas a pagar.							
Cédulas sorteadas a pagar.							
Operaciones pendientes.							
Depositos de cédulas.							
Servicios anticipados.							
Cambios curso tenido.							
Conversion Ley 2862.							
Intereses, penales y bancarios.							
Fondo de reserva.							



EL PUERTO DE BUENOS AIRES⁽¹⁾

AMPLIACIÓN DEL PUERTO EN VIAS DE LLEVARSE Á LA PRÁCTICA

(LEY N° 5126)

Notándose la falta de depósitos en el Puerto de la Capital, el P. E. resolvió solicitar fondos del H. C., á fin de dar comienzo á la construcción de estos edificios, con los correspondientes guinchos, vías férreas y calzadas que los complementasen.

El H. C. autorizó estas obras por ley nro. 5126, las que en breve deberán ser llevadas á la práctica y que consisten:

En la construcción de depósitos de mampostería de tres pisos y zótanos de 112 x 26 de planta, en sustitución de los actuales galpones de fierro del lado Oeste de los diques nros. 1 y 2.

En la construcción de un depósito análogo á los existentes de mampostería en el costado Oeste de los diques mencionados, unidos á los mismos, de manera de formar un edificio con la misma linea de los anteriores.

En la reconstrucción del depósito incendiado del dique nro. 4.

En la construcción de un depósito de mampostería de tres pisos de 94.5 x 26 metros en la cabecera S. O. de la Dársena Norte en el sitio ocupado por el antiguo galpón de revisión de equipajes.

En la construcción de cuatro grupos de edificios de mampostería con sus correspondientes guinchos, vías férreas y calzadas, en el costado Este del dique 4. Estos grupos están formados por un han-

(1) Véase el N° 2 de este Boletín.

gar de dos pisos de 31 metros por 110 metros de planta y un depósito de segunda fila de 3 pisos y zótanos de 110 x 26 metros.

En la reforma de las plataformas y de los pies de los pescantes hidráulicos de los diques 3 y 4, á fin de poder colocar en dicho muelle dos vías férreas como en los diques 1 y 2.

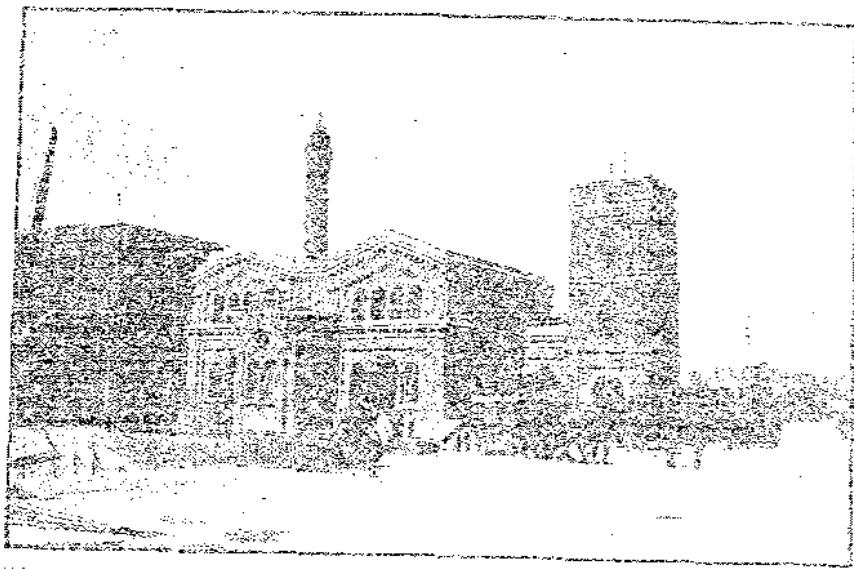
En la colocación de dos trastornadores en el dique 3 para facilitar las maniobras de avivne y retiro de wagones y de muelle.

La superficie cubierta y la capacidad bruta y neta de estos depósitos proyectados, se vé en el cuadro consignado á continuación:

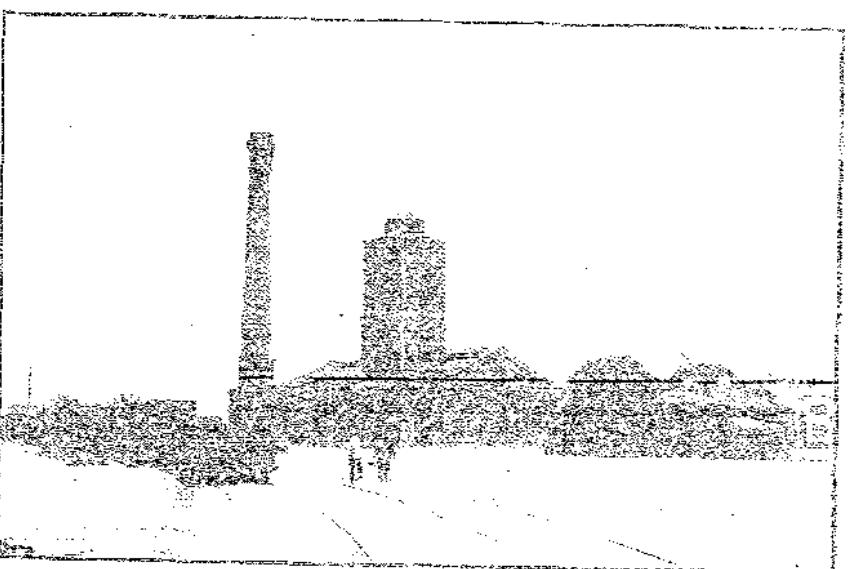
Número de depósito	Sitio	Nº de pisos y zótanos	Superficie cubierta en m ²	Capacidad bruta	Capacidad neta en m ³
1	Dársena Norte	5	12.880	41.030	26.720
4	Dique N° 4	2	6.820	57.510	26.260
4	* *	5	57.200	228.500	160.160
3	* *	5	15.300	40.790	26.450
4	Diques 1 y 2	5	56.240	202.670	141.870
4	* *	6	58.400	116.000	80.040
Totales...			183.740	636.790	435.500
(1) Se le descuenta superficie destinada á vías.					
A deducir depósitos fierro de los diques 1 y 2.....					
			10.000	40.800	28.560
Aumento real.....					
			173.740	595.990	477.040

El costo de estas obras está presupuestado en la suma de seis millones quinientos mil pesos oro sellado (\$ 6.500.000 o/s) aproximadamente.

A continuación se transcribe el texto de la ley núm. 5126, ampliando obras en el Puerto de la Capital:



USINA NORTE



USINA SUR

Buenos Aires, Setiembre 9 de 1907.

Por cuanto:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de

LEY:

Artículo 1º.—Autorízase al P. E. á contratar por licitación la construcción de nuevos depósitos, ampliación de los existentes, vías férreas, prolongación de la defensa de la Dársena Norte en el Puerto de la Capital, e instalación de aparatos para carga y descarga de mercaderías, pudiendo invertir en estas obras hasta la suma de ocho millones novecientos cincuenta mil pesos oro sellado.

Art. 2º.—El P. E. podrá aceptar cualquier forma de pago de las obras, con tal que no importe enajenar su explotación, ni exija un desembolso inmediato para la Nación, y que no afecte más rentas que la que produzca el Puerto de la Capital en concepto de retribución de servicios prestados.

Art. 3º.—El P. E. exigirá á los contratistas que justifiquen previamente su competencia técnica como constructores y su capacidad financiera y determinará las garantías reales que deberán acompañar á sus propuestas.

Art. 4º.—Autorízase al P. E. para aceptar la jurisdicción arbitral en los contratos que firme con los contratistas.

Art. 5º.—Los gastos que demande la ejecución de la presente ley se imputarán á la misma.

Art. 6º.—Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino en Buenos Aires, á diez de Setiembre de mil novecientos siete.

BENITO VILLANUEVA,

Adolfo Labougle.

Secr. Senado.

J. ORTIZ DE ROSAS,

Alejandro Sorondo.

Secr. Diputados.

Registrada bajo el número 5126,

Per tanto:

Címplase, comuníquese publique y dése al R. N.

FIGUEROA ALCORTA,

C. S. MASCHWITZ

LEY 5944

Esta Ley autoriza al P. E. á emprender el verdadero ensanche del Puerto, construyendo nuevos muelles con sus correspondientes dotaciones en el sitio designado por el P. E.

Así también autorizase al P. E. para ensanchar la calle Pedro Mendoza de las de Brandzen hasta Barraca Peña, á fin de poder utilizar esta vía navegable en mejores condiciones que actualmente.

Posteriormente por decreto de fecha Febrero 8 de 1909 el P. E. resolvió que la ubicación del ensanche del Puerto debía ser la parte Norte de la Dársena Norte á continuación de los terrenos que el P. C. P. rellena actualmente, (Ver planos).

A continuación se transcribe la Ley y el decreto mencionado:

LEY N° 5944

ENSANCHE DEL PUERTO DE LA CAPITAL.

Buenos Aires, Octubre 19 de 1908.

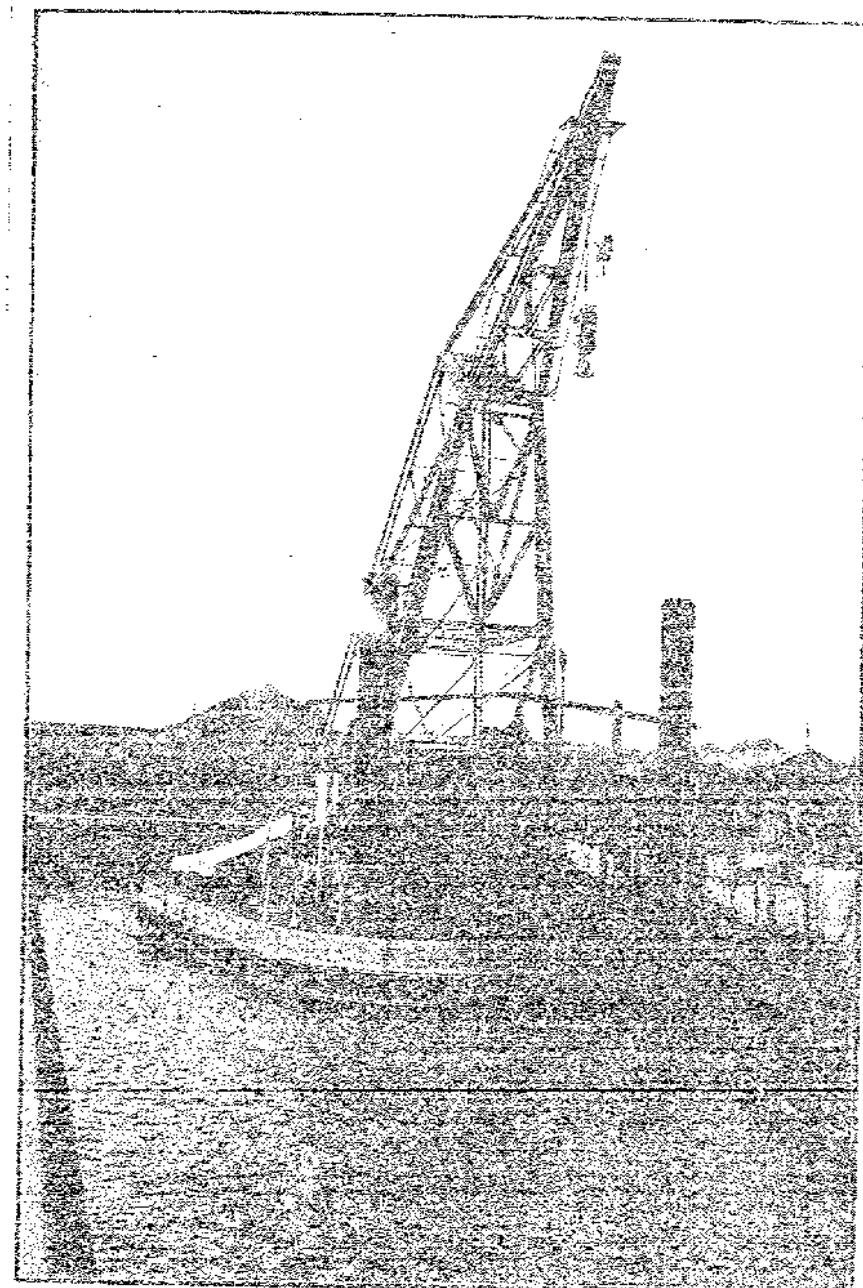
Por cuanto:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso etc., sancionan con fuerza de

LEY:

Artículo 1º.—Autorízase al P. E. para contratar con empresas particulares de reconocida capacidad financiera, mediante un concurso de competencia, la construcción del ensanche del Puerto de la Capital é instalación de faros fijos en sustitución de los actuales faros flotantes en el Río de la Plata, según el plan general que se aprueba y en base á los precios unitarios que se fijen al efecto, no pudiendo exceder el costo de las obras de veintisiete millones de pesos oro sellado. Para el pago de las obras, el P. E. podrá emitir hasta la suma de veintisiete millones de pesos oro sellado en títulos que se denominarán del Puerto de la Capital, con 5 % de interés anual y 1 % de amortización acumulativa, por compra ó sorteo.

Se podrán presentar proyectos por separado para el ensanche del Puerto y para las instalaciones de faros fijos en el Río de la Plata, pa-



GRIA FLOTANTE DE 60 TONELADAS

diendo invertirse en esta parte de las obras hasta la suma de dos millones de pesos moneda nacional oro sellado, de los veintiún millones de pesos oro que se autoriza por la presente Ley.

Art. 2º.—La empresa con quien se contrate la obra, hará los pagos de los trabajos á medida que se vayan ejecutando.

Art. 3º.—Mensualmente el P. E. otorgará á la Empresa constructora un certificado por los trabajos ejecutados, el cual devengará un interés de 5 % anual desde la fecha de su expedición hasta la fecha en que sea amortizado.

Art. 4º.—El pago de los certificados se hará en efectivo ó con los títulos creados por la presente Ley aforados al último precio de títulos análogos en las Bolsas europeas.

Art. 5º.—Las propuestas que se presenten al P. E. para la realización de las obras, deberán ser garantizadas con un certificado de depósito hecho á su orden en el Banco de la Nación Argentina por valor de doscientos mil pesos oro sellado en efectivo ó en títulos nacionales de renta, el cual se devolverá si no fuese aceptada la propuesta ó quedará en caso contrario, para devolverse una vez como garantía del contrato, para devolverse una vez invertido en las obras un valor doble.

La Empresa proponente, deberá justificar su capacidad financiera por medio de un compromiso en forma, de un establecimiento bancario del país ó del extranjero suficientemente conocido y relacionado con el P. E. que se constituya responsable de la ejecución de la propuesta; y la técnica, con certificados en debida forma de trabajos análogos ejecutados por la misma en el país ó en el extranjero.

Art. 6º.—Si el proponente cuya propuesta fuese aceptada, no firmase el contrato ó no diere principio á las obras en el plazo establecido, perderá el depósito de garantía, cuyo valor íntegro será acreditado por el Banco de la Nación á la orden del Consejo Nacional de Educación quedando sin efecto la adjudicación ó el contrato.

Art. 7º.—El plazo para la presentación de las propuestas en base á los planos definitivos, pliego de condiciones, especificaciones y presupuestos que prepare el P. E., no será menor de seis meses.

El contrato deberá firmarse dentro de los tres meses de la fecha en que se acepte la propuesta.

Las obras deberán empezarse dentro de los seis meses de haberse terminado el contrato y terminarse á los cinco años.

Art. 8º—El contratista incurrá en una multa de \$ 20.000 o/s, veinte mil pesos oro sellado por cada mes de demora en la terminación de los trabajos.

Art. 9º—Las maquinarias, materiales, útiles y artículos para la construcción estarán exentos de derechos de Aduana y de Puerto, y los contratistas de las obras, de todo impuesto nacional ó municipal.

Art. 10—Las obras se construirán en el concepto de que podrá darse una profundización, suficiente á los diques y cañales, para la entrada de buques de 30' de calado aprovechando las mareas. Sin embargo el P. E. se reservará en el contrato el derecho de reducirlas para la entrada de buques con 27' de calado, en las condiciones mencionadas.

Art. 11—La Empresa adelantará al P. E. las sumas necesarias para atender los gastos de la inspección de las obras que establezca las que le serán devueltas en las mismas condiciones del pago de las obras.

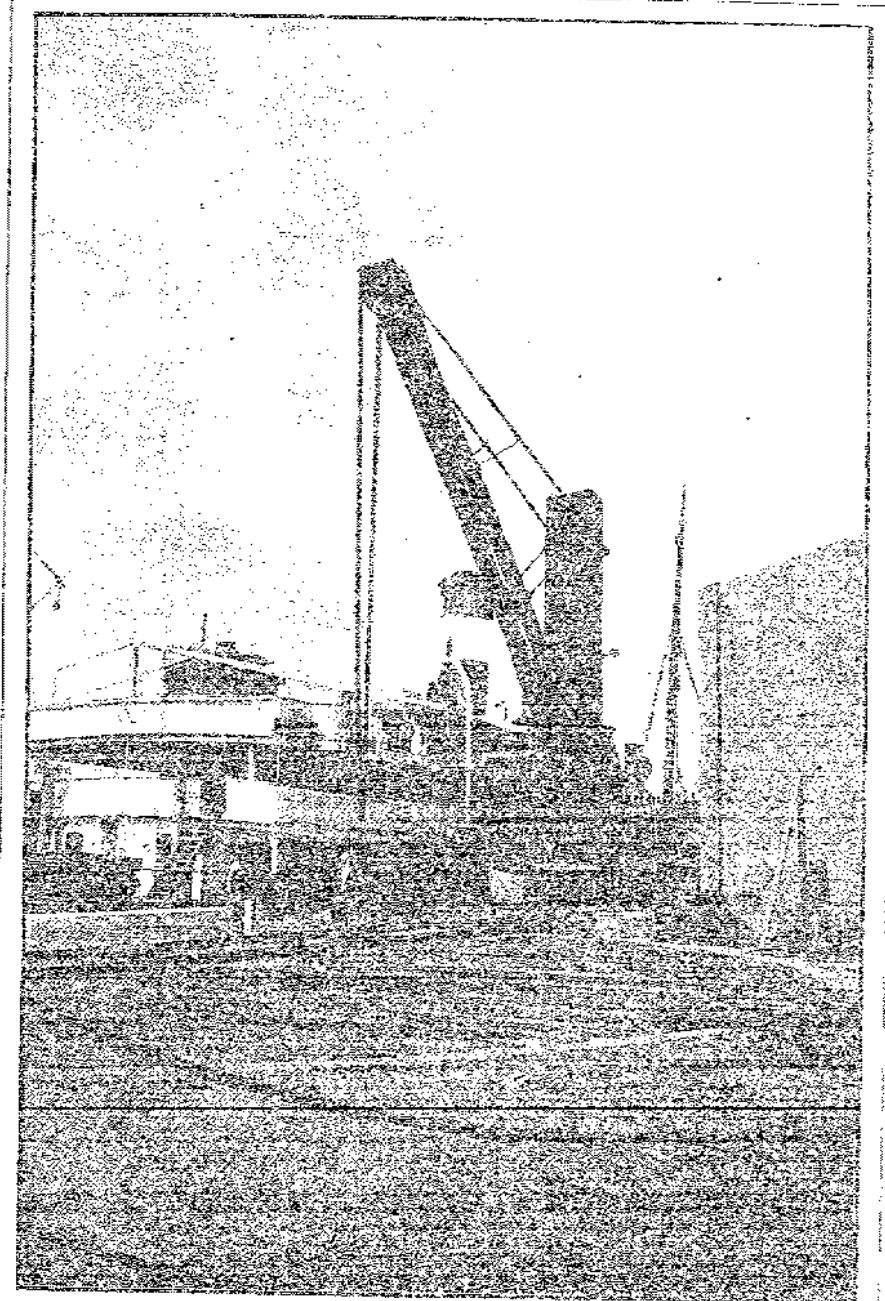
Art. 12—Toda dificultad que se suscite entre la Empresa y el P. E., sobre la ejecución del contrato, será deruidida por árbitros arbitradores, nombrados en número igual por cada parte, debiendo éstos designar previamente el tercero ó terceros en discordia.

Art. 13—Autorízase igualmente al P. E. para profundizar uno de los canales de entrada al Puerto de la Capital á 24.50' al cero debiendo ejecutar el dragado necesario con sus propios elementos, por administración; y también para ensayar la conservación, mediante defensas longitudinales de uno ó cualquiera de los canales indicados, á 28' al cero, sobre una extensión de 2 km. más ó menos.

En estos trabajos podrá invertirse hasta la suma de un millón quinientos mil pesos moneda nacional (\$ 1.500.000 m/s) los que se tomarán de rentas generales mientras no se incluyan en la ley general de presupuesto.

Art. 14—Autorízase igualmente al P. E. para ensanchar hasta 100 metros la actual calle Pedro Mendoza sobre el Riachuelo, desde la calle Brandzen hasta la de Iraí; construir muelles y depósitos e instalar guinchos y vías férreas en la extensión mencionada pudiendo invertir en estas obras e instalaciones hasta diez millones cien mil pesos oro (\$ 10.100.000 oro sellado).

Art. 15—Declarárse de utilidad pública los terrenos comprendidos



GRUA DE 15 Y 30 TONELADAS. RIJA (DÁRSENA NORTE)

en la zona indicada, yudiendo el P. E. proceder á la expropiación de los que resulten de propiedad privada.

Art. 16.—Para el pago de las obras y expropiaciones á que se refieren los artículos 14 y 15, el P. E. podrá emitir títulos hasta la suma de diez millones cien mil pesos oro (\$ 10.100.000 o/s), de las mismas condiciones y del mismo carácter que los autorizados en el art. 1º de ésta Ley, y las obras serán por administración ó por empresas particulares, y en éste último caso se cumplirán las condiciones y seguridades establecidas en los artículos del 2º y 6º inclusive, fijándose en 10000 pesos oro, el depósito de garantía.

Art. 17.—El P. E. queda también autorizado á construir un canal de navegación que arrancando del canal del Norte del Puerto de la Capital siga la línea de la costa hasta el Río Luján, con una extensión de 28 km. aproximadamente, de acuerdo con los estudios y presupuestos del Ministerio de Obras Públicas.

Art. 18.—Este canal tendrá 100 metros de ancho en el fondo y profundidad de 8 metros (26) en aguas bajas ordinarias. El primer tramo de su trazado deberá ocupar el espacio comprendido entre la costa y el malecón exterior que se construirá por el P. E. de conformidad con el art. 5º de la ley nº. 5092.

Desde el punto de unión del canal con el Río Luján, éste Río será dragado, en una extensión como de 18 ó 20 kilómetros á la misma profundidad de 8 metros, hasta llegar al punto en que más se acerca el Luján al Río Paraná de Las Palmas. Entre este punto y el Paraná de Las Palmas se excavará un canal de unión en linea recta, de 11 ó 12 km. con 80 metros de anchura en el fondo y profundidad de 8 metros.

Art. 19.—El P. E. llamará á propuestas con las mismas formalidades y garantías establecidas en el art. 5º, en cuanto á competencia y capacidad financiera de los proponentes, para la obra del canal sobre la base de invertir en ella una suma no mayor de un millón de pesos nacionales oro sellado al año, hasta su completo pago, liquidándose á cincuenta mil pesos oro sellado el depósito de garantía que el mismo artículo establece.

Art. 20.—Para el pago de ésta obra, el P. E. emitirá títulos de las mismas condiciones y denominación que los autorizados en el art. 1º en suma correspondientes al progreso de las obras, dentro de la lí-

mitación anual que el art. anterior establece y hasta un monto total que no exceda de diez millones de pesos oro sellado.

Art. 21—Declarase de utilidad pública la ocupación de los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para la construcción del canal, de acuerdo con los planos que apruebe el P. E.

Art. 22—El P. E. construirá depósitos de aduana en el Puerto de Bahía Blanca, en cuya obra podrá invertir hasta la suma de un millón de pesos moneda nacional oro sellado, emitiendo la cantidad correspondiente en bonos de 5 % de interés anual y 1 % de amortización, en las mismas condiciones que el art. 1º.

Art. 23—Anualmente el P. E. dará cuenta al Congreso de las obras que se efectúen en el cumplimiento de la presente ley.

Art. 24—Comuníquese al P. E.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino en Buenos Aires, á veintinueve de Septiembre de mil novecientos ocho.

D. E. PALACIOS,
A. J. Labougle,
Secr. Senado.

E. CANTÓN,
A. Sorondo.
Secr. C. Diputados.

Registrada bajo el númer. 5944.

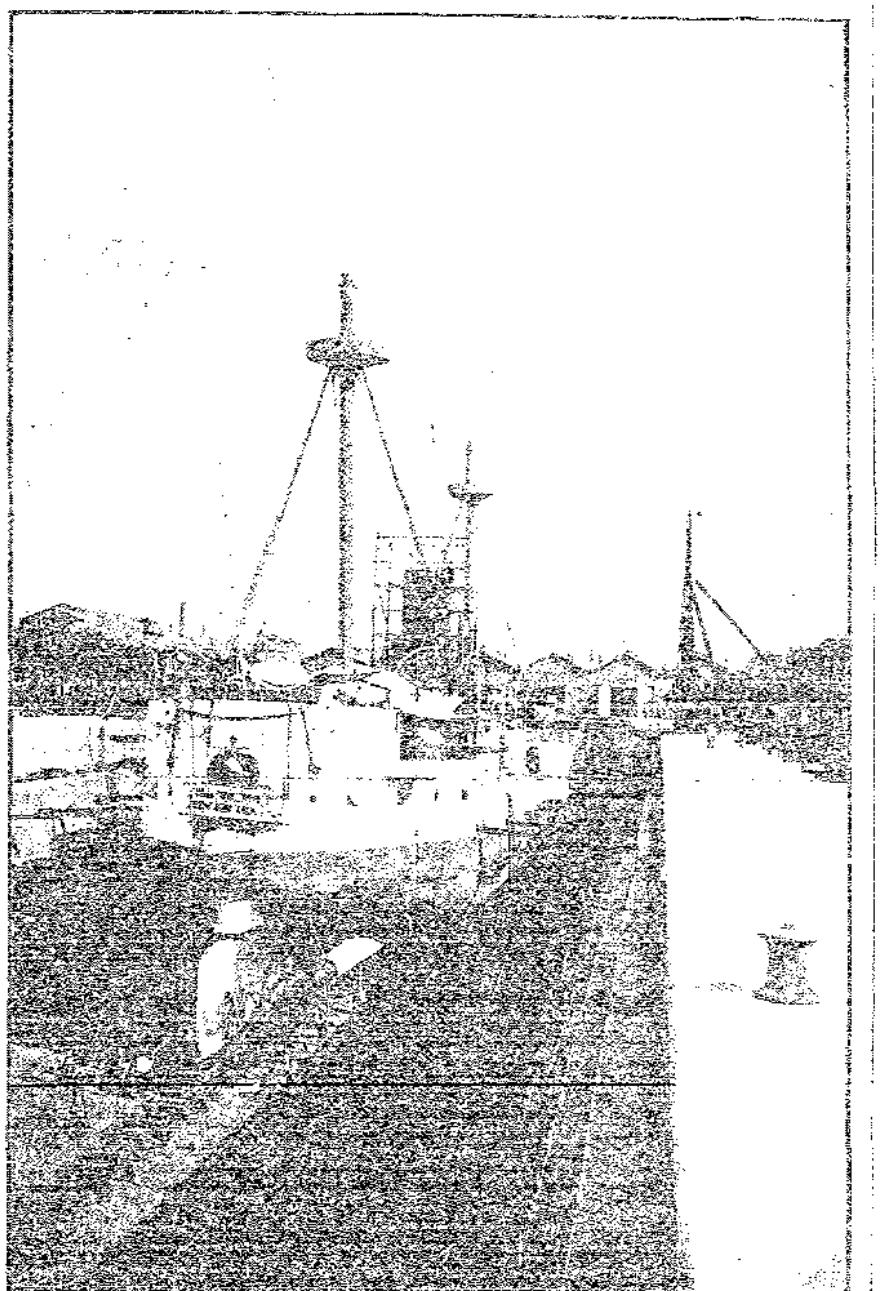
Por tanto cúmplase, comuníquese publiquese e insértese en el R. N.

FIGUEROA ALCORTA.
EZEQUIEL R. MEXIA.

Enanche del Puerto de la Capital

Buenos Aires, Febrero 6 de 1909.

Visto el pliego de condiciones y bases generales para regir la licitación y el concurso de proyectos correspondientes á las obras de ensanche del Puerto de la Capital y canal de navegación para buques de ultramar desde este último hasta el Río Parauá de Las Palmas, que ha preparado la Dirección General de Obras Hidráulicas



DIQUE DE CARENA

cas de acuerdo con la ley 5944 y las instrucciones que al efecto le fueron suministradas por el Departamento de Obras Públicas, y

Considerando:

1º—Que por la ley citada núm. 5944 se autoriza al P. E. para contratar con empresas particulares de reconocida competencia y capacidad financiera la construcción del ensanche del Puerto de la Capital, en base al plan general que se apruebe previo un concurso de proyectos y precios unitarios no debiendo exceder su costo total de pesos 25.000.000 moneda nacional oro sellado;

2º—Que por la misma ley se autoriza también al P. E. para contratar en igual forma la construcción de un canal de navegación para buques de ultramar desde las nuevas obras del Puerto de la Capital hasta la desembocadura del Río Luján y en éste siguiendo su curso unos 20 kilómetros aguas arriba, hasta unirlo con otro al Paraná de Las Palmas, en cuya obra podrá invertirse la suma de \$ 10.000.000 $\frac{1}{2}$ oro sellado, no comprometiéndose mayor desembolso en efectivo ó en títulos que un millón de pesos oro anuales;

3º—Que si bien la ley mencionada al autorizar la construcción del canal hace referencia á los estudios y proyectos del P. E., el trazado que la misma indica se aparta de aquél en la sección que tiene su origen en la desembocadura del Luján para llegar al Río Paraná de Las Palmas, lo que impondría la realización de los estudios pertinentes para la preparación del proyecto respectivo;

Que, sin embargo, ésto no puede constituir un inconveniente para licitar también esta parte de la obra, desde que cualquiera que sea su trazado definitivo, la clase de trabajos á ejecutar serán siempre los mismos, de modo que bastará para celebrar al contrato correspondiente el concurso de precios unitarios que se pide en los pliegos de condiciones de que se trata;

4º—Que el ancho de cien metros fijados en la Ley para el canal debe considerarse como un máximo, al cual deberá llegarse en el futuro, pues el costo que exigiría la obra en éstas condiciones resultaría sumamente elevado, no siendo, por otra parte, indispensable construirlo así desde luego, por cuanto reducido ese ancho á los treinta y cinco metros fijados se satisfarán las necesidades de la navegación y los fines que se propone la ley dentro de los

recursos que la misma autoriza, sin perjuicio de prever el ensanche para cubrir las necesidades públicas de la navegación lo impongan.

5º—Que la ubicación establecida para las obras de ensanche del Puerto de la Capital al nordeste del malecón de defensa que construye en el Río de La Plata la Empresa del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, en virtud de la ley 5092, es la que á juicio del P. E. y sus oficinas técnicas, ofrece bajo todo punto de vista las mayores ventajas para dicha obra, no sólo porque podrá disponerse ampliamente de los terrenos necesarios para todas sus instalaciones, accesorios y en particular para las vías férreas de distribución, acceso de ferrocarriles y vehículos, sino también porque podrá ligarse al puerto actual, sin perjuicio de conservar cierta independencia para la mejor atención de ambos servicios, lo que se considera conveniente, teniendo en cuenta la diferente capacidad y honda que tendrán esos puertos;

Que por otra parte esta ubicación ha sido implicitamente indicada en la ley 5092 y su correlativa 5620, que autoriza la construcción de un murollón ó escollera para servir á las obras de ensanche del puerto;

6º—Que el plazo mínimo de seis meses que fija la ley para el concurso se estima suficiente para la preparación de los proyectos respectivos, no teniendo objeto alguno su ampliación, que sólo produciría la demora consiguiente;

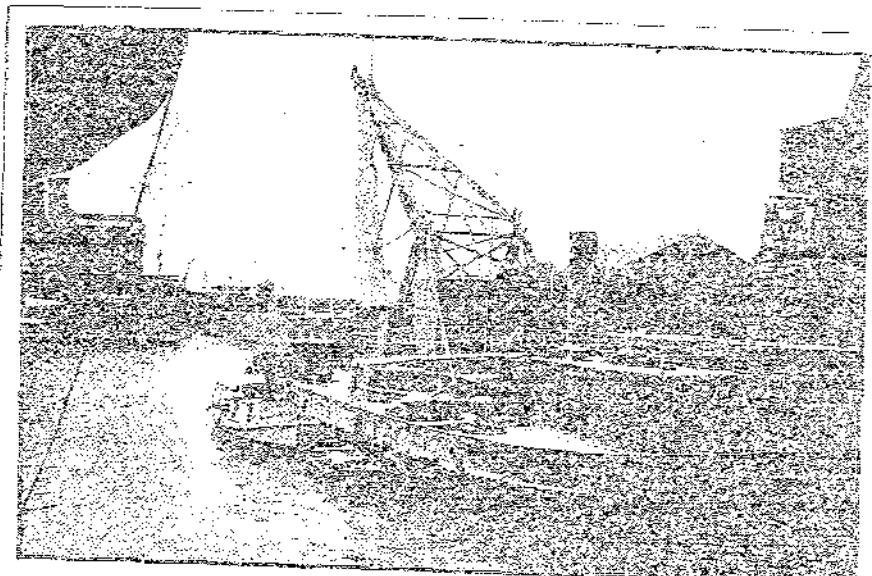
7º—Que por lo demás, ajustándose el pliego de condiciones á las prescripciones de la Ley y la práctica seguida en casos análogos, no habría inconveniente en su aprobación,

El Presidente de la República —

DINCRETA:

Artículo 1º—Apruébase el pliego de condiciones y bases para regir la licitación pública y concurso de proyectos para las obras de ensanche del Puerto de la Capital y construcción de un canal desde éste al Paraná de Las Palmas, preparado por la Dirección General de Obras Hidráulicas.

Art. 2º—Fíjase el día 1º de Septiembre próximo para la apertura



GRUA FLOTANTE DE 35 TONELADAS



ENTREGA DE MERCADERÍAS DE DÉPÓSITO (DIQUE 4)

de propuestas, á cuyo efecto, por la Subsecretaría de Obras Públicas se dispondrán las publicaciones correspondientes.

Art. 3º—Autorízase á la Dirección General de Obras Hidráulicas para entregar á los interesados que lo soliciten un ejemplar del pliego con sus anexos, previo pago de \$ 200 por cada ejemplar, debiendo poner gratuitamente éstos documentos á disposición de las personas que deseen consultarlos en sus oficinas.

Art. 4º—A sus efectos, comuníquese, publiquese, insértese en el R. N., y archívese.

FIGUEROA ALCORTA

Ezequiel R. Mería.

CAPÍTULO II

DATOS ESTADÍSTICOS

I

Movimiento marítimo del Puerto de Buenos Aires

El movimiento marítimo del Puerto de Buenos Aires ha aumentado siempre de año en año, con excepción de aquellos en que, por razones de pérdida de la cosecha de cereales u otras, ha sufrido alguna disminución.

A continuación se detalla el movimiento marítimo habido, desde el año 1880.

ANIO	Toneladas entradas y salidas.
1880.....	644.570
1881.....	827.072
1882.....	995.597
1883.....	1.207.321
1884.....	1.782.382
1885.....	2.200.779
1886.....	2.408.323
1887.....	3.369.057
1888.....	3.396.212
1889.....	3.804.037
1890.....	4.507.096
1891.....	4.546.729
1892.....	5.475.944
1893.....	6.177.819
1894.....	6.686.123
1895.....	6.894.834
1896.....	6.715.547
1897.....	7.365.405
1898.....	8.051.045
1899.....	8.741.934

ANIO	Toneladas entradas y salidas
1900.....	8.047.010
1901.....	8.661.300
1902.....	8.902.805
1903.....	10.269.298
1904.....	10.424.615
1905.....	11.467.954
1906.....	12.448.219
1907.....	13.335.733
1908.....	15.465.417

El año 1891, comenzó á librarse al servicio público las primeras secciones lo que conviene tener en cuenta en el examen del cuadro anterior.

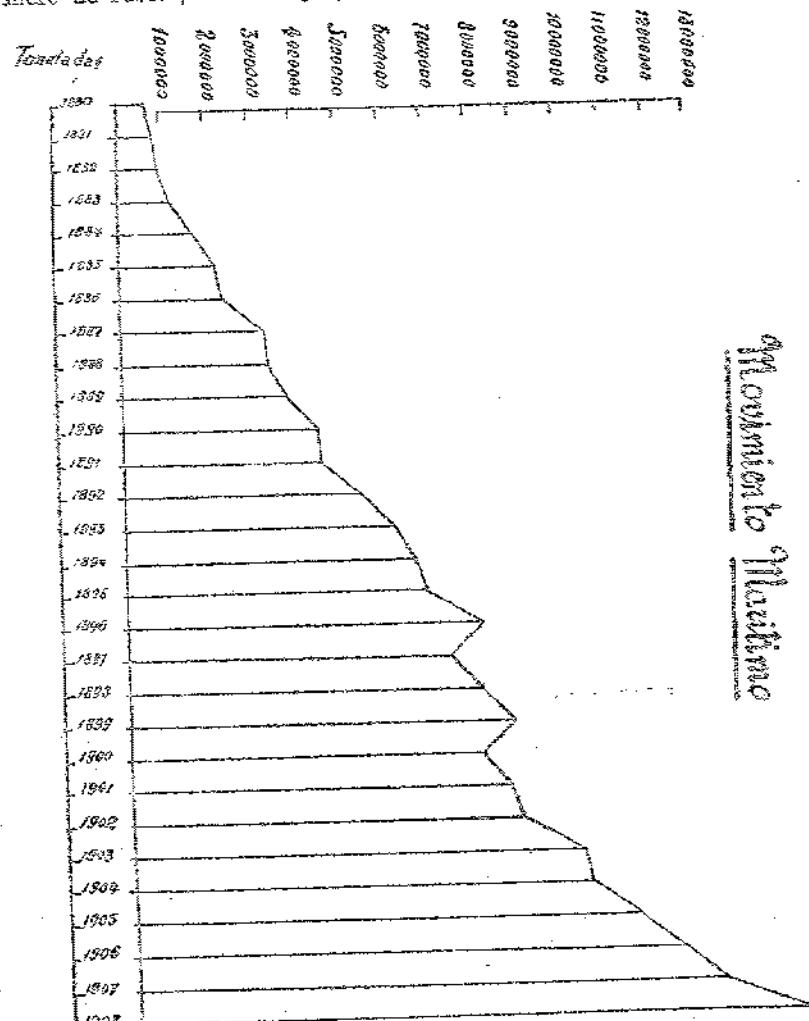
Movimiento marítimo y población de Buenos Aires

El movimiento marítimo ha seguido un aumento análogo al de la población de la ciudad de Buenos Aires como lo comprueba el cuadro siguiente:

1893.....	6.177.819.....	580.371.....	10.6
1894.....	6.686.123.....	603.012.....	11.0
1895.....	6.894.834.....	623.380.....	11.0
1896.....	8.115.547.....	712.095.....	11.4
1897.....	7.365.405.....	738.484.....	9.9
1898.....	8.051.045.....	765.744.....	10.6
1899.....	8.741.934.....	795.323.....	11.0
1900.....	8.047.010.....	821.293.....	9.8
1901.....	8.661.300.....	848.367.....	10.2
1902.....	8.902.805.....	870.237.....	10.2
1903.....	10.269.298.....	895.381.....	11.6
1904.....	10.424.615.....	979.235.....	10.6
1905.....	11.467.954.....	1.025.633.....	11.2
1906.....	12.448.219.....	1.084.113.....	11.8
1907.....	13.335.733.....	1.127.286.....	11.8
1908.....	15.465.417.....	1.200.000.....	13.0

Movimiento marítimo por banderas y por clase de barcos

A continuación se especifica el movimiento por banderas al que designa la importancia de cada comercio; así como las toneladas entradas y salidas de los buques al Puerto, con especificación del número de barcos, en tonelaje y su clase.



MOVIMIENTO GENERAL DE BUQUES

MOVIMIENTO DE BUQUES	ULTRAMAR		CABOTAGE		MOVIMIENTO TOTAL	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1888						
Vapores: Entrados	1,144	1,987,351.21	2,810	1,087,481.25	5,754	5,086,112.46
" : Salidos	1,149	2,003,750.94	2,570	1,076,986.19	5,719	5,036,737.13
Veleros: Entrados	291	245,733.92	10,474	625,797.45	10,768	957,531.38
" : Salidos	281	238,576.74	10,871	715,287.75	10,552	941,864.47
Total.....	2,865	4,480,492.92	25,995	5,570,555.64	28,790	8,051,048.46
1890						
Vapores: Entrados	1,500	2,126,314.05	2,486	1,246,305.80	5,736	5,468,219.85
" : Salidos	1,226	2,518,359.67	2,447	1,241,245.35	5,736	5,590,295.02
Veleros: Entrados	296	265,607.59	11,200	804,450.78	11,493	870,058.37
" : Salidos	296	235,805.85	10,146	599,807.76	10,434	865,410.61
Total.....	3,162	5,046,247.16	26,256	5,006,047.77	29,418	8,741,058.95
1892						
Vapores: Entrados	1,030	2,036,986.61	2,385	1,182,003.88	5,422	5,170,981.89
" : Salidos	1,041	2,081,054.47	2,339	1,106,419.20	5,379	5,197,453.67
Veleros: Entrados	225	188,216.04	9,991	646,741.26	9,886	834,934.33
" : Salidos	240	211,805.50	9,657	641,767.03	9,597	855,570.53
Total.....	2,556	4,320,076.62	34,049	5,526,935.39	35,585	8,047,010.46
1894						
Vapores: Entrados	1,105	2,552,631.88	2,124	1,126,302.22	5,226	5,457,934.09
" : Salidos	1,090	2,262,076.94	2,327	1,219,955.94	5,326	5,459,030.88
Veleros: Entrados	254	214,045.42	9,433	616,309.61	9,636	833,358.03
" : Salidos	231	168,221.85	9,556	636,577.44	9,597	857,800.27
Total.....	2,389	5,957,026.05	23,148	5,024,275.51	25,937	8,931,209.36
1896						
Vapores: Entrados	1,096	2,404,036.39	2,502	1,241,769.79	5,585	5,645,775.68
" : Salidos	1,088	2,356,584.49	2,452	1,253,547.65	5,560	5,590,711.87
Veleros: Entrados	226	209,136.35	9,573	617,167.59	9,601	826,616.34
" : Salidos	208	200,525.76	9,451	619,655.29	9,370	850,131.33
Total.....	2,325	5,200,256.12	24,025	5,161,570.66	23,856	8,302,605.78

MOVIMIENTO DE BUQUES	ULTRAMAR		CABOTAJE		MOVIMIENTO TOTAL	
	Brutas	Toneladas	Brutas	Toneladas	Brutas	Toneladas
1903						
Vapores: Entrados	1.413	5.105.076.51	2.551	1.192.895.80	3.764	4.298.955.21
" : Salidos	1.594	5.036.226.14	2.329	1.189.985.69	3.725	4.236.210.25
Veleros: Entrados	236	941.505.05	8.399	504.654.90	9.034	846.160.40
" : Salidos	242	247.815.15	9.164	500.897.26	9.406	859.898.05
Total.....	3.254	6.830.785.20	23.245	5.583.555.75	26.597	10.249.293.95
1904						
Vapores: Entrados	1.466	5.224.780.67	2.587	1.189.197.28	3.835	4.416.977.95
" : Salidos	1.439	5.169.174.58	2.391	1.185.244.56	3.830	4.355.018.95
Veleros: Entrados	208	206.764.47	9.694	650.937.51	9.872	837.792.08
" : Salidos	196	194.717.92	9.780	623.148.86	9.976	817.868.78
Total.....	3.529	6.705.437.85	24.202	5.829.178.11	27.511	10.424.815.76
1905						
Vapores: Entrados	1.877	5.553.918.00	2.768	1.511.802.00	4.445	4.845.230.00
" : Salidos	1.625	5.598.508.00	2.884	1.357.900.00	4.619	4.985.407.00
Veleros: Entrados	189	191.632.00	8.405	643.655.00	9.596	840.557.00
" : Salidos	200	205.636.00	9.282	640.356.00	9.488	845.930.00
Total.....	5.399	7.529.793.00	24.568	5.858.190.00	28.045	11.467.964.00
1906						
Vapores: Entrados	1.780	5.931.542.00	2.826	1.559.024.00	4.806	5.550.566.00
" : Salidos	1.776	5.395.277.00	2.776	1.524.120.00	4.566	5.379.397.00
Veleros: Entrados	180	200.112.00	8.922	630.985.00	9.112	861.098.00
" : Salidos	185	195.793.00	8.697	657.564.00	8.885	857.557.00
Total.....	3.926	8.376.525.00	23.221	4.071.655.00	27.149	12.446.218.00
1907						
Vapores: Entrados	1.713	4.025.554.00	3.249	1.575.881.00	4.962	5.602.415.00
" : Salidos	1.687	4.025.754.00	3.339	1.605.197.00	5.009	5.625.951.00
Veleros: Entrados	214	223.142.00	8.428	817.595.00	9.622	1.025.757.00
" : Salidos	183	222.412.00	9.572	828.255.00	9.665	1.050.859.00
Total.....	3.857	8.512.822.00	25.531	4.822.911.00	28.172	13.555.755.00
1908						
Vapores: Entrados	1.853	4.556.700.00	4.695	2.025.429.00	6.549	6.595.129.00
" : Salidos	1.848	4.556.155.00	4.430	2.028.004.00	6.276	6.604.159.00
Veleros: Entrados	174	192.616.00	9.695	951.049.00	9.399	1.144.663.00
" : Salidos	175	197.436.00	9.652	936.055.00	9.827	1.155.471.00
Total.....	4.049	9.515.507.00	23.472	5.851.570.00	32.530	15.465.417.00

Aumento del tonelaje de los buques. Entrada y salida por canal norte y canal sur

El tonelaje medio por buque, ha seguido una progresión de aumento en los vapores de ultramar, quedando estacionada en los vapores y veleros del cabotaje. El tonelaje medio de los veleros de ultramar ha experimentado también un pequeño aumento, aún cuando dicha navegación tiende á desaparecer como puede verse en los cuadros consignados á continuación.

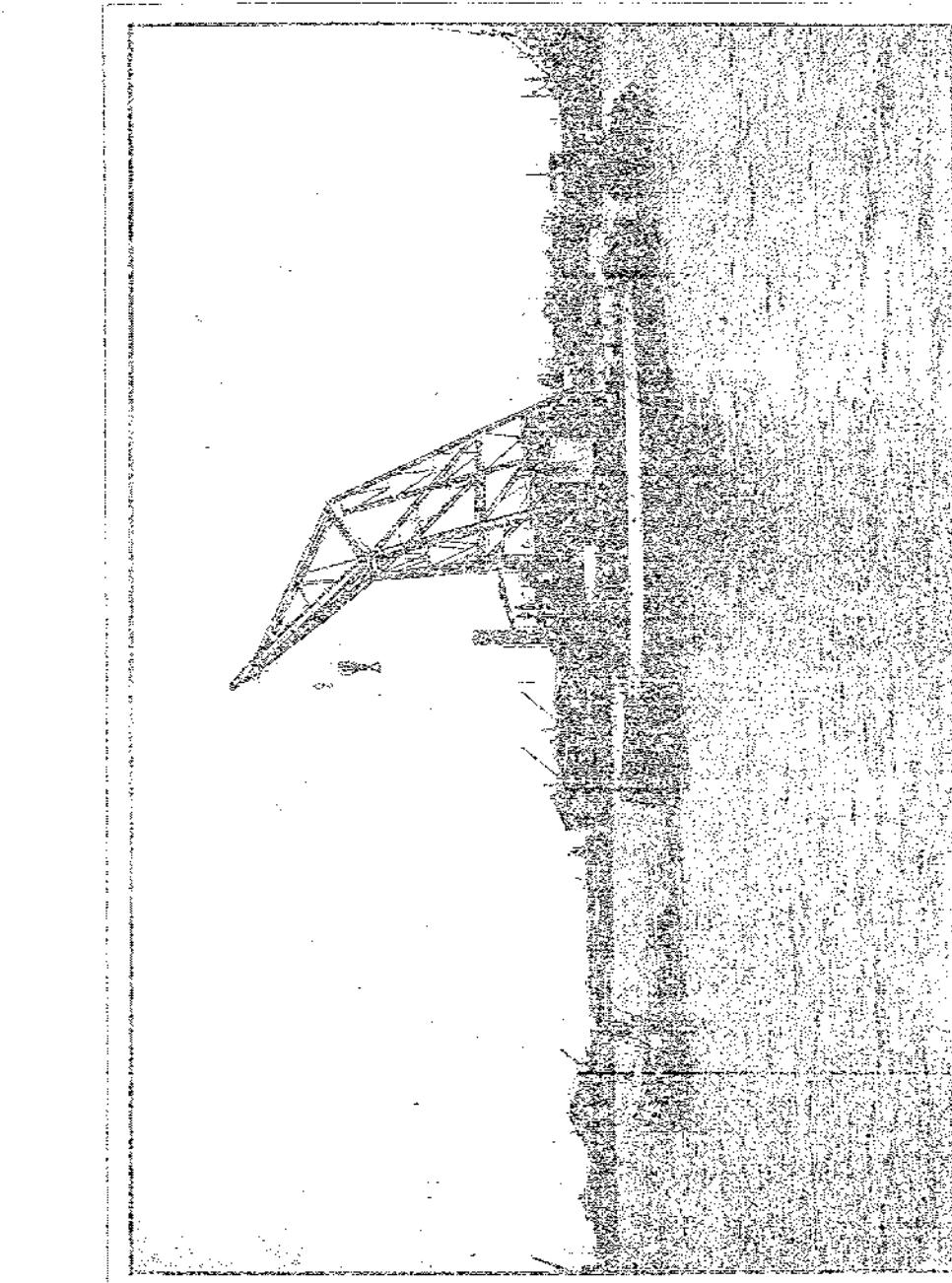
También se han consignado el número de buques y su tonelaje medio de los que entran por el Canal Norte ó por el Canal Sud, el cual demuestra, que la navegación de gran calado se hace en mayor escala por el primero debido á la clase de obras próximas á aquel.

La navegación de cabotaje se hace exclusivamente por el Canal Sud.

A continuación se transcriben los cuadros mencionados:

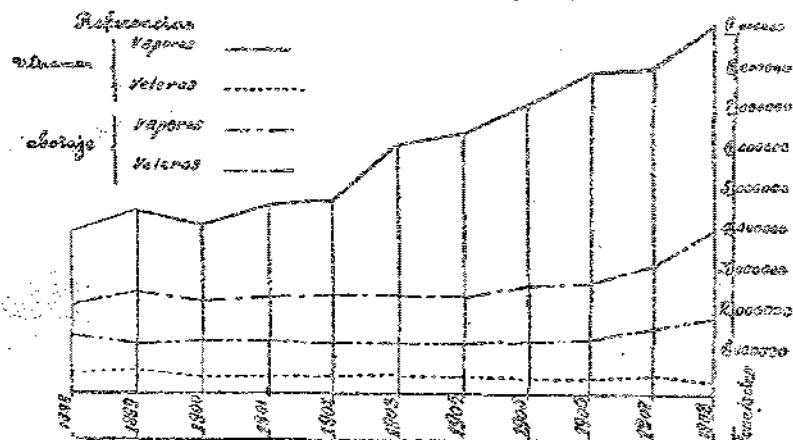
AUMENTO DEL TONELAJE MEDIO DE LOS BUQUES

J A N U A R Y	V A R I O U S		V E H I C L E S		V A R I O U S		V E H I C L E S	
	S E C U R I T Y	T R E A T H E R	S E C U R I T Y	T R E A T H E R	E X P E N S E S	T R E A T H E R	E X P E N S E S	T R E A T H E R
1898.....	4,004,782	1671	375	473,110	820	8,190	9,164,487	417
1899.....	4,515,653	1746	676	331,215	922	4,912	2,460,549	507
1900.....	4,120,050	1986	485	40,046	600	4,751	2,258,425	475
1901.....	4,094,758	2096	486	412,267	650	4,361	3,545,285	530
1902.....	4,770,570	2184	451	430,284	254	4,994	2,476,117	495
1903.....	6,191,834	2210	477	469,500	1038	4,680	2,392,080	611
1904.....	6,693,875	2201	404	401,482	995	4,758	2,375,041	429
1905.....	7,122,424	2150	339	332,533	1004	5,082	2,649,202	428
1906.....	7,975,819	2237	578	369,916	1037	5,692	2,753,144	401
1907.....	8,052,988	2268	587	460,854	1180	6,531	3,177,078	402
1908.....	9,192,665	2466	569	391,142	1121	6,125	4,664,455	465
	3399						19,347	1,887,076

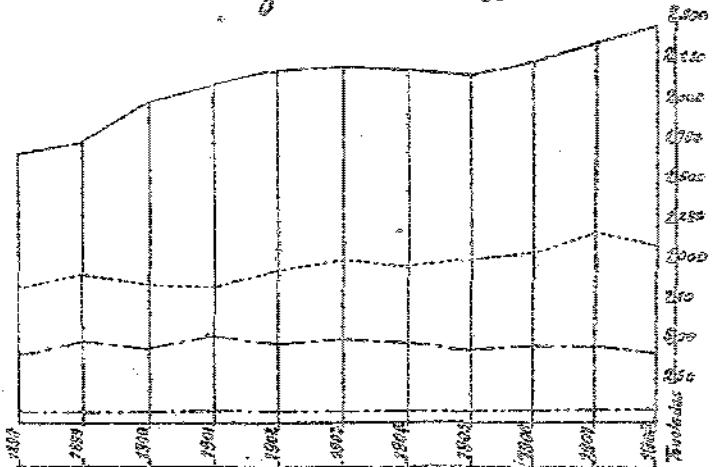


卷之三

Tondaje entrado y salido
Por Clase de Barcos



Tondaje Medio Por Clase



EJMUNDO PALMA
Sub-diretor del Puerto.

(Continuará).

SECCIÓN DOCTRINARIA

Las resoluciones administrativas ante la justicia federal

Uno de los últimos números de la «Revista de Aduana» registra informaciones bastantes precisas sobre un caso judicial de infracción á las leyes aduaneras, que, independientemente de la cuestión de fondo, comprende otra de procedimientos, no exenta, por cierto, de interés ni de oportunidad.

Sin garantizar la fidelidad de los detalles—que no tengo bien presentes, pero que carecen, en absoluto, de importancia—el asunto consiste, más ó menos, en lo que sigue:

A, empleado de la Aduana de la Capital, denuncia falsedad en la manifestación de mercaderías pedidas á despacho por B; se instruye el sumario correspondiente y el Administrador dicta resolución absolutoria.

A, apela del fallo para ante el Ministerio de Hacienda y éste lo revoca imponiendo una pena al denunciado.

B, al ser notificado por la Aduana, de la resolución condenatoria del Ministerio, interpone, é su vez, *apelación* para ante el Juez Federal en turno, el cual se declara competente, admite el recurso, conoce de él y promulga sentencia definitiva.

Hay en este caso, como dije al empezar, dos cuestiones: la primera, relativa á la existencia y penalidad de la infracción denunciada; la segunda, referente á la procedencia ó improcedencia del recurso de apelación deducido por B.

La primera no me sugiere observación alguna. La segunda, en cambio, reviste, á mi juicio una regular importancia y merece—siquiera sea por envolver una norma de procedimientos, cuya fijez resulta tan necesaria para la regularidad de la tramitación administrativa—que se la dilucide y resuelva específicamente.

La cuestión á que me refiero podría plantearse en estos términos:

«SON APELABLES PARA ANTE LOS JUECES FEDERALES, LAS RESOLUCIONES DEL MINISTERIO DE HACIENDA EN LAS APELACIONES DEDUCIDAS CONTRA LOS FALLOS QUE LOS ADMINISTRADORES DE RENTAS DICTAN EN LOS CASOS DE LOS ARTS. 1054, 1056 Y 1057 DE LAS ORDENANZAS DE ADUANA?»

El fallo judicial recaído en el caso de que trato, resuelve la cuestión, implícitamente, en sentido positivo. Sin embargo, y no obstante la alta autoridad que dan á sus decisiones, la rectitud é ilustración del magistrado que lo dictó, disiento en lo relativo á la procedencia del recurso de apelación en el cual entendió.

Opino que tal recurso es inadmisible; que las resoluciones del Ministerio de Hacienda, como la de que me ocupo, no son apelables para ante la Justicia Nacional,

1º Porque no hay ley que autorice la *apelación*.

2º Porque ésta sería contraria á derecho.

1º En materia aduanera no caben otros recursos fuera de los que las leyes pertinentes autorizan en forma expresa.

Pues bien; si se examinan las leyes que prescriben las reglas del procedimiento en las apelaciones deducidas en asuntos aduaneros, se ve que ninguna de ellas justifica el recurso interpuesto por B, para ante el Juzgado Federal (no se trata de un caso de contencioso administrativo).

En efecto. Los arts. 66 y 67 de la Ley de Aduana—confieren el derecho de apelar para ante el Ministerio de Hacienda, de las resoluciones de las aduanas en los casos de los arts. 1054, 1056 y 1057 de las Ordenanzas, según sean aquellas, absolutorias ó condenatorias, derogando al 1062 de las Ordenanzas que denegaba todo recurso contra las primeras.

El art. 1063 de las Ordenanzas de Aduana faculta á los «dueños ó consignatarios de las mercaderías ó transportes condenados» para entablar la *vía contenciosa*—cuando la resolución fuese condenatoria, «corriendo á la Justicia Nacional».

De los tres artículos citados, que son los que actualmente rigen

el procedimiento, el último es, como se vé, el único que admite el recurso judicial contra las resoluciones condenatorias.

Pero esta disposición no tiene el alcance que resulta de la sentencia publicada en la «Revista de Aduana». LAS RESOLUCIONES CONDENATORIAS de que se hace mención no pueden ser otras que la de los Administradores de Rentas.

La prueba es bien sencilla. Nos la suministra la sola lectura de los arts. 1062 (hoy derogado) y 1063 de las Ordenanzas.

«Cuando la resolución del Administrador», dice el primero, «fuese absolutoria, no habrá recurso alguno.....» y el 1063 establece: «Cuando la resolución fuese condenatoria». Dada la relación que existe entre ambos artículos, en los cuales están previstos los casos de ABSOLUCIÓN y de CONDENA respectivamente, en los sumarios aduaneros, resulta evidente qué las resoluciones á las cuales se refieren, son las de los Administradores, exclusivamente.

Mas si quedara todavía alguna duda y pudiera suponerse que entre las resoluciones condenatorias á que alude el art. 1063 están comprendidas también las del Ministerio de Hacienda, la disparidad el 1064, por el cual se reputa consentida LA RESOLUCIÓN DEL ADMINISTRADOR si vencido el término acordado por el ARTÍCULO ANTERIOR, los interesados no hubiesen hecho saber al mismo Administrador que van á entablar el recurso.

Los términos claros y precisos de este art. 1064 excluyen toda interpretación dudosa.

Las disposiciones legales premisionadas, en fin, ni ninguna otra, autorizan el recurso de *apelación* contra las resoluciones del Ministerio de Hacienda. La jurisdicción administrativa de los Juzgados Federales tampoco les alcanza á mi juicio.

Podrán los interesados promover juicio contra la Nación cuando fuere procedente, de acuerdo con la ley, pero no ocurrir en *apelación* de dichas resoluciones, ante la Justicia Nacional.

2º Otras razones abonan también esta conclusión, demostrando que el recurso de que trato estaría en pugna con principios generales del derecho procesal, que nuestras leyes consagran.

La apelación implica necesariamente la existencia de dos juez-

queas distintas: la del Juez que dictó la resolución que se apela (que es la inferior) y la de aquél para ante el cual se interpone el recurso (que es la superior).

No se concibe el recurso sin esa condición. No se apela para ante un funcionario ó Tribunal inferior ó igual al que falló sino para el SUPERIOR.

Pero en nuestro caso no concurre esa condición. No hay ley, no hay sentencia, no hay decreto, no hay resolución que atribuyan á los Ministros del Poder Ejecutivo de la Nación una jerarquía inferior á la de los Jueces Federales. Luego, no puede, lógicamente, admitirse la apelación.

Hay más adn. Es condición ineludible para la legitimidad de la apelación, que ella sea interpuesta ante el funcionario ó Tribunal que haya dictado el fallo de que se recurre (no hablo de los recursos de hecho).

Ahora bien; el caso de que estoy tratando, ofrece á este respecto igual deficiencia que la señalada en el párrafo anterior.

El defunciado R. aparece interponiendo ante el Señor Administrador de la Aduana, el recurso de apelación de la resolución ministerial.

No se ha cumplido, pues, el requisito mencionado cuya falta impide considerar el recurso como legítimo.

En definitiva, las resoluciones que el Ministerio de Hacienda dicte de conformidad con lo que establecen los arts. 66 y 67 de la Ley de Aduana y 1063 de las Ordenanzas son inapelables.

Podrá arguirse en contrario, observando que el que obtenga un fallo favorable en la Aduana, se encuentra en condiciones desventajosas con relación al agraviado, desde que, mientras á éste le queda el recurso de apelación judicial ó administrativo, él no puede inter-

ponerlo porque no es posible legal ni razonablemente apelar de resolución que no cause agravio.

Pero las consideraciones fundadas en tal circunstancia, si bien podrían poner de manifiesto algunas deficiencias de nuestra legislación aduanera, no lograrían justificar procedimientos que no autorizan con los preceptos de la ley y del derecho.

Junio 16 de 1909.

CARLOS MONTEVERDE,
Sub-Director de Selección y Jefe de la
División Aduanera

Jurisdicción federal sobre la ribera de los ríos

FALLO DE LA SUPREMA CORTE

Buenos Aires, Mayo 8 de 1939.

VISTOS:

El Dr. Carlos Silveyra, en carácter de apoderado del Poder Ejecutivo de la Nación y de la Empresa constructora del Puerto del Rosario, se presentó ante el Juez Federal competente, exponiendo:

Que por la ley nacional n.º 2885 declaróse de utilidad pública la adquisición de los terrenos de propiedad privada que fueren necesarios para la construcción y explotación de un puerto comercial en la mencionada ciudad del Rosario, de conformidad con los planos que aprobase el Poder Ejecutivo, debiendo la Empresa gestionar la expropiación.

Que después de otros trámites el Poder Ejecutivo de la Nación celebró el respectivo contrato con la empresa constructora de los señores Hersent et fils, Schneider y Cia.

Que el plano relativo al inmueble especificado en su presentación, existe firmado por el Sr. Ministro de Obras Públicas en el expediente seguido por la Empresa con el menor Luis Finasco ante el mismo Juzgado; está hacia el sur de la línea que lleva la leyenda: «Línea Sur de la propiedad pretendida por el Sr. Silvestri»; y se considera de la Empresa del Ferrocarril Central Argentino, como sucesora del Ferrocarril Oeste Santaferino.

Que de ese inmueble corresponde expropiar para las obras mencionadas la parte comprendida desde la línea que limita al este la Avenida de circunvalación hasta el río Paraná.

Que por los antecedentes que existen y estudios practicados por orden del Gobierno Nacional, todos los terrenos destinados á las obras del Puerto pertenecen en exclusivo dominio al Estado General, por haber formado la playa ó ribera del río, y los actuales ocupantes carecen de un título legítimo respecto de dichos terrenos, pero como no es posible retardar la prosecución de las obras proyectadas, hasta que el Gobierno gestione en un juicio ordinario la declaración judicial de sus derechos, se ha preferido iniciar en cada caso, por intermedio de la Empresa, el correspondiente expediente de expropiación, á fin de tomar la posesión inmediata de los terrenos para la continuación de las obras.

Que en su consecuencia este juicio no importa reconocer en el actual ocupante, Ferrocarril Central Argentino, un derecho legítimo de propiedad respecto del terreno que posee con un título cuyos antecedentes ignora.

Que la Empresa que representa tiene, por el contrato que ha celebrado con la Nación, el deber de proceder á la expropiación, y el Gobierno Nacional se ha reservado intervenir en esos juicios, para hacer valer sus derechos en cada caso particular.

Que la Empresa procede por cuenta del Gobierno Nacional, quien en definitiva satisface el monto de las expropiaciones.

Que acompaña certificado del depósito de treinta mil pesos que ha hecho en el Banco de la Nación del precio en que ha sido avaluado el terreno, no aceptado por el Ferrocarril Central Argentino, y pide inmediata posesión del mismo.

Que mandada dar la posesión y citadas las partes á una audiencia para el nombramiento de peritos (fojas 15 y 17 vta.), se presentó á fojas 22 testimonio de un decreto del Poder Ejecutivo Nacional, por el que se nombró á Don B. Rodríguez de la Torre para que procediendo bajo la dirección del Dr. Carlos Silveyra, active los asuntos referentes á la ocupación y expropiación de los terrenos afectados por las obras del puerto del Rosario.

Que en la audiencia señalada, las partes convinieron entre otras cosas en lo siguiente: que los peritos que se designaran informasen al Juzgado sobre la ubicación precisa del terreno cuya ocupación se ha dado á la Empresa del Puerto del Rosario, debiendo determinar el área del mismo y expresar todas las circunstancias que en su opinión tengan una relación directa con este juicio; que

producido el informe de los peritos, las partes podrían usar de los derechos que respectivamente creyeren tener, ya sea en este juicio ó el que corresponda por medio de las acciones ó excepciones que juzguen conveniente, y que el pago del precio ó indemnización en caso de que hubiere lugar á ello por la sentencia final que recaiera en este juicio, no se hará por la Empresa ó el Gobierno Nacional sién en el momento de la excripción de la cosa expropiadá una vez solucionada judicialmente en cualquier acción ordinaria relativa al dominio que hubiese establecido el Fisco ó la Empresa á nombre de él, con relación á esta causa. (fs. 21).

Que aprobado el convenio por el Juez, por el Poder Ejecutivo de la Nación y por el Ferrocarril Central Argentino, para que de acuerdo con varias disposiciones de la Constitución Nacional, leyes especiales y antecedentes que invoca, se declarara, con las costas del juicio, que su representada no necesitaba expropiar las tierras que, según los informes preindicados, quedaban en la ribera interna ó playa del Río, determinados por la costa 5.20 m., por ser dependientes del dominio público y corresponder al Estado General la jurisdicción absolute y excluyente en los mismos, debía devolverse el depósito antes mencionado al Gobierno Nacional, y no debía satisfacerse indemnización de ningún género por la fracción no comprendida dentro de la costa 5.20, que se encontraba en la calle pública de 35 metros que está obligado á dejar cada propietario linderío con ríos navegables, ni por las obras efectuadas en este y en las próximas.

Que corrido trámite de la demanda (fa. 136 vta.), el Ferrocarril Central Argentino, sin contestarla, pidió citación de evicción del Gobierno de Santa Fé, enajenante originario de los terrenos á que se refiere la acción deducida.

Que á fojas 134, el Dr. Carlos Silveyra expuso que la Sociedad Puerto del Rosario había sustituido á la Empresa Puerto del Rosario y que había recibido mandato de la primera para representarla en este juicio, rectificando las actuaciones judiciales.

Que la Provincia de Santa Fé, en virtud de la citación de la evicción se hizo parte y dedujo la excepción de incompetencia (fa. 144), que, previos los trámites y observaciones de que insirieron los escritos de fs. 148 y siguientes, fué admitida á fa. 161, deviéndose los autos á esta Corte.

Que acreditada la jurisdicción originaria, se corrió trámite de la

demandada á la Provincia de Santa Fe, quien solicitó su rechazo con costas (fs. 195), alegando en lo substancial:

Que en 1689, el Gobernador y Capitán General de la Provincia del Río de la Plata, D. José Herrera Sotamayor, hizo merced al capitán Luis Romero de Pineda, de las tierras que hoy ocupa la ciudad y municipio del Rosario.

Que trasmitido así el dominio privado de la Corona de España sin reserva alguna de las riberas, el Gobierno de Santa Fe, á mérito de la facultad concedida por leyes provinciales, procedió á vender dichas tierras en las fechas y á las personas que detalla.

Que después de iniciado el juicio de expropiación y obtenida la posesión, la parte contraria niega maliciosamente todo derecho á los propietarios y poseedores, sosteniendo que no existe necesidad de expropiar.

Que la dualidad de representación invocada por el Dr. Silveyra no es legal de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la ley 3367, porque la Nación solo puede actuar en juicio representada por los procuradores fiscales ó por el Procurador General, según los casos.

Que el Gobierno de la Nación no es parte en una expropiación que, al tenor de la ley 3885, debe hacer la Empresa concesionaria, aún cuando otra cosa se haya estipulado indebidamente en el contrato celebrado con dicha Empresa.

Que no acepta las conclusiones del dictamen del ingeniero Piaggio, producido sin su intervención y en juicio distinto al presente, como no acepta tampoco lo relativo á la determinación de las riberas del Río Paraná, á la costa 5.20 y á la ubicación de la calle que se supone deben dejar los ribereños de los ríos navegables, máxime tratándose de adquisiciones hechas con anterioridad á la vigencia del Código Civil, como sucede con una de las fracciones discutidas á su representada.

Que los terraplenamientos á que se refieren los planos, han podido modificar la ribera interna del Río Paraná, por haber sido construidos con autorización del Estado y para fines de utilidad pública.

Que la Constitución Nacional en sus artículos 13, 67, inciso 14, 107, etc, reconoce á las provincias todo el territorio que les pertenecía antes de la Organización Nacional y en parte alguna delega

á la Nación la propiedad de otros territorios que los mencionados en los incisos 14 y 27 del citado artículo 67.

Que ni las leyes de Indias ni el Código Civil conceden al Gobierno Nacional el dominio que se pretende sobre las riberas de todos los ríos navegables.

Que recibida la causa á prueba (fs. 246), hace producido la expresa en el certificado de fs. 354, habiendo las partes alegado á fs. 357 y fs. 502.

Que la parte demandada ha objetado además en su alegato la personería del Dr. Silveyra como mandatario de la Sociedad Hersent et fils, Schmeidler y Cia., por carecer esta de personería jurídica (fs. 500).

V considerando:

Que si en el escrito de fs. 2 con que se iniciaron los procedimientos, si en el de la demanda de fs. 68, el Dr. Carlos Silveyra ha peticionado en nombre exclusivo de la Nación, de tal suerte que no sería aplicable lo dispuesto en el artículo 1º de la ley núm. 3367, al efecto de anular todo lo actuado, en el caso más favorable para la demandada.

Que, como se ha consignado antes, en el convenio de fs. 27, el Ferrocarril Central Argentino aceptó que el pago del precio e indemnizaciones se haría después de solucionada judicialmente cualquier acción ordinaria relativa al dominio que estableciera el Fisco ó la Empresa á nombre de él.

Que la Provincia de Santa Fe ha venido al juicio á hacer la defensa de los derechos del Ferrocarril Central Argentino, con posterioridad á la celebración del convenio aludido, y no puede serle hecho alterar las condiciones en que se hallaba ya la litis.

Que, además, con arreglo á lo dispuesto en el artículo 5º, inciso 3º, ley 3885, el Gobierno de la Nación debía obligarse á hacer entrega á los constructores, (del puerto comercial del Rosario de Santa Fe) una vez firmado el contrato respectivo, de todos los terrenos fiscales situados dentro del perímetro de las obras, y cuya ocupación fuera necesaria para las mismas.

Que para hacer efectiva la referida entrega de los terrenos, en caso que algunos de ellos estuvieran poseídos á título de dueño por terceros, la Nación no podría seguir el camino de reivindicarlos en juicios ordinarios de mayor ó menor duración tramitados con arreglo

á la ley 3567, pues, en tal supuesto, la obra del puerto habría tenido que suspenderse, haciéndose de difícil ó imposible ejecución dentro del plazo máximo indicado en el artículo 2º de la ley n.º 3885.

Que el presente juicio de expropiación se inició por la Empresa concesionaria de conformidad con el artículo 12 de la misma ley; y prescindencia hecha del contrato entre el Gobierno y la Empresa, ésta tenía interés legítimo en invocar, para los fines del recordado inciso 3º, artículo 5º, la calidad de escales de los terrenos á expropiar; á que se agrega que, atento á lo dispuesto en el artículo 3º de la propia ley 3885, por el cual las adquisiciones de tierras son definitivas para el Estado, la Empresa procede en realidad en el caso como representante especial de aquél, y con mayor motivo si el pago del precio ó indemnizaciones debe hacerlo la Nación, según el preindicado, contrato cuya validez ó nulidad al respecto no es materia del presente juicio.

Que es extemporáneo y como tal no debe ser objeto de las decisiones de la sentencia, la excepción de falta de personería jurídica de la Sociedad Hersent et fils, Schneider y Cia. hecha en el escrito de alegato y no como excepción dilatoria ó del contestar la demanda (artículos 72, 73 y 85, ley de procedimientos federales), pudiendo añadirse que el juicio se sigue actualmente por el Dr. Siiveyra como representante de la Sociedad Puerto del Rosario (fs. 134 y 138 vta.), cuyos estatutos, á estar á lo consignado en la escritura de poder de fs. 136, han sido reconocidos por decreto del Poder Ejecutivo Nacional.

Que por lo que hace al procedimiento seguido, él está de acuerdo con las bases segunda y tercera del preindicado convenio de fs. 27, y por la razón expuesta antes, la Provincia de Santa Fe no tiene derecho para objetarlo.

Que según el informe, (fs. 320) del perito A. F. Gómez Molina, la mayor parte de los 69.225 metros cuadrados tomados al Ferrocarril Central Argentino, se encuentra dentro de la línea de costa + 5.20 m. fijada por el Gobierno Nacional, estando 16.378 m² en la zona encerrada entre dicha costa y el costado Oeste de la Avenida Belgrano, límite de las expropiaciones; y 24.423 m², si se toma como linea de deslinde la línea de costa + 5.20, correspondiente al año 1903.

Que estas superficies concuerdan, salvo una pequeña diferencia, con las de los peritos Magín (fs. 43) y Piaggio (fs. 41).

Que dada la ubicación de los terrenos y fundándose las proposiciones del expropriante de ser inaplicable al caso el artículo 17 de la Constitución Nacional y la ley n.º 169, en el exclusivo dominio que se atribuye al Gobierno Nacional sobre los terrenos destinados á las obras del Puerto del Rosario por haber formado la ribera ó ribera del río (escrito de fs. 2), ó por ser dependencia del dominio público los comprendidos en la playa del río y corresponder al Estado General la jurisdicción absoluta y excluyente de los mismos (memoria de fs. 68), se hace necesario proceder al examen de la naturaleza y extensión de los derechos del Estado General en la zona de 35 metros contigua á la linea donde concluye el bule del río Paraná, frente á la ciudad del Rosario y en la playa de dicho río.

Que, en cuanto á lo primero, el artículo 2639 del Código Civil no ha tenido el propósito de establecer á favor de la Nación el dominio sobre la calle ó camino público de 35 metros inmediato á la orilla de los ríos navegables. (Fallos de este. Coria, Tomo 23, pág. 132, 35 p. 439, 43 p. 403, 96 p. 86).

Que la disposición recordada que no mencionan los propietarios limitrofes con el mar, importa tan sólo una restricción de la propiedad de los ribereños, consistente en la prohibición de hacer construcciones en ese espacio, reparar las antigüas que existan ó demoler el terreno en manera alguna, sin however perder el carácter de ribereños para convertirlos en colindantes con el Estado.

Que el artículo 2640 del mismo Código, al establecer que las municipalidades pueden modificar el ancho de la calle pública si los ríos ó cauces atravesasen alguna ciudad ó población, consagra implícitamente que la calle rolierla no es propiedad de la Nación, pues en tal caso sería ésta la llamada exclusivamente á resolver sobre el particular.

Que si el propósito del legislador hubiera sido si de extinguir el dominio de los ribereños en la zona en cuestión, no habría propuesto á determinar lo que aquellos no pedían hacer en dicha zona, desde que en tal supuesto habrían quedado en condiciones análogas á las de cualquier otro habitante del país obligado á respetar la propiedad de un terreno, y carecería de razón de ser lo dispuesto en el artículo 2572 del Código Civil, con arreglo al cual pertenecen al Ki-

tado los acrecentamientos de tierra que reciben paulatinamente, por efecto de las corrientes de las aguas los terrenos contiguos á las costas del mar ó de los ríos navegables, y los artículos 2340, inciso 4º y 2577, en cuanto dan á la playa como dominio público, una extensión menor; fuera de que si la calle de 35 metros formara parte del dominio público, debió estar enumerada en el artículo 2340, y no entre las restricciones del dominio.

Que en el caso *sub judice* no se intenta mandar demoler ó retirar obstáculos á la navegación puestos por la Provincia de Santa Fe ó sus sucesores en la calle de ribera, sino de destinar parte de esta para la construcción de un puerto por una empresa particular concesionaria de la Nación, lo que vale decir que se impone al Ferrocarril Central Argentino una privación de dominio muy diversa de las restricciones autorizadas ó de los perjuicios emergentes incidentalmente del ejercicio de la facultad de regular el comercio; y esa privación no procede sin la indemnización requerida por el citado artículo 17 de la Constitución Nacional.

Que relativamente al segundo punto, los artículos 2339 y 2340 del Código Civil, expresan que son bienes públicos del Estado General ó de los estados particulares, entre otras cosas, las playas de los ríos navegables, según la distribución de los poderes hecha por la Constitución Nacional.

Que los artículos 26, 27 inciso 9, 12 y 14; y 108 de dicha Constitución no han atribuido al Gobierno Nacional el dominio de las playas de todos los ríos navegables, como quiera que las facultades de reglamentar la libre navegación y el comercio marítimo y terrestre con las naciones extranjeras y de las provincias entre sí, de habilitar puertos y de fijar los límites de las provincias, no implican necesariamente el dominio público ó privado del Estado General sobre esos ríos.

Que, en efecto, con la cláusula «ríos interiores de la Nación», el artículo 26 citado no ha querido decir que haya en el interior ríos de la Nación y ríos de las Provincias, una vez que en el artículo 67, inciso 9 y 16 de la misma Constitución, se emplea solo el concepto «ríos inferiores»; y en atención á que debe admitirse dos clases de ríos; solo serían libremente navegables los nacionales; conclusión contraria á los propósitos manifiestos de la ley fundamental.

Que si hubiera de interpretarse el artículo 26 en el sentido de

que el atribuye á la Nación la propiedad de todos los ríos de la República, se llegaría á resultados inconciliables con los preceptos de la misma Constitución, de que se hará mérito más adelante.

Que la facultad de habilitar puertos sólo impone el permiso de cargar y descargar mercancías, embarcar y desembarcar pasajeros.

Que el poder de reglamentar la libre navegación puede ejercerse con igual amplitud y eficacia, cualquiera que sea el propietario del lecho de esos ríos; y el de regiar el comercio marítimo y terrestre con las naciones extranjeras ó de las provincias entre sí, es concordante con el artículo 1º, sección 8º, cláusula 3º de la Constitución de Estados Unidos, bajo el imperio de la cual los tribunales federales han reconocido en numerosos fallos que los Estados existentes en la época de la adopción de la Constitución y los admitidos posteriormente en la unión, tienen el dominio de los ríos que sirven por sus territorios y en parte de los que les sirven de límites; reconociendo á la vez que la Nación no está sujeta á pagar indemnizaciones por la tierra bajo el agua que ocupa para mejorar la navegación, y que no haya sido antes utilizada en naves, etc., por concesionarios ó adquirientes de los estados partidarios (179 U. S. 141 y otros).

Que la ley núm. 28 de 17 de Octubre de 1862, en la parte pertinente, se limita á declarar nacionales los territorios que estaban fuera de los límites ó posesiones de las provincias, sin entrar en detalles acerca de esos límites y condiciones de la posesión, y sin que aquella ni otras posteriores incluya la núm. 3835, hayan podido ni pretendido quitar á la de Santa Fe parte alguna de su territorio en el que estén naturalmente comprendidas las zonas ocupadas por las aguas de sus ríos.

Que, de otra parte, el 10º de la misma Constitución Nacional reconoce á las provincias la facultad de «promover en industria, la immigración, la construcción de ferrocarriles y vías de navegación, la colonización de tierras de propiedad provincial, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, la importación de capitales extranjeros y la explotación de sus ríos, por leyes previdentes estos fines y con sus recursos propios».

Que en los pactos preexistentes á que alude el preámbulo de la Constitución Nacional, se encuentra también explícitamente aniquilada la propiedad provincial sobre los ríos, y este antecedente ha-

tórico contribuye á fijar el alcance é importancia de los conceptos antes transcritos del artículo 107, demostrando al mismo tiempo que, sean cuales fueran las diferencias, por lo que hacen al origen y reglas de interpretación, entre nuestra ley fundamental y la de los Estados Unidos, ellos no existen en lo concerniente al dominio del lecho de las aguas navegables.

Que el artículo 108 de la Constitución Nacional, al enumerar lo que está prohibido hacer á las provincias, en relación á las aguas navegables, ó sea á la manera de utilizar los ríos, parten sin duda del concepto que estos les pertenecen, y no ha incluido entre las prohibiciones, los actos que lejos de amenazar la paz interna y de impedir y gravar el comercio fluvial, lo facilitan y desarrollan, dejándolo subordinado á las leyes y jurisdicciones federales.

Que prescindiendo de estos antecedentes y aún en el supuesto de que el dominio provincial sobre los ríos no sea anterior á la Constitución, el valor de la cláusula citada del artículo 67 sería el mismo.

Que, como lo sostiene el actor, el concepto genérico río comprende las playas.

Que la propiedad provincial sobre canales navegables y ríos, explícitamente consignada en la Constitución, habilita á las provincias para ejercer sobre las playas de los que atraviesan ó limitan sus respectivos territorios, todos los derechos comprendidos en el dominio público, incluso el de transmitir a particulares, en determinadas condiciones, las cosas que constituyen la esfera propia de ese dominio, alterando ó modificando su destino, como lo han hecho en lo federal las leyes númeras 1257, 2414 y 2599, respecto de la playa del Río de la Plata, frente de la Capital; todo ello sin perjuicio de los poderes de la Nación para dejar sin efecto las actas de las mismas provincias ó de sus causahabientes, contrarias á la libertad de la navegación ó á las medidas que el Congreso haya sancionado en uso de sus atribuciones constitucionales (Artículo 3º Constitución Nacional).

Que no hay motivo para suponer que los ríos á que alude el citado artículo 107 sean solo los no navegables, porque el texto de la Constitución no hace distinciones al respecto y porque el artículo habla al propio tiempo de canales *navegables*, y en el orden de ideas de qué se trata, no hay diferencia fundamental entre canal y río navegable, como lo demuestra el artículo 2639 del Código Civil.

Que los ríos aludidos no son exclusivamente los que nacen y mueren dentro del territorio de una Provincia, pues entendido de esa manera el artículo 107 ninguna ó muy escasa importancia tendría en sus cláusulas citadas.

Que varios actos del Poder Ejecutivo Nacional relacionados con las riberas del mar y de los ríos han reconocido explícita ó implícitamente la naturaleza restringida de los poderes federales sobre aquellos, limitándolos á la reglamentación del comercio, sin extenderlos á la propiedad del suelo cuajado ó bañado por las aguas.

Que lo expuesto en los considerandos que preceden está en rigor suficiente para fundar el rechazo de la demanda; más dada la importancia del asunto y la extensa e ilustrada discusión de que ha sido objeto, no estará fuera de lugar entrar en algunas otras consideraciones.

Que si el dominio que se atribuye á la Nación en el escrito de fs. 2, sobre la playa ó ribera del Río Paraná, fuera de carácter análogo al que ella tiene sobre los terrenos enumerados en el artículo, 67, inciso 2º de la Constitución Nacional, ese dominio y la jurisdicción exclusiva que comporta, quedaría, con deslinde de las autonomías provinciales y constituyendo una fuente de múltiples y frecuentes conflictos, fuera de la letra y fundamento de la disposición citada, por cuanto no sería territorio para asiento de las autoridades federales ó lugares adquiridos por compra ó cesión para establecer fortalezas, arsenales, almacenes ó otros establecimientos de utilidad nacional.

Que no es dable atribuir á la Nación el dominio aludido en el carácter común con que ella posee otras tierras dentro del territorio de la República, pues esto estaría en pugna con los artículos 2339, 2340 y 2342 del Código Civil, donde que la playa de los ríos navegables no constituye bienes privados sino públicos; y con lo dispuesto en el título V. Libro 3º del mismo Código, toda vez que el Estado General no sería propietario para los fines y con las facultades propias del dominio, si no en cuanto el uso de dicha playa sea necesario para la navegación.

Que tampoco lo es apoyar el derecho de la Nación para disponer de las playas del Río Paraná, en el fundamento de que las cosas que pertenecen al dominio público son comunes y no pertenecen en propiedad á nadie, porque la ley las declara del Estado General ó

de las provincias y estatuye que las personas particulares tienen el uso y goce de los bienes públicos, con sujeción á las disposiciones del Código Civil y de las ordenanzas generales ó locales (artículos 2340 y 2341 Cód. Civil), siendo de observarse además, en primer lugar, que las concesiones ó ventas de pequeñas fracciones de tierra en el lecho de los ríos, para la construcción de muelles ó obras análogas, ventajosas á la navegación y al comercio, no importan del desconocimiento de esos derechos de uso y goce que se ha querido reservar á los particulares (L. ed. 36: 1078; 146 U. S. 387); y enseguida, que el actor ejerce una acción diversa de la que, en todo caso, autorizaría el Código, en su citado artículo 2341, porque aquella no responde al propósito de que se deje al río libre de ocupación más ó menos extensa ó permanente.

Que las doctrinas sostenidas por el redactor del Código Civil, Dr. Vélez Sarfield, en la discusión con motivo del puerto que se proyectó en esta Capital antes de su federalización, no son en absoluto contrarias á las conclusiones anteriores, pues en la misma discusión referida dijo: «He sido preguntado por la comisión quién tendrá jurisdicción sobre aquellos terrenos que están fuera del agua, y yo he contestado á nombre del Gobierno: la tendrá el que quiera el Gobierno de la Provincia, de quien serán *esos terrenos que se formen y que antas estaban bajo del agua*. Por consiguiente, aunque el Gobierno pretenda hacer el Puerto, no dejará de pagar las pequeñas cantidades que importen esos terrenos».... y más adelante: «Este es un contrato con un empresario, el Sr. Madero. He dicho ya la opinión del Sr. Presidente y de todos los ministros, no había cuestión sobre la propiedad del terreno. Los edificios pagarán contribución directa á la Provincia de Buenos Aires, pero estas son las obras para el pueblo todo, almacenes, etc.». (Diario de sesiones, Cámara de Diputados, 1869, pág. 182 y 183).

Que las sentencias que se invocan de esta Corte, de Abril 29 de 1902, en los juicios seguidos entre la Provincia de Buenos Aires y los Ferrocarriles Central Argentino, Oeste y Sud, (Tom. 94, página 296), comprendidos en el artículo 3º inciso 3º de la ley n.º 2873, y no en el inciso 1º de dicho artículo, demuestran que la jurisdicción es independiente del dominio, y que basta la primera para que la Nación pueda desempeñar sus funciones constitucionales en lo concerniente al comercio terrestre interprovincial e internacional,

no pareciéndose motivo alguno para que ella no baste á la vez en relación al comercio con agua.

Que no son concluyentes en contra de la Provincia de Santa Fé los términos del actor de su fundación y de las constituciones locales de que se hace mérito, en primer lugar, por no haber sido el punto articulado en la demanda; y en segundo, porque admitiendo que con los conceptos *barrera*, *margen derecho al occidente del Río Paraná* se hubiera querido establecer que dicha provincia carecía de todo derecho sobre el río, no se seguiría de ello, con arreglo á lo expuesto en los considerandos anteriores, que en defecto de la Provincia es la Nación la propietaria.

Que aún cuando del art. 5º del contrato celebrado entre la Nación y la Provincia de Santa Fé, que obra testimonio á fs. 257, para la construcción del Puerto de Santa Fé, pudiera inferirse que la segunda ha reconocido á la primera el dominio en las riberas del río Paraná frente á la mencionada ciudad de Santa Fé, es de tenerse en cuenta que la demanda no se funda en igual reconocimiento respecto de las riberas que están frente al Rosario, ó en renuncia especial de derechos provinciales, sino en las disposiciones generales de la Constitución y de la legislación común; y que la provincia de Santa Fé ha venido al juicio á defender derechos de particulares, trasmitidos por ella con anterioridad á Julio de 1904, fecha de dicho contrato.

Que aparte de los términos del convenio de fs. 27 y lo manifestado á fs. 219 vta., la provincia de Santa Fé no está directamente interesada en todo lo que constituye la materia propia del juicio de expropiación, y no debe, por lo tanto, esta Corte entrar á resolver sobre el juicio de los terrenos é indemnización. (Art. 101 Constitución Nacional; art. 1º, inc. 1º Ley 48).

Por estos fundamentos no se hace lugar á la demanda, y se declara que la Sociedad Puerto del Rosario está obligada á expropiar los terrenos materia del juicio, con arreglo á la ley n.º 189, debiendo al efecto devolverse los autos al Juzgado de su origen. Las costas se aburrán en el orden causado, por haber tenido el actor razón probable para litigar.

Notifíquese con el original y repóngase el papel.

Firmados: A. BERKIEJO,
NICANOR G. DEL SOLAR

OCTAVIO BUNGE,
M. P. DIRECT

SECCIÓN ADMINISTRATIVA

DECRETOS

Pensiones.

No tienen derecho á pension los deudos de los empleados fallecidos antes de la vigencia de la Ley que estableció el descuento del 5 % mensual á los curridos administrativos.

Así ha quedado resuelto en el siguiente caso:

Buenos Aires, Marzo 17 de 1904.

Visto este expediente en que D^r Nicancor González de Carabelli solicita pensión, y

Considerando:

Que siendo corriente, para gozar de los beneficios concedidos por la ley, la obligación de contribuir á la formación del fondo de la Caja, únicamente pueden tener derecho á pension los deudos de los empleados ó jubilados fallecidos después del 1^o de Enero de 1901, fecha en que comenzó á efectuarse el descuento del 5 %.

Que habiendo fallecido el causante D^r Máximo Garsón el 13 de Julio de 1892, con anterioridad al año 1901, es imposible que pueda haber contribuido á la formación del Fondo de Jubilaciones y Pensiones;

Que por otra parte en la época del fallecimiento del causante no existía ninguna disposición legal que concediera el derecho á pension, pues la primera ley que consagra este derecho es la del Presupuesto para el año 1901, que ordena el descuento del 5 % con destino al Fondo de Jubilaciones y Pensiones, no pudiendo tener

la recurrente un derecho que no había sido creado en la fecha de su fallecimiento; y de conformidad por lo dictaminado por el Asesor Letrado.

La Junta de Administración de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones—

RESUELVE:

- 1º. Desestimar el pedido de pensión formulado por D^a. Nicanora González de Garabán.
- 2º. Elevar este expediente al Poder Ejecutivo á los efectos del artículo 5º de la Ley 4349.—J. ISMAEL BILLORIO—OSVALDO M. PINERO—FRANCISCO L. GARCÍA—R. Egusquiza, secretario.

Buenos Aires, Abril 17 de 1909.

Excmo. Señor:

Atento lo prescripto por el artículo 1º de la Ley 4349, conforme al cual con los fondos y rentas de la Caja Nacional, se atenderá al pago de las jubilaciones concedidas por las leyes 1900, 2219 y 3744, y, las jubilaciones ó pensiones accordadas de conformidad á lo que dispone la misma Ley 4349, soy de opinión que debe aprobarse la resolución de la Junta de Administración, pues la recurrente no puede invocar ninguna disposición legal que le acuerde derecho á la pensión que solicita.—Luis B. Molina.

Buenos Aires, Mayo 21 de 1909.

Vista la resolución de la Junta de Administración de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Civiles, de fecha Marzo 17 del corriente año, por la que se desestima el pedido de pensión formulado por D^a. Nicanora González de Garabán, viuda del capitán de la Alcaldía de la Aduana de la Capital, D. Máximo Garabán; oído el señor Procurador General de la Nación,

El Presidente de la República, en Acuerdo de Ministros—

DECRETA:

Aprobase la resolución de la Junta de Administración de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Civiles, y pase á la misma para su conocimiento y demás efectos.

Comuníquese, publíquese, déjese al Boletín Oficial y Registro Nacional.

FIGUEROA ALCORTA—MANUEL DE TEIXONDO—MARCO AVILANEDA—R. S. NAVÍN—PAEDRO ESCURRA—EZQUERRA—RAMOS MEZA.

El domicilio en el extranjero, no obsta el derecho á pensión según ha quedado establecido por el decreto dictado en el siguiente caso:

Buenos Aires, Diciembre 23 de 1909.

Visto este expediente en que D^a. María Baldez Rojas, solicita pensión, y

Considerando:

Que la recurrente está domiciliada en Francia, manifestando que no puede residir en la República;

Que el artículo 5º de la Ley 4349 dispone expresamente que el derecho á pensión se extinguirá por domiciliarse en el extranjero; y de conformidad con lo dictaminado por el Asesor Letrado.

La Junta de Administración de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones—

RESUELVE:

- 1º. Desestimar el pedido de pensión formulado por D^a. María Baldez Rojas, hija legítima del jubilado D. Alejandro Baldez Rojas.
- 2º. Elevar este expediente al Poder Ejecutivo á los efectos del artículo 5º de la Ley 4349.—J. ISMAEL BILLORIO—OSVALDO M. PINERO—FRANCISCO L. GARCÍA—R. Egusquiza, secretario.

Buenos Aires, Febrero 9 de 1939.

Excmo. Señor:

Si bien las circunstancias de que la presunta pensionista, hija única legítima del jubilado Baldez Rozas, reside en Europa, puede obstar á que se liquide y pague la pensión que pueda corresponderle, ello no obsta ni puede obstar á que se le reconozca su derecho que la Ley le acuerda con arreglo á la Ley respectiva.

Si reconocido ese derecho, una vez llenados los requisitos legales, como parece haberlos sido, la mencionada pensionista no viene al país llenando la presencia legal de su presencia para obtener lo que en tal concepto le corresponda, sería el momento de caducar ese derecho, que recién existe, con arreglo á la disposición citada, del artículo 52 de la Ley 4349.

Soy pues, de opinión, que el derecho á pensión debe ser reconocido en el caso, pero que su realización debe hacerse depender de la presencia de la pensionista, en su término prudencial que justifique su caducidad dentro de los términos de la Ley.—*Julio Botet.*

Buenos Aires, Mayo 21 de 1939.

Visto el expediente de pensión iniciado por Dña. María Baldez Rozas, hija legítima del jubilado D. Alejandro Baldez Rozas, y la resolución de la Junta de Administración de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Civiles, de fecha 29 de Diciembre del año ppdo., por la que se desestima la solicitud, fundándose en que la recurrente se halla domiciliada en el extranjero, y

Considerando:

Que el inciso 4º del artículo 52 de la Ley 4349 dispone que el derecho á pensión se extingue por domiciliarse en país extranjero;

Que el representante de la recurrente sostiene que tal artículo es aplicable á los pensionistas que adopten un domicilio en el extranjero después de acordada la pensión á que tenían derecho;

Que el causante residía en el extranjero con el correspondiente

permiso del Poder Ejecutivo acordado en virtud del artículo 50 de la Ley 2219. Es indudable que la Ley 4349 no se ha referido al caso de una pensionista residente en el extranjero en tales condiciones sino aquella que una vez reconocido el derecho adoptaren ó continuaren con el domicilio en él. De otro modo, sin beneficiar de ninguna manera á la Caja de Jubilaciones, se impondría á los interesados el riesgo de soportar inicialmente los gastos de traslado hasta la República, sin dudas la certidumbre de gozar de pensión que pretendieran. El legislador ha tenido en cuenta un motivo de conveniencia y de interés general al disponer implicitamente que los pensionistas deben residir en la República, y ese motivo no se defrauda con la interpretación expuesta. Esta misma era la intención de la Ley 2219 de Jubilaciones Graciables, cuando disponía que para gozar la jubilación era menester estar domiciliado en la República.

Por estas consideraciones, concordantes con las aducidas por el señor Procurador General de la Nación en el dictamen precedente.

El Presidente de la República, en Acuerdo de Ministros—

DISCRETA:

Declarase que Dña. María Baldez Rozas, hija legítima del jubilado D. Alejandro Baldez Rozas, tiene derecho á pensión, y pase este expediente á la Junta de Administración de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Civiles, á fin de que fije un término prudencial para que la interesada proceda á colocarse dentro de las exigencias de la Ley.

Comuníquese, publíquese, dése al Boletín Oficial y Registro Nacional.

FIGUEROA ALCORTA—MANUEL DE IRIONDO—MARCOS AVELLANEDA—EZQUEL RAMOS MARÍA—R. S. NAÓN—PEDRO EZCURRA.

Zona francesa.

A fin de aislar la Sección Comercial de la Zona Francesa, que ha de establecerse en el Puerto de La Plata, ha sido autorizado el gasto siguiente:

Buenos Aires, Mayo 21 de 1908.

Vista la nota con que la oficina de Servicios y Conservación de los Puertos de la Capital y de La Plata, eleva el proyecto de las obras indispensables para habilitar la Sección Comercial de la Zona Franca del Puerto de La Plata; y teniendo en cuenta lo conveniente de abrir al servicio público dicha Sección,

El Presidente de la República, en acuerdo de Ministros—

DECRETA:

Artículo 1º. Autorízase á la Oficina de Servicio y Conservación de los Puertos de la Capital y de La Plata, para invertir hasta la suma de (\$ 52.000 $\frac{1}{2}$ %) cincuenta y dos mil pesos moneda nacional curso legal en la construcción de las obras necesarias para habilitar la Sección Comercial de la Zona Franca, consistentes en verjas de alzamiento sobre el canal de Reunión Este y de separación con el Frigorífico, y seis garitas para guardianes, de acuerdo con los planos corrientes á fojas 5, 6 y 7.

Art. 2º. El gasto que demande la ejecución de las obras autorizadas, se imputarán al ítem 24, inciso II, Anexo D, del Presupuesto vigente.

Art. 3º. Comuníquese, publíquese, y pase á la Oficina de Servicio y Conservación de los Puertos de la Capital y La Plata, á sus efectos.

FIGUEROA ALCORTA—MANUEL DE TRIONDO—MARCE
AVELLANEDA—R. S. NAÓN—PEDRO EZCURRA—EZE
QUIEL RAMOS MEXÍA.

DISTRIBUCIÓN DE MARINEROS DE RESGUARDO

REGUARDOES DE	DISTRIBUCIÓN DE MARINEROS DE RESGUARDO	
	Destacamiento 40 Argentina	Destacamiento 40 República
La Plata.		
San Nicolás (Destacamento Remolillo).		
Guerguay (Pto. Ruiz).		
Ibacy.		
Guatiguarychá (Destacamento Nancay).		
Campana.		
San Pedro (Destacamento R. Orlíago).		
Baradero.		
Zárate.		
Rosario.		
San Lorenzo.		
Santa Fe (Destacamento Colistíne).		
Aragón (Pto. Oroño).		
Coronda.		
Santa Rosa.		
Paraná (Destacamentos Cartiemore, Villa Urquiza, Hernández).		
Diamante.		
Helvecia (Destacamento Cayastá).		
La Paz.		
Pueblo Brigo.		
Victoria.		
Villa Constitución.		
Concepción del Uruguay.		
Concordia (Destacamentos Santa Eulalia, P. Palavecino, Yqueret, Humaitá).		
Federación.		
Nueva Escocia.		
Verde.		
Córdoba.		
Moate Caseros (Destacamento Celbo).		
Paso de los Libres (Destacamento Bompland).		
Alvear (Destacamentos La Cruz y San Martín).		
Barra Concepción.		
Garruchos.		
San Javier.		
Santo Tomé.		
Corrientes.		
Dálibaré.		
Ketti.		
Las Palmas.		
Paso de la Patria.		
Yahupé.		
Goya.		
Lavalle.		
Mal Abrigo.		
Reconquistá.		
Empedrado.		
Barranqueras.		
Bella Vista (Destos. Paracuello y Pto. Ocampo).		
Esquina.		
Formosa (Destos. Aquino, Barrios y Calmecha).		
Pilcomayo.		
Posadas (Destos. Piray, San Pedro y Campoo).		
Ituzingó.		
Puerto Bermeja.		
Bahía Blanca.		
Patagones.		
San Antonio.		
San Blas.		

RESOLUCIONES

Comisario por faltas en la administración de impuestos internos.

En una comisión de la Administración de Impuestos Internos se ha dictado la siguiente resolución:

Buenos Aires, veintiún de mayo

Resultado de estas actuaciones.

Que los efectos sometidos a Dns Juan B. Belzuetti, en protesta de la Administración de Impuestos Internos, lo fueron por haberse comprado, como consta en el sumario alimato, que aquél faltaba claramente a los deberes servir la Constitucionalidad y los principios en la legislación de Impuestos Internos que requiere representación.

Que el Señor Procurador del Fisco y considerando:

Que el caso considerado por la Administración remitió a si debe devolver los efectos, aparcos, etc., rechazados, por haberse operado la prescripción penal contra el citado Belzuetti, lo es procedente en mérito de los términos claros de la Ley 3751 que en su art. 10 establece que la Ley 4295 dispone entre sus penas, no solo la privación de todos los aparcos tomados en contraposición a la Ley de alcobres sino que además castiga la tentativa de fraude.

Viecha a la Administración de Impuestos Internos para que, en el caso considerado, proceda de acuerdo con lo dispuesto en el art. 10 de la Ley N° 3751 en vigencia.

JUAN B. BELZUETTI

Específicos

La Administración de Impuestos Internos aplicó una multa á los encargados de la fabricación de ciertos específicos que eran remitidos á los comitentes, sin las respectivas estampillas fiscales.

Apelado dicho fallo, el Ministerio de Hacienda resolvió el recurso en la siguiente forma:

Buenos Aires, Junio 14 de 1908.

Vista la apelación deducida ante el Ministerio por los señores M. y J. Molinero, á propósito de la multa que les ha aplicado la Administración de Impuestos Internos; y resultando de estas actuaciones:

1º Que habiendo los farmacéuticos señores Sugasti y Sarmiento solicitado oportunamente las estampillas para los específicos preparados y remitidos por los señores M. y J. Molinero, éstos quedaron en la condición de preparadores por cuenta de dichos farmacéuticos, quienes debieron ser considerados como verdaderos fabricantes.

2º Y que, en tal caso, no ha podido existir infracción del art. 4º, inciso 3º del Decreto Reglamentario de la Ley 4039, mucho menos no estando inscriptos como fabricantes los señores M. y J. Molinero, con arreglo á lo dispuesto en el art. 1º del mencionado Decreto Reglamentario, según resulta del informe del Control de Específicos.

De acuerdo con lo aconsejado por el Señor Procurador del Tesoro.

SE RESUELVE:

Revocar el fallo apelado, eximiendo de la multa impuesta á los señores M. y J. Molinero.

Vuelva á la Administración de Impuestos Internos para que proponga las medidas reglamentarias para el control de los encargados de preparar medicamentos por cuenta y orden de farmacéuticos de otras localidades.

IRMINGO.

Exenciones

La Empresa del Ferrocarril del Sud pretende, contra lo establecido por la Suprema Corte Federal en un caso de buques, que las chetas y remolcadores de dicha Empresa, formaban parte del sistema ferroviario, á los efectos de las exenciones del art. 3º de la Ley n.º 5315.

He aquí el dictamen del Procurador del Tesoro, y la resolución del Ministerio de Hacienda en ese asunto:

Excmo. señor:

Mi opinión no concuerda con la sostenida por el P. G. del Sud, en su precedente escrito.

Las franquicias acordadas por la Ley 5315, como toda Ley que acuerda privilegios, deben ser interpretadas con un criterio restrictivo.

Es equivocada la teoría sustentada por el P. G. del Sud, de considerar á los buques como remolcadores, chetas ó balsas, que la Empresa tenga en Bahía Blanca, como artículos ó materiales para la explotación ferroviaria.

Sería llevar en una extensión exorbitante la teoría de que lo accesorio siga á lo principal, si se consideraran como accesorios de la explotación del ferrocarril, los accesorios de la explotación del puerto.

La explotación del puerto aunque pertenezca á la misma Empresa, es distinta e independiente de la explotación de la línea ferroviaria y las franquicias acordadas á ésta, no sirven á los artículos que la Empresa pretende, porque la Ley no lo establece.

La circunstancia de que el Poder Ejecutivo, haya comprendido para computar el capital emitido en acciones ó obligaciones, al plan tel flotante, sólo demuestra que el Poder Ejecutivo ha cometido un error á este respecto al dictar el Decreto Reglamentario, error que es susceptible de corrección por no estar de acuerdo con la Ley.

Además, el impuesto de patente á la navegación, tiene un carácter distinto á los impuestos generales de contribución territorial y derechos de Aduana á que se ha referido la Ley 5315.

Dichos impuestos afectan á la propiedad del sistema ferroviario, inde-

tras que la patente á un buque grava á éste únicamente, como un instrumento independiente de comercio.

Si se aceptara la teoría de la Empresa, habría que considerar que las comidas que tiene el Ferrocarril del Sud en las estaciones, estarían también exentas de patentes nacionales ó provinciales, lo que no puede sostenerse.

Son negocios é instrumentos de comercio, que, aunque dependientes de la Empresa, deben ser considerados como separados del sistema, á los efectos de las leyes impositivas.—Buenos Aires, Mayo 15 de 1909.

— Vicente F. López.

Buenos Aires, Mayo 27 de 1909.

Vista la consulta del Administrador de Rentas Nacionales de Bahía Blanca, acerca del pago de las patentes de navegación solicitadas por la Empresa del Ferrocarril del Sud.

Considerando:

Que dichas patentes marítimas no pueden acordarse sino á buques destinados al comercio de cabotaje ó de ultramar, ó al servicio de puertos (Art. 3º y 4º de la Ley N° 4934).

Que dichas explotaciones son independientes de las de los ferrocarriles, no pudiendo ser consideradas como accesorias ni anexas á empresas de transportes terrestres.

Y que las exenciones de la Ley N° 5375, no pueden tener más alcance que el indicado en el inciso 16, art. 67 de la Constitución Nacional, debiendo considerarse privilegios y como tales interpretarse restrictivamente según la jurisprudencia constante de la Suprema Corte Federal;

De acuerdo con lo aconsejado por el Sr. Procurador del Tesoro,

SE RESUELVE:

Vuelva á la Admision de Bahía Blanca, para que proceda de acuerdo con lo expresado en los considerandos que anteceden.

IRIONDO.

Cervezas:

La Administración de Impuestos Internos resolvió aplicar el correspondiente gravamen á la cerveza consumida dentro de las fábricas por el personal de las mismas.

Uno de los fabricantes recurrió al Ministerio de Hacienda, apelando de dicha resolución que fué confirmada en estos términos.

Buenos Aires, Abril 15 de 1909.

Visto que el Gerente de la Cervecería Palermo apela ante el Ministerio de la resolución dictada por la Administración General del ramo, que le exige el pago del impuesto interno por la cerveza que el personal subalterno consume en el Establecimiento, aduciendo en su defensa que, no siendo aquella *apta para el expendio en razón de no estar concluida y provenir de los filtros y cafeterías de bombaje*, no está sujeta al gravamen de la ley; atento los informes producidos por la Administración del Impuesto y Oficina Química Nacional de la Capital, de los que resulta que la cerveza motivo de este reclamo es *apta para el consumo*; y

CONSIDERANDO:

Que el fallo apelado se ajusta á las prescripciones legales una vez que en la ley de la materia no se establecen distingos á los efectos del pago del impuesto.

Por esto y de conformidad con lo aconsejado por el señor Procurador del Tesoro en su dictamen—

SE RESUELVE:

Confirmase la resolución apelada y pase á la Administración General de Impuestos Internos á sus efectos y reposición de fojas.

IRIONDO.

Habiéndose pedido reconsideración, reclamándose al mismo tiempo contra el cobro de dicho impuesto por los años anteriores, se dictó la siguiente resolución:

Buenos Aires, Junio 7 de 1909.

Vista la solicitud de varios representantes de establecimientos industriales para la fabricación de cerveza, pidiendo que se les exima de la obligación de pagar el impuesto interno por la cerveza consumida dentro de los establecimientos que administran, y por el personal de los mismos;

Oído el Procurador del Tesoro: y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 8 de la Ley N° 3884, grava con un impuesto de cinco centavos el litro á la cerveza nacional é importada;

Que el consumo de dicha cerveza, sea cual fuere su calidad, acredita su expendio, sin que haya de distinguirse si es ó no gratuito, ni si se efectúa dentro ó fuera de la fábrica (Artículo 304 del D. R. de la Ley 3884);

Que sin embargo, no es posible que dicho impuesto se haga efectivo sobre la cerveza consumida antes de la fecha, en que la Administración de Impuestos Internos comenzó á cobrar dicho gravamen,

EN RESUELVE:

Mantener lo resuelto en Abril 15 próximo pasado, (Exp. 4872 C. 1909) y disponer que el impuesto á la cerveza consumida dentro de las respectivas fábricas, se cobre desde Junio del año próximo pasado, anulándose los cargos anteriores.

A sus efectos pase á la Administración de Impuestos Internos.

FIGUEROA ALCORTA,
M. DE IRIONDO.

Guías oficiales.

A fin de dar facilidades al despacho de mercaderías extranjeras que son trasbordadas, reembarcadas ó retornadas para pasar de uno á otro puerto de la República, se ha dictado la siguiente resolución:

Buenos Aires, Junio 8 de 1909.

Vista la comunicación de la Administración de la Aduana del Río, acerca de las demoras con que son recibidas las guías de tránsito que prescribe el artículo 866 de las Ordenanzas de Aduanas, y en vista de las indicaciones consignadas en los informes de la Administración de la Aduana de la Capital—

EN RESUELVE:

Las guías oficiales á que se refiere el artículo 866 de las Ordenanzas de Aduanas, se entregarán á los cargadores con el cumplimiento del Resguardo y bajo recibo, en la forma prescripta por el artículo 667 de las citadas Ordenanzas, y quedando obligadas las Aduanas y Recepterías del destino á su devolución con arreglo á lo dispuesto en los artículos 527 y 528.

Hágase saber á las Aduanas y Recepterías, y fecho archívese.

IRIONDO.

Materiales para reparticiones nacionales.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley de Aduanas, que los materiales adquiridos por las oficinas públicas, deben serlo con derechos pagados, se ha dictado la siguiente resolución:

Buenos Aires, Mayo 27 de 1909.

Visto este expediente en el cual se solicita la liberación de docenas de Aduana, abonados por el señor R. Fernández, correspondientes á 156 tubos de hierro para calderas que adquirió en compra al Ministerio de Agricultura, y

CONSIDERANDO:

Que los materiales de referencia no están comprendidos dentro de las franquicias establecidas por el artículo 9º de la Ley N° 4913 ni por Ley especial alguna.

Que, de acuerdo con lo que prescriben los artículos 46 y 51 de la

Ley de Aduana, los materiales de referencia no han podido ser adquiridos sino con derechos pagos, careciendo este Ministerio de facultad para conceder su liberación.

SE RESUELVE:

Vuelva al Ministerio de Agricultura haciéndole presente la imposibilidad de conceder la devolución de derechos solicitada.

M. DE IRIONDO.

Paquetes certificados.

Prescribiendo el procedimiento que debe seguirse con los paquetes certificados dentro de los cuales se sospeche que puedan venir artículos sujetos a derechos, se ha dictado la siguiente resolución:

Buenos Aires, Mayo 26 de 1908.

Vista la consulta formulada por la Aduana de la Capital, relativa al procedimiento que debe seguir en los casos de denuncia sobre contrabando por paquetes certificados, cuyos destinatarios se niegan a recibírlos; atento lo informado por el Ministerio del Interior, y

CONSIDERANDO:

Que, de acuerdo con lo que prescribe el inciso 4 del artículo 16 de la Convención Postal Universal de 1897, los paquetes certificados que contengan mercaderías sujetas a derechos de aduana deben ser devueltos al país de origen, salvo el caso en que la Administración del país de destino estuviese autorizada por Leyes ó reglamentos internos para disponer de ellos en otra forma.

Que las Ordenanzas de Aduana impone á los Administradores la obligación de substanciar los sumarios que deben levantarse para el esclarecimiento de las denuncias sobre contrabando, prescribiendo, como primera diligencia, la de inventariar, pesar ó medir, clasificar y aforar los efectos denunciados (Art. 1044).

Que esta prescripción implica la facultad de abrir los bultos y paquetes que contengan las mercaderías en infracción, facultad cuyo ejercicio encuadra, por otra parte, en las funciones de Jueces, de que están investidos los Administradores de Aduana.

Que el procedimiento que observa la Oficina de Certificados, según el cual las piezas de correspondencia sospechadas de contrabando son enviadas á la Aduana para su verificación y aforo, autoriza, asimismo, la apertura de dichas piezas á los efectos expresados.

De conformidad con lo dictaminado por el señor Procurador del Tesoro,

SE RESUELVE:

En los casos á que se refiere la precedente consulta, las Aduanas procederán á la apertura de las piezas certificadas con citación del destinatario, la que se hará bajo apercibimiento de efectuar sin su presencia el acto para el cual se le cita, si no concurre.

Comuníquese y pase á la Aduana de la Capital, á sus efectos.

MANUEL DE IRIONDO.

Patentes de importadores.

Corresponde á las Provincias la expedición de dichas patentes, fuera de la Capital y Territorios Nacionales.

Así se ha declarado en el siguiente caso:

Buenos Aires, Mayo 18 de 1908.

Vista la reclamación interpuesta por D. Máximo J. Peralta, á propósito de la patente que, como importador, le exige abonar la Aduana de Bahía Blanca; oído el señor Procurador del Tesoro, y

CONSIDERANDO:

Que si bien el artículo 44 de la Ley N° 4934 considera «importador» al «despachante» que presenta conocimientos á la orden endosados á su nombre, no puede exigírselle patente nacional por dicha profesión, fuera de la Capital y Territorios Federales, por no hallarse incluida en la enumeración del artículo 13 de la mencionada Ley.

SE RESUELVE:

Déjase sin efecto el cobro de la patente de su referencia y pase á la Aduana de Bahía Blanca, á sus efectos y reposición de fojas.

IRIONDO.

Puerto del Rosario.

De acuerdo con los artículos 5º y 17 del contrato de la Empresa del Puerto del Rosario con el Gobierno Nacional, y tratándose de puntos referentes al régimen aduanero y de los depósitos ó almacenes, el Ministerio de Hacienda ha resuelto el caso siguiente de acuerdo con la vista preliminar del Procurador del Tesoro:

Exmo. Señor:

Considero que este expediente ha sido mal tramitado y que su resolución corresponde al Ministerio de Hacienda, como su trámite á la Aduana del Rosario y no á la Inspección de las Obras del Puerto.

Es conveniente establecer expresamente la separación que deba existir entre ambos Ministerios, según la competencia que corresponda á uno ó á otro en la distinta naturaleza de los asuntos que se presenten.

La Inspección corre con todo lo relativo á la construcción y explotación independiente del despacho Aduanero, y por lo tanto de la aplicación de las Leyes y Ordenanzas de Aduana, que aunque tengan relación con el contrato, corresponde al Ministerio de Hacienda.

Lo dispuesto en el artículo 8º del contrato respecto de la intervención del Ministerio de V. E. no ha podido derogar la competencia de los Ministerios, que no solo es dada por una ley, sino que no puede ser materia de contratos.

El Ministerio de Obras Públicas puede vigilar y comprobar la aplicación de las tarifas, pero esto no impide que cuando se suscite una cuestión del resorte aduanero, su resolución corresponda al Ministerio de Hacienda.

Respecto al fondo del asunto, creo que la Empresa no tiene razón. Por el contrato de construcción y explotación del Puerto, á la Empresa le correspondían tanto los depósitos realmente aduaneros como los que en las otras aduanas tienen el carácter de particulares.

Nuestro derecho aduanero en general ha establecido solo una clase de depósitos limitada á cierta mercadería, dejando á los particulares el derecho de establecer depósitos en ciertos puntos para las demás mercaderías que no se pueden depositar en los del Fisco.

Ese derecho de los particulares lo recama la Empresa del Rosario en su contrato, y por lo tanto no puede negarse á efectuar ese depósito.

Si una mercadería es girada á depósito y la Empresa la deja en plazoleta, es evidente que no corresponde este impuesto, desde que la Empresa debe tener depósitos similares á los depósitos particulares, donde se puede girar esa mercadería, y si no los ha constituido ó destinado á ese objeto, no puede presumir sobre un derecho mayor por lo que proviene de una falta que á ella le es imputable. Corresponde el derecho de plazoleta cuando se gira el artículo á plazoleta expresamente porque así convenga á los intereses particulares del consignatario ó dueño de la mercadería, pero no cuando la Empresa la deposita por su voluntad y la deja en plazoleta por convenir sólo á sus intereses.—Buenos Aires, Noviembre 30 de 1904.—Félix M. López.

Buenos Aires, Mayo 23 de 1905.

Visto el reclamo interpuesto por el Sr. Félix M. López, del oficio del derecho de plazoleta que, por una partida de baldosas, le exige la Sociedad «Puerto del Rosario», atento lo actuado lo informado por la Aduana local, dice el señor Procurador del Tesoro, y

Considerando:

Que, según lo manifiesta el señor Procurador del Tesoro, en su dictamen, compete al Ministerio de Hacienda la readmisión de los asuntos que, como el presente, se relacionan con la aplicación de Leyes y Ordenanzas de Aduana;

Que la mercadería de que se trata se encuentra comprendida entre las que, según el artículo 269 de las Ordenanzas de Aduana, pueden documentarse á depósito;

Que en este caso la Empresa del Puerto del Rosario no prede caligrar otras tarifas que las fijadas por las leyes en vigor sobre el macuaje y eslingaja, ni está autorizada para establecer un gravamen especial que pueda alterar los beneficios que las Ordenanzas de Aduanas conceden á las mercaderías que la Aduana gire á depósito;

Que solo corresponde el derecho de plazoleta para las mercaderías de despacho forzoso, en que razones de fuerza mayor obliguen accidentalmente ese depósito en lugares de las riberas, siempre que no perjudiquen á las operaciones que por los muelles se practiquen encontrándose en este caso, las de que se trata;

Que el artículo 29 del contrato con la Empresa del Puerto establece la obligación de ésta á proporcionar al comercio los depósitos para todas las mercaderías que se introduzcan por ese puerto y los impuestos á que tiene derecho de percibir no pueden ser otros que los determinados por la Ley N° 4928;

SE RESTELVE:

Pase á la Aduana del Rosario para que se notifique á la Empresa de ese Puerto que, en el caso de que se trata, solo puede exigir el pago de almacenaje con arreglo á lo dispuesto por la Ley N° 4928.

IRIONDO.

Tránsito terrestre.

Habiendo transmitido el Ministerio de Obras Públicas al de Hacienda, algunas observaciones de la Administración del Ferrocarril Central Norte, acerca de la inteligencia del Decreto de Octubre 28 de 1908 sobre tránsito por ferrocarril de mercancías extranjeras destinadas á Bolivia y Chile, el expediente ha sido devuelto con el siguiente informe adclarativo de la Sección Aduanas y Impuestos:

Buenos Aires, Junio 10 de 1909.

Señor Subsecretario.

El Decreto de Octubre 28 de 1908, sobre tránsito por ferrocarriles de mercancías extranjeras destinadas á Bolivia y Chile, no establece que el único Resguardo de salida sea el de la Receptoría de La Quiaca, como equivocadamente lo afirma el señor Administrador del Ferrocarril Central Norte.

Dicho Decreto, como lo indica su prefámbulo y el artículo 1º, reglamenta exclusivamente el tránsito por ferrocarriles, desde los

Puertos de la Capital y del Rosario hasta las mismas líneas de frontera, sobre las cuales se encuentran los Resguardos de La Quiaca en Jujuy, y de las Cuevas en Mendoza.

De modo que no han sido derogadas, subsistiendo en todo su vigor, las disposiciones del Decreto de Marzo 11 de 1884, sobre comercio de tránsito con Bolivia, y en virtud del cual quedó habilitada la Receptoría de Orán para fiscalizar la salida de mercancías destinadas á Santa Cruz de la Sierra. (Artículo 17 del Decreto citado, y Decreto del 31 de Agosto de 1881).

Rigen, pues, las disposiciones del Decreto Reglamentario de Marzo de 1881, para las cargas en tránsito á ó de Bolivia, que no sean conducidas en ferrocarril hasta la misma frontera argentino-boliviana.

Sobre este particular, se han hecho las advertencias necesarias á las Aduanas de Buenos Aires y Rosario; es decir, que, tratándose de cargas cuyo transporte haya de ser mixto (ferrocarril y mula ó carro) para llegar á la frontera, se expidan las guías de tránsito haciéndolas afianzar con una letra por el importe de los dobles derechos, devolviéndose aquella á la presentación de la tornagua ó certificado de las aduanas bolivianas.

Encontrándose actualmente en la VIII Circunscripción (Salta y Jujuy), el Inspector de Aduanas é Impuestos D. Máximo P. Covacho, este puede encargarse, una vez distribuido el nuevo personal de Guardas, de concertar un servicio de vigilancia y fiscalización, en la cabecera del Ferrocarril á San Pedro de Jujuy ó Ledesma, y sobre la frontera oriental de Bolivia.

En lo tocante á los selladores, hace tiempo fueron remitidos á la Receptoría de La Quiaca; las fórmulas están á cargo de las Aduanas de la Capital y del Rosario; y los candados de los wagones deben ser suministrados por la Administración del Ferrocarril Central Norte, como lo hace la del Ferrocarril del Sud en el Puerto de Bahía Blanca.

Saluda á V. S. atentamente.

E. J. WIGEL MUÑOZ,
Director de la 8^a Sección.

Buenos Aires, Junio 12 de 1909.

Con lo informado por la segunda Sección, vuelva al Ministerio de Obras Públicas.

MANUEL DE IRIONDO.

Resoluciones de la Administración de Impuestos Internos

Tabacos elaborados

He aquí el procedimiento últimamente adoptado por la Administración de Impuestos Internos, para la recaudación del de los tabacos elaborados:

Buenos Aires, Mayo 18 de 1908.

Visto la nota que antecede, y teniendo en consideración la conveniencia que hay en reglamentar los procedimientos para la recaudación del impuesto á los tabacos elaborados

SE RESUELVE:

1º El importador de tabacos presentará á la Inspección de Aforos, conjuntamente con los documentos aduaneros, una planilla que contenga los datos requeridos en el art. 3º del Decreto de fecha 10 de Marzo de 1908, y además una columna para liquidaciones de impuestos, estén ó no incluidos en el vitolario los cigarrillos á despachar, en cuyo último caso deberán dejar en blanco la columna de «Aforo».

2º La Inspección de Aforos verificará y comprobará en los depósitos de Aduana los datos de referencia y pondrá la constancia de la verificación, la liquidación de los valores fiscales y las anotaciones correspondientes en la planilla de liquidación.

3º Dicha liquidación será luego presentada á la Oficina de Control de Tabacos, la cual comprobará la exactitud de los aforos de los cigarrillos comprendidos en el vitolario y dará á la planilla correspondiente el número de entrada.

4º Cuando se trate de cigarrillos no incluidos en el vitolario, el aforo será presentado por el Jurado, á petición del importador, ó por el Administrador de Impuestos Internos, conforme á lo dispuesto por el art. 5º del referido decreto, debiendo en este caso dar cuenta de ello en oportunidad al Jurado de Aforos.

5º Puesto el conforme de Control en la planilla de liquidación,

pasará ésta á Contaduría, quien revisará la liquidación de los valores á entregar y retendrá los parciales y manifiesto.

6º La planilla de liquidación con el conforme de Contaduría, pasará á la Oficina de Recaudación para que ésta realice el cobro del impuesto y extienda la orden para retirar los valores correspondientes, dejando al interesado debida constancia del pago. En el acto de ser retirados los valores, la Oficina respectiva agregará al pie de la constancia de pago, la constancia de su entrega.

7º Pagado el impuesto en recaudación y entregados los valores, la Contaduría contra entrega de la constancia correspondiente devolverá al interesado los parciales y manifiestos para la extracción de Aduana de la mercadería, anotando en estos documentos la constancia (única que llevará) de haber sido satisfechos los impuestos integrados y entregados los valores.

8º Con dichos documentos el interesado se presentará á la Oficina de Boletas, la cual entregará las de circulación correspondientes al número de cajones especificados en el manifiesto.

9º La Oficina de Recaudación entregará á la de Control á las 4 p. m. y bajo recibo, la planilla de despachos mencionados en el art.

Transcribase en el libro de resoluciones con carácter general, pase para su conocimiento y demás efectos al Control de Tabacos, á la Inspección General de la Capital y á la Contaduría, transcribase á la Aduana de la Capital á fin de que los encargados de su dependencia puedan conocer el procedimiento adoptado por la recaudación del impuesto á los tabacos elaborados y remítase copia á la Dirección del Boletín de Hacienda por encontrarse como regulación comprendida entre las provistas en el decreto de creación del mismo.

(Firmado): R. VASQUEZ.

FALLOS

ADUANA DEL ROSARIO

La Administración de dicha Aduana ha dictado los siguientes fallos aduaneros sobre los puntos que van indicados en cada uno de los encabezamientos:

2. Expediente Nro. 43 de 1909.—Denuncia del Vista señor G. Ibarra por falsa manifestación de 159 k. música impresa en el permiso 1205 de los señores Páceran y Meavieir.

DICTAMEN DEL SEÑOR ASASOR

La denuncia del Vista señor G. Ibarra, está bien fundada. Basta ver los cuadernos de música impresos, que no existen en la Oficina de Sumarios, para establecer que no se trata de textos ó métodos destinados á la enseñanza preparatoria de la música ó iniciación del estudio superior de la misma, como pretender los despachantes. No sólo hay música de Bach, Mendelssohn, Grieg y otros (que no son para estudiantes que se inician en la música, con *métodos*), sino también himnos de varias naciones.

Lo que el Decreto del P. E. de Enero de 1907, se propone es fomentar la enseñanza de la música, como se fomenta la instrucción primaria, y por esto permite la introducción libre de derecho de

textos ó métodos para aprender música, no veo como pueda servir el cuaderno que contiene los himnos de varias naciones para aprender ni tampoco Mendelssohn, Bach, etc.

Es claro, que si se considera en general, toda música sirve para estudio, porque importa un ejercicio de este arte, pero el alcance ni el propósito del Decreto del Ejecutivo, no ha podido ser liberar de derechos á la introducción de música en general, porque entonces no se habría establecido en la ley la partida 692.

El Decreto restrictivo y sólo se refiere á textos ó métodos para la enseñanza elemental.

Creo como el Tribunal de Vistas que el parte está bien fundado y en consecuencia debe declararse caído en comiso el exceso que se denuncia, de acuerdo con los artículos 128 y 930 de las ordenanzas.

Tal es mi opinión salvo la mejor del señor Administrador.—Asesoría, Abril 6 de 1909.—Firmado: *Sereno Utubary*.

FALLO ADMINISTRATIVO

Buenos Aires, Abril 15 de 1908.

De acuerdo en un todo con los fundamentos expresados por el señor Asesor en su precedente dictámen,

SE RESUELVE:

Aplicar la pena de comiso á la falsa manifestación en (159) kilos música impresa, adjudicándose su importe al denunciante, de acuerdo con los artículos 1054, 128 y 930 de las Ordenanzas de Aduanas. Hágase saber y repuestos los sellos por los señores Pasaran y Méndez pase á la Alcaldía para que en oportunidad proceda á la venta en público subasta de la mercadería penada, fecho á Contaduría á efecto de los artículos 1029 y 1030 de las Ordenanzas; cumplido á sumarios para su archivo.—Firmado: *Justino Solari*.

II. Expediente Núm. 170 de 1908.—Falta en la descarga del vapor Inglés «Newton Hall» de 18 bultos mercadería.—Denunciante guarda del Resguardo, señor Pascual Ottone.—Agentes: señores Maunus y Dodero.

FALLO ADMINISTRATIVO

Buenos Aires, Abril 29 de 1908.

VISTOS:

El presente sumario del que resulta: Que el guarda Ottone, con fecha 11 de Agosto de 1908, denuncia que los agentes del vapor inglés «Newton Hall», señores Maunus y Dodero, manifestaron en tránsito á Buenos Aires (18) bultos, cuyas marcas y números específicas en su parte de fs. 1^a:

Que al día siguiente de esta denuncia, con fecha 12, los causantes presentan al Resguardo, la solicitud 3002 cte. á fs. 5, en la que piden dejar sin efecto el tránsito de los (18) bultos;

Que llamados á declarar con fecha 18 del mismo mes y año, manifiestan que los bultos estaban apareciendo mezclados con otros en la descarga del buque en el Puerto de la Aduana de la Capital, por lo que esta Administración concedió un plazo de (15) quince días para comprobar su aseveración con el certificado correspondiente;

Que vencido este plazo se presentan los señores Maunus y Dodero, con fecha 3 de Septiembre de 1908, manifestando que adjuntaban un certificado de la Aduana de la Capital (solicitud 3270/B, cte. á fs. 6), justificando el destino de nueve de los bultos denunciados, que según antecedentes que tienen de la casa de Buenos Aires, el resto no fué embarcado en «Nueva York», punto de procedencia, y que por lo tanto solicitaban un plazo de (90) días para acreditar su exposición, lo que esta Administración concedió con fecha 11 de Septiembre del año ppdo;

El 2 de Diciembre de 1908, los mismos señores, se presentan solicitando sea agregada á sus antecedentes la solicitud 361/F, cte. á fs. 89, en que justifican el destino de otro bulto. Así ya venció el segundo término acordado, cuando con fecha 28 de Diciembre de 1908, solicitud 6635/M, cte. á fs. 11, piden los causantes un nuevo plazo de (90) días, lo que se concede;

Terminó este tercer plazo y por cuarta vez los agentes piden nuevo plazo, el que no se concede en razón á los ya acordados; y

Considerando:

Que la denuncia del Guarda señor Ottone, se halla comprobada.

por los mismos antecedentes que traen al sumario los causantes, la solicitud de rebaja 3002 en la que se presentan los bultos de igual marca y número, á los denunciados y que no se conceden, en virtud de lo preceptuado al final del artículo 31 de la ley 4933;

Que no obstante los plazos acordados, los señores Matinus y Dederio, no han podido justificar el destino de los (8) bultos que resultan faltar en el tránsito manifestado para Buenos Aires, cuyo hecho constituye una infracción y debe ser sancionado de acuerdo con lo que dispone el artículo 1025 de las Ordenanzas;

Que no pudiendo aplicarse la pena que establece el artículo 923 en razón de que, dado lo que dispone el artículo 89 de las mismas el Capitán declaró al dar entrada, que los bultos [en cuestión venían en tránsito para Buenos Aires, en cuyo caso quedaba exceptuado de detallar contenido y faltando ésto, no se puede determinar el valor de los bultos; tampoco es de aplicación el artículo 921, pues, éste solo rige cuando se trata de retorno de todo el cargamento;

Que en tal caso corresponde tener en cuenta que las Ordenanzas en todos los casos en que legisla sobre falta de bultos establece una multa;

SE RESOLVE:

De acuerdo con la disposiciones citadas y lo que dispone el artículo 1014 de las Ordenanzas, penar esta infracción con una multa de (20) veinte pesos oro por cada uno de los ocho bultos que han faltado, la que se adjudica al denunciante, como lo dispone el artículo 923 de las mismas.

Hágase saber al Capitán del vapor «Newton Hall», ó en su defecto á sus agentes, á los efectos de lo que dispone el artículo 84º, inciso 3º de las Ordenanzas.

Notifíquese y pase á Contaduría para que haga efectiva la multa impuesta; cumplido á sumarios para su archivo; previo conocimiento del Resguardo. — Firmado: *Justino Solari*.

III. Expediente 60 de 1909.—Falta de manifestación de 234 kilos estampas en colores (figuras de Santos) sobre cartulina ordinaria en el permiso núm. 1911 de los señores Castagno Hnos. y Cia denuncia del Vista señor G. Ibarra.

FALLO ADMINISTRATIVO

Buenos Aires, April 15 de 1939

३८५

El presente sumario del que resulta

Que los señores Cascagnino Hnos. y Cia, pidieron á despacho en su manifiesto N° 1911 2953/100 (50) kilos de (2) cajones en junto (2200) kilos achicoria en paquetes inclusive la envoltura aforada £ 1000 B.003 P. 133.

Que vencido el plazo del art. 195 de las ordenanzas de aduana, el
Vista señor Ibarra procede á la verificación de los citados cajones
encontrando que además de la envoltura común del artículo ha en-
contrado envuelta en cada paquete una estampa en colores (figuras
de Santos) sobre cartulina ordinaria, que no han sido manifestadas
y que son de las expresadas en la partida 2448 de la Tarifa k. 2.^o
el 40 %.

Que evacuando la vista de estas actuaciones, los causantes manifiestan á fs. 2 vta. y 3 vta., que la mercadería esté pedida de acuerdo con la tarifa y notas correspondientes á esa sección, que establece que debe pesarse con todas sus envolturas y porque así se despacha en la Aduana de la Capital, pidiendo finalmente que se suspenda toda resolución, hasta que el Exmo. Sr. Ministro de Hacienda, resuelva la causa análoga de los señores E. Frugoni & hijo en el expediente núm. 272 del año 1908.

V CONSIDERANDO

Que el hecho de no haberse manifestado las estampas constituye una infracción prevista y penada por los arts. 126, 930, 1065 y 1066 de las ordenanzas de Aduana y 60 de la ley 4933; desde que se trata de una mercadería tarifada, con la agravante de que tiene mayor valor que el café de achicoria y paga mayor derecho (véase P. 133 y 2468 de la Tarifa de Aduanas).

En consecuencia, es obvio que si la mercadería motivo de la demanda se hubiere introducido a plaza en la forma que fué solicitada

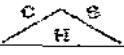
por los señores Castagnino Hnos. y Cia., el Fisco se hubiera perjudicado percibiendo mucho menos renta que la que legítimamente le correspondía, lo que pone de relieve al mismo tiempo que dichos señores no han pedido la mercadería de acuerdo á la tarifa y notas correspondientes á esa sección, como lo afirman, puesto que tanto la tarifa como la ley de aduana y hasta el criterio común no puede admitir que á pretexto de envoltura se introduzcan mercaderías tarifadas, cuyo valor sea superior al mismo contenido de lo pedido.

Que el descargo de los causantes refiriéndose á que en la Aduana de la Capital se despacha en esa forma, esta administración no puede tomarlo en cuenta, porque como se demuestra su consecimiento importaría abrir una puerta al fraude y porque así lo ha entendido el Excmo. Sr. Ministro de Hacienda en la misma causa á que hacen referencia los causantes (Expedientes 272 año 1908), que fué condenado.

Que en el caso presente tampoco concurren los causales atenuantes que informaron la attenuación de la pena en el expediente de referencia, y en consecuencia;

De acuerdo con el dictamen del señor Asesor los arts. 1054, 128, 930, 1025, 1026 de las ordenanzas y 60 de la ley 4933.

SE RESUELVE:

Aplicar la pena de comiso á los (50) kilos de (2) cajones con enjuto (2200) kilos achicoria en paquete inclusive la envoltura marca  núm. 2953/100, adjudicándose su importe al denunciante.

Hágase saber y repuestos los sellos por los señores Castagnino Hnos. y Cia., pase á la Alcaldía para que en oportunidad proceda á la venta en pública subasta de la mercadería penada, fecha á Contaduría á efecto de los arts. 1029 y 1030 de las ordenanzas; cumplido á sumarios para su archivo.—Firmado: *Justino Solari*.

IV. Expediente Núm. 53 de 1909.—Falsa manifestación en varios bultos maquinarias en el permiso 1188 de la Refinería Argentina, denunciados por el Vista señor César Luis Zapata.

FALLO ADMINISTRATIVO

Rosario, Marzo 26 de 1908.

Visto el presente expediente, los alegatos de los interesados y lo dictaminado por el señor Asesor;

Y CONSIDERANDO:

Que como lo expresa el Vista denunciante, de la verificación ha resultado una instalación, que sirve para disminuir los riesgos de incendio; y como los interesados han manifestado una instalación para apagar fuego, salta á la vista que no existe diferencia alguna, entre lo declarado y lo que resulta.

Que si bien en el mismo documento de despacho se agrega á la primera manifestación ser maquinaria especial para la Refinería, ella no puede tomarse en cuenta, dada la explícita declaración primera, que excluye la segunda, pues es obvio, que como instalación especial para apagar fuego no puede ser al mismo tiempo una maquinaria especial para refinir azúcar.

Que ante tal dualidad en la manifestación, lo que corresponde era devolver el manifiesto á Registros para que el interesado aclara su manifestación, pero nunca hacer una denuncia desprevista de todo fundamento, y máxime existiendo el antecedente suscitado con motivo del Elevador de Granos, declarado á la vez máquina para molino (expediente Dietrich y Savio) en que intervino el mismo Vista.

Que en cuanto al aforo no puede haber discusión al respecto, puesto que se ha comprobado, que el Vista en presencia del señor Meauder, socio de la casa Pasaran y Meander, le fijó el aforo tomando como base la manifestación del propio gerente de la Refinería, como lo expresa el Vista á fs. 2 vta., de manera que se han llenado los requisitos determinados por los arts. 125 y 134 de las ordenanzas de Aduana.

Por las consideraciones que anteceden, lo dictaminado por el señor Asesor, y lo que disponen los arts. 1054 y 1055 de las ordenanzas.

SE RESUELVE:

Sobreseer en cuanto á la falsa manifestación denunciada por el

Vista señor Zapata, debiendo pasar este expediente á Contaduría á los efectos de la contraliquidación correspondiente en el documento de despacho.—Prévia notificación á las partes y resarcimientos los sellos por el despachante, remítase estos obrados al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, á los efectos de lo que disponen los arts. 38 de la ley 4933 y 99 del Decreto Reglamentario de la misma.—Firmado: *Fustino Solari*.

RESOLUCIÓN DEL MINISTERIO DE HACIENDA

Buenos Aires, Abril 30 de 1899.

Vista la apelación deducida por el empleado de la Aduana del Rosario D. Oscar L. Zapata; contra el fallo absolutorio del señor administrador de la misma en la denuncia sobre falsa manifestación de una instalación contra incendios; atento lo actuado; oficio al señor Procurador del Tesoro.

Y CONSIDERANDO:

Que el Vista denunciante no se ha ajustado al procedimiento legal, formulando la denuncia sin el previo pedido de aclaración que corresponde en caso de duda (Reglamento General de Aduanas, artículo 208, inciso 7º, Decreto Junio 5 de 1907 y art. 37 del Decreto Reglamentario de la ley n.º 4933).

Que se trata de una instalación destinada á disminuir los riesgos de incendio, según lo manifestó el declarante y comprobó el Vista que formuló la denuncia.

SE RESUELVE:

Confirmase el fallo apelado.

Pase á la Aduana del Rosario á sus efectos.

Firmado: *Ingendo*.

Tribunal de Fistas de la Aduana de la Capital

(Decisiones de acuerdo con el artículo 135 de las Ordenanzas de Aduanas y los artículos 13, inciso 1º y 17 del Decreto de Junio 5 de 1907).

ACEITANAS EN ACEITE CON ANCHOAS.

Expediente 228 A.—Manifiestan frascos de vidrio, aceitunas con anchoas en aceite valor \$ 10.00 al 25 % y las denuncian como conserva de pescado de la partida 159;

CONSIDERANDO:

Que la manifestación de «frascos de vidrio, aceitunas con anchoas en aceite» es exacta;

Que no es evidente que predotinen las anchoas en cada frasco, como lo informan los señores Vistas del ramo;

Que existe en tarifa la partida 102 de aceitunas rellenas ó no;

A las primoradas hay que extraerles el carozo y rellenarlas comúnmente con anchoas y representa mayor trabajo y acondicionamiento que las cuestionadas que son aceitunas condimentadas con pequeña cantidad de anchoas en aceite, procedimiento más fácil y de menos valor;

Que dado los términos de esa partida de «rellenas ó no», caen implícitamente comprendidas en la misma, por las razones expresadas en los considerandos anteriores,

SE RESUELVE:

Que pertenece á la partida 102 kilo \$ 0.30 D. R. 0.08 valor.

Anteojos astronómicos.

Expediente 238 S.—Manifiestan anteojos forma telescopio de la partida 2272 y los denuncian como telescopios completos de valor declarado al 25 %.

CONSIDERANDO:

Que se trata de un aparato denominado antejo astronómico, que tanto por su dimensión como por su conclusión, destino y valor, lo excluye de la partida de tarifa de la sección Mercería, que son los anteojos de larga vista, manuales, lluvianos, de uso general en la marina y el ejército, que aunque afecten la forma de telescopio no son aparatos de tanta precisión, por lo que se afirma por la base de docena,

SE RESUELVE:

Que es de valor declarado al 25 por ciento.

Asientos de madera para inodoros.

Expediente 250 S.—Manifiestan asientos de madera para inodoros, de valor declarado al 25 % y le denuncian sin manifestar 27 kilos de bronce de la partida 1002 con el recargo del 30 % por venir niquelado.

CONSIDERANDO:

Que las piezas que se denuncian como excesos, son parte integrante de los aparatos denominados «asientos de madera para inodoros» viiniendo el número justo que corresponde á cada juego y todos los componentes en el mismo cajón.

Que muchas mercaderías tarifadas ó no, pueden venir armadas ó desarmadas lo que no autoriza á llevar componentes que vienen reunidos á partidas especiales, disgregando el valor total por qué se facturan.

Que el ejemplo de las pueras que hace el interesado no es análogo, pues en la práctica comercial no ocurre tal cosa, á diferencia de multitud de aparatos que los implementos le son especiales y forman en todo,

SE RESUELVE:

Que la manifestación del interesado corresponde al asiento con todos sus componentes.

Auto-sifones para soda.

Expediente 260 P.—Manifiestan sifones para soda de la partida 3528 y los denuncian como auto-sifones revestidos de bronce de valor declarado al 25 %.

CONSIDERANDO:

Que en el presente caso se trata de un auto-sifón análogo á los Sparkies por cuanto se utiliza no sólo para contener soda, sino también para producirla por medio de un aparato especial que posee en su parte superior y por consiguiente no se encuentra tarificado.

Que únicamente deben considerarse de tarifa los comunes que sirven para contener soda,

SE RESUELVE:

Que son de valor declarado al 25 %.

“Perplex” bebida sin alcohol.

Solicitud 546.

CONSIDERANDO:

Que se trata de una bebida gaseosa con 27,50 % de azúcar reductor, sin alcohol, formada de la infusión de substancias vegetales (maita,

Májalo, etc.) sin fermentar y que contiene anhidrido carbónico como materia conservadora y para mejorar su aspecto y sabor, según análisis de la Oficina Química Nacional.

Que todas estas bebidas cargadas de ácido carbónico, efervescentes, sin alcohol, se consideran refrescos con soda,

SE RESUELVE:

Que la bebida «Perplex» que se consulta, es un refresco con soda de la partida 237 docena \$ 200 D. E. \$ 0.50.—Juan A. Canessa, secretario.

Creosota mineral impura.

Expediente 6 E.—Manifiestan específico para curar la sarna de la partida 18 Libre y la denuncian como creosota mineral impura de valor declarado al 25 %.

CONSIDERANDO:

Que del análisis efectuado por la Oficina Química Nacional se desprende que se trata de una creosota impura utilizable en la preparación de antisármicos.

Que como lo informan los señores Vistas del ramo que el hecho de tener aplicación en la preparación de antisármicos, no puede equipararse a estos, siendo por lo tanto una mercadería no tarifada;

SE RESUELVE:

Que es de valor declarado al 25 %.

Líbros impresos de propaganda.

Expediente 139 C.—Manifiestan libros impresos para reclame de la partida 2522 y las denuncian como fototipias de la partida 2479;

CONSIDERANDO:

Que se trata de un libro de propaganda con el exponente de los

productos de un gran establecimiento ganadero del país, que a más del texto en varios idiomas, contiene el detalle gráfico de medallas y premios obtenidos en diversas exposiciones.

Que es un texto encuadrado e indivisible que no puede ser materia de venta é interesa solo a su dueño como un medio de anuncio de sus productos.

Que están explícitamente comprendidos en la partida 2554 que dice: libros en general, almanaques y avisos de propaganda.

Que por el hecho de que los libros traigan entre su material más ó menos páginas ilustradas de cualquier sistema de grabado ó impresión, no es causa para que escape a la prescripción de la ley, máxime cuando como en este caso su destino es exclusivo e inutilizable.

Que si el artículo fuera abandonado a la Aduana en la hipótesis de la clasificación que se denuncia, no podría haber en el remate oficial otro postor que el propio dueño, quien en ese caso llegaría a adquirirlo posiblemente por un precio inferior que el de los derechos de la citada partida.

Que casi todos los catálogos extranjeros que a diario se despiden sin observación como libros de propaganda, tienen a la vez que las vistas de sus talleres y premios, grabados de los modelos de sus muebles, armas, puentes, máquinas buques, juguetes, artículos sanitarios, etc., según sea la industria, exactamente como en el caso de que se trata.

Que las partidas de estampas nº 2443 y 2449 así como las de fotografías y fototipias nº 2477 y 2479 de tarifa, se sujetan a los grabados que sueltos ó colecionados en álbumes son materia de comercio para utilizarse en cuadros ó otras formas.

Que la resolución invocada del Ministerio de Hacienda, se refiere a unas estampas sueltas, comerciales y que podrían utilizarse en cuadros, no siendo por tanto igual al libro en discusión como no lo es asimismo la colección de Vistas de Buenos Aires, reseñados por el Tribunal en la Solicitud nº 116, que menciona a fojas 1.

SE RESUELVE:

Que se trata de un libro de «avisos de propaganda» comprendido en la partida 2554 \$ 0.25 el 40 %.

Mosaico Parquet de madera.

Expediente 163 C.—Manifestan ciento treinta y seis metros cuadrados parquet para piso de la partida 1222, y lo denuncian un exceso de ochenta y un metros seiscientos milésimos cuadrados.

CONSIDERANDO:

Que el mosaico ó parquet de que se trata, tiene cuatro centímetros de espesor, formado por un contrapiso de pino blanco de tres centímetros y el enchapado de uno.

Que la nota 8º del Capítulo XIII, no rige para los mosaicos sino para las maderas en estado de materia prima, ella figuraba en el Anexo mucho antes de la inclusión de la partida 1222.

Que si dicha nota rigiera para el mosaico, debería este aforarse en proporción cuando fuese de medio ó un centímetro, lo que sería contrario al texto de la misma que establece \$ 3.00 hasta 20 milímetros (véase pulgadas, según aclaración anterior), lo que sería perjudicial al interés fiscal.

Que por otra parte, el interesado no ha manifestado el espesor de su madera, lo que era indispensable en el caso ocurrente.

Que los mosaicos que pasan de dicha medida corresponden avaluarse por su respectivo valor declarado.

SE RESUELVE:

Que el mosaico en cuestión de cuatro centímetros es de valor declarado al 25 %.

Papel de seda.

Solicitud 579.

CONSIDERANDO:

Que se trata de un papel delgado de poco peso, el que no obstante ser ordinario, por las condiciones expresadas y su confección

característica corresponde á los denominados de seda comprendidos en la partida 2609.

Que si bien el interesado manifiesta que es para envolver, esto es la aplicación general á que se destinan.

Que es análogo á los resueltos en otros casos.

SE RESUELVE:

Que corresponde á la partida 2609, kilo \$ 0.40 al 25 %.

Papel para obras.

Expediente 212 L.—Manifestan papel para obras de la partida 2597 y lo denuncian como de la partida 2609.

CONSIDERANDO:

Que es un papel que le falta recibir el brillo (matte) y el estandarizado para adaptarlo á obras.

Que dada su clase, tal como se presenta en color blanco, sin tensura, resistencia y aprensado, no permite clasificarlo en otra forma que no sea para obras, aunque inconcluso.

Que en el establecimiento tipográfico para quien se introduce, se ha comprobado que allí se efectúa la operación de mathearío y cilindrario.

Que aforado como de obras el terminado, no sería lógico llevar á mayor avalúo el que viene á servir de materia prima al mismo fin.

SE RESUELVE:

Que es papel para obras de la partida 2597, kilo \$ 0.15 D. E. \$ 0.04.

Papel para pegar retratos.

Expediente 105 D.—Manifestan cartulina de la partida 2373, kilo \$ 0.20 al 25 % y lo denuncian como papel albuminado especial para fotografía, de la partida 2605, kilo \$ 2.00 al 25 %.

CONSIDERANDO:

Que se trata de un papel destinado para pegar las fotografías y evitar, dado sus componentes, que aquellas se doblen.

Que se entiende por papel especial para fotografías de la partida que se denuncia, el que está sensibilizado y listo para recibir las imágenes.

Que el cuestionado no es sensibilizado como lo informan las distintas consultas de técnicos, que se agregan.—Que por consiguiente está comprendido en la partida de otros usos.

SE RESUELVE:

Que pertenece á la partida 2609, kilo \$ 0.40 al 25 %.

INFORMACIÓN EXTRANJERA

Alemania.

LA REFORMA FINANCIERA.—No es solo en Prusia donde el temor de los altos impuestos preocupa a los políticos y al pueblo en general.

También la opinión pública de Alemania ha estado suspensa durante el mes pasado, con motivo de los proyectos de reforma financiera presentados por el canciller príncipe de Bülow, que según parece impone cargas tan antipáticas, a los contribuyentes como a una importante fracción parlamentaria.

Después de prolongadas discusiones en la Comisión de Hacienda del Reichstag en que parecía no iba llegarse a acuerdo ninguna, se inició el 16 de Junio ppdo. la discusión del proyecto auspiciado por el gobierno y defendido en el parlamento por el canciller.

El príncipe de Bülow, pronunció un elocuente discurso, exponiendo los propósitos del gobierno y su actitud con respecto al proyecto en debate.

Aludió con palabras sarcásticas al partido del centro, reprochándole los ataques personales de que le hace objeto, acusándole de desidealidad hacia la persona del emperador, y de infidelidad a la alianza con Austria-Hungría.

Dijo: «Los miembros del centro creen necesario dejarse llevar por sus pasiones políticas, hasta el punto de romper conmigo toda relación social.

«Espero que no está lejano el día en que el pueblo alemán seguirá el ejemplo dado por otros, especialmente el inglés. En Inglaterra no existe el espíritu mezquino que hace intervenir el antagonismo político en las relaciones personales. Es de esperar que los alemanes abandonarán también su manía de considerar como indignos a sus adversarios en materia política o financiera».

Al hablar de la actitud de los diferentes partidos políticos con respecto al proyecto en debate, hizo el elogio de los partidos liberales que habían contribuido á la consolidación de la prosperidad nacional. «Deseo — agregó — por lo tanto, seguir una política que haga posible la cooperación de los liberales con el gobierno, pero no rechazaría la ayuda de ningún otro partido.

«Hay quienes preguntan por qué los liberales no tienen en la vida parlamentaria del imperio la importancia que les corresponde, y se atribuye su relativa debilidad á los socialistas demócratas; pero no comparto esa opinión, y creo más bien que la escasa influencia de los liberales es debida, ante todo, á la adhesión de muchos de sus miembros á ideas teóricas, consideradas como irrealizables.

Exponiendo los rasgos generales del proyecto financiero, y haciendo alusión á los rumores sobre su renuncia, declaró:

«Permaneceré al frente del puesto que ocupo mientras el emperador crea necesaria mi cooperación en la política interior y exterior del imperio, y mientras tenga la convicción de ser de alguna utilidad para la patria».

«No hay cuestión que en tan alto grado como la financiera afecte los diferentes problemas de la política interior, y he resuelto dedicar todos mis esfuerzos á la solución de esa grave cuestión. No admitiré que los conservadores hagan cambiar mi línea de conducta, ni la política determinada por altas razones de Estado, y repito que no abandonaré mi puesto mientras el emperador y yo estemos convencidos de que puedo ser de alguna utilidad para la patria».

Estas palabras dan una idea de la agitación reinante en los centros políticos.

El partido conservador, por medio de sus altos representantes, ha declarado que rechaza el impuesto á las herencias, recomendando que se saquen más impuestos de los valores bursátiles.

Los socialistas han calificado de usureros á los proyectos del gobierno, asegurando que sus cuatro quintas partes serán pagadas por las clases menesterosas.

El diputado Spaba recomendó que se adoptara un impuesto como en Francia, llamado de cotización y que se cargue sobre los valores bursátiles.

El ministro de Hacienda de Prusia, von Rheinbaben, trató de

IMPUESTOS APLASTANTES QUE PAGARÁN LOS CONTRIBUYENTES FRANCESES

EL DÍA QUE SE APLIQUE EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA VOTADO POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS

X E X T R A S

SALARIOS, SUALDOS, PROFESIONES LIBERALES (Artículos 89 a 96, 47 a 62, 63 a 76)

COMERCIO, INDUSTRIA (Artículos 80 a 86, 57 a 66, 67 a 74)

VALORES MUEBLES FRANCESES Y EXTRANJEROS (Artículos 16 a 39, 77 a 86, 61 a 74)

AGRICULTURA (Artículos 9 a 16, 37 y 38, 63 a 74)

Lo que pagarán al Estado, al departamento y a la comuna, los contribuyentes que posean una renta de 625 francos	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 0.00	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 2.52	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 11.90	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 5.76	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 3.63
Lo que pagarán al Estado, al departamento y a la comuna, los contribuyentes que posean una renta de 1.250 francos	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 1.80	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 3.25	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 11.90	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 11.90	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 10.83
Lo que pagarán al Estado, al departamento y a la comuna, los contribuyentes que posean una renta de 2.500 francos	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 1.10	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 3.31	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 11.90	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 11.90	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 11.70
Lo que pagarán al Estado, al departamento y a la comuna, los contribuyentes que posean una renta de 5.000 francos	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 1.10	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 4.87	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 11.90	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 11.90	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 11.45
Lo que pagarán al Estado, al departamento y a la comuna, los contribuyentes que posean una renta de 10.000 francos	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 2.75	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 6.62	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 12.50	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 12.50	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 17.72
Lo que pagarán al Estado, al departamento y a la comuna, los contribuyentes que posean una renta de 25.000 francos	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 6.25	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 8.25	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 13.90	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 13.90	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 17.72
Lo que pagarán al Estado, al departamento y a la comuna, los contribuyentes que posean una renta de 50.000 francos	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 7.08	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 10.75	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 16.15	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 16.15	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 21.89
Lo que pagarán al Estado, al departamento y a la comuna, los contribuyentes que posean una renta de 100.000 francos	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 8	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 10.75	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 16.15	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 23.700	Al Estado A los depart. y com. Total Por ciento: 23.700

Las cifras colocadas frente a la palabra *Estado*, representan los impuestos que serán percibidos en nombre del Estado, respecto a cada categoría y cada naturaleza de renta. Las cifras solamente en francos, representan los impuestos que se perciben actualmente en provecho de los departamentos y comunas, bajo la forma de céntimos adicionales, respecto a cada categoría y cada naturaleza de renta, agregando los céntimos correspondientes al mobiliario personal y a las pueras y

Además, todo propietario, funcionario, artista, rentista y agricultor, debe declarar la cifra de sus gastos, lo que posee en concepto de renta, los valores cosechados, los productos de su trabajo, lo que tiene en la caja de ahorros, y está obligado a suministrar los documentos respectivos en apoyo de esta declaración, evitándose de cualquier error, multas enormes.

He aquí, ahora, cuatro cuadros típicos que permitirán a los contribuyentes de cada categoría darse cuenta de la diferencia entre los impuestos que pagarán sobre cada uno de ellos y los impuestos que pagarán sobre los funcionarios:

EN LAS COMUNAS DE 800 HABITANTES RENTA DE 1.800 FRANCOS

CATEGORÍAS DE CONTRIBUYENTES	IMPUESTO DEL PAÍSE en francos	IMPUESTO DEL ESTADO en francos	IMPUESTO DE COMERCIALES Y DEPARTAMENTALES y COMUNAS que se aplica al pago	TOTALES	TANTO POR CIENTO DE LA RENTA
Agricultor (Artículo 15 del proyecto) (Renta actual 2.250 francos)	Francos 42.56	Francos 141.50	Francos 185.65	Francos 11.90	
Recaudador, tabernero (Artículos 32 y 34 del proyecto)	0.75	5.17	5.90	0.85	
Familia de institutor: el marido en la escuela de varones y la mujer en la de niñas, el esposo y la esposa, con una renta inferior: 7.500 francos el marido, 1.500 francos la mujer. En total: 8.000 francos. (Artículos 39 y 41 del proyecto)	6	2.97	2.97	0.09	

EN LAS SUB-PREFECTURAS (10.000 habitantes) RENTA DE 6.000 FRANCOS

CATEGORÍAS DE CONTRIBUYENTES	IMPUESTO DEL PAÍSE en francos	IMPUESTO DEL ESTADO en francos	IMPUESTO DE COMERCIALES Y DEPARTAMENTALES y COMUNAS que se aplica al pago	TOTALES	TANTO POR CIENTO DE LA RENTA
Agricultor (Arts. 15, 37 y 38) (Renta actual 7.500 francos)	Francos 354.80	Francos 551.—	Francos 386.80	Francos 14.76	
Comerciante, panadero, almacenero, quinquelería, bodegas, etc. (Arts. 32 y 33)	129.70	204.—	331.70	5.53	
Súpervisor, presidente del tribunal, subdirector de las contribuciones, preceptor, ingenieros de puentes y calzadas, curadores, etc. (Arts. 39 y 40)	57.40	66.—	91.45	1.62	

EN LAS CABEZAS DE DISTRITO (2.500 habitantes) RENTA DE 12.500 FRANCOS

CATEGORÍAS DE CONTRIBUYENTES	IMPUESTO DEL PAÍSE en francos	IMPUESTO DEL ESTADO en francos	IMPUESTO DE COMERCIALES Y DEPARTAMENTALES y COMUNAS que se aplica al pago	TOTALES	TANTO POR CIENTO DE LA RENTA
Agricultor (Arts. 15 y 37) (Renta actual, 8.125 francos)	Francos 745.75	Francos 195.50	Francos 969.65	Francos 11.70	
Carnicero, panadero, almacenero, quinquelería, etc. (Art. 32)	19.11	54.75	73.56	2.95	
Familia de institutor: el marido director de la escuela de varones y la mujer directora de la escuela de niñas: 2.000 francos. (Arts. 39 y 41)	0.84	4.85	5.59	1.19	
Conductor de pueblos y calzadas, agente viario, piez de paz, receptor del registro, etc.	0.84	4.85	5.59	2.16	

GRAN CIUDAD O SU DISTRITO (100.000 habitantes) RENTA DE 60.000 FRANCOS

CATEGORÍAS DE CONTRIBUYENTES	IMPUESTO DEL PAÍSE en francos	IMPUESTO DEL ESTADO en francos	IMPUESTO DE COMERCIALES Y DEPARTAMENTALES y COMUNAS que se aplica al pago	TOTALES	TANTO POR CIENTO DE LA RENTA
Agricultor (Arts. 15, 37 y 38) (Renta actual, 75.000 francos)	Francos 7.725	Francos 6.775	Francos 15.500	Francos 82.50	
Comerciantes e industriales (Arts. 32 y 33)	4.660	2.040	6.800	10.65	
Tesorero pagador general (Arts. 32 y 33)	5.200	640.—	5.850	4.39	

Son numerosos los extranjeros que vienen a ganar en Francia sus rentas, en el verano, desde el invierno del norte, desde Dunkerque hasta Marsella; en el invierno, donde París hasta los extranjeros ocupan viviendas a departamentos, cuyo valor locativo nunca es inferior a 10.000 francos, y uno por término medio es de 15.000 francos.

Si se hace un cálculo sobre este término medio de 15.000 francos, hemos aquí el cuadro que muestra las rentas que perciben los extranjeros que no precisan multitud por tener la cifra del alojamiento para obtener la renta.

Importe complementario sobre una renta igual a 15.000 francos: > 7 = 105.000 francos, o sea 6.400 francos. (Arts. 8 y 33 del proyecto).

Este complementario es el resultado de los impuestos departamentales y comunales correspondientes a su antiguo carácter municipal, si de los impuestos sobre la renta uno pagase ya en sus países respectivos.

La ley votada por la Cámara aumenta pues en un 10% los impuestos que los extranjeros aportan actualmente en Francia.

demosturar lo injustificado que es el impuesto a los beneficios y el impuesto de patente por su gobierno y los peligros que presenta el impuesto de cotización.

Con respecto a este impuesto, dijo, que en primer lugar se debió a la influencia industrial de Alemania sobre el extranjero, si se recogía de impuestos la cotización de valores extranjeros en las Bolsas alemanas.

Ajuntas, agregó, es preciso mantener la fuerza de acción de la Bolsa para el caso de un conflicto internacional armado.

BOLSA-MERCADO MONETARIO.—La situación de la Bolsa de Berlín continúa siendo firme sobre todo lo de los valores industriales, y entre estos los más sólidos son las acciones de las sociedades de electricidad. Los negocios son, en general, importantes y no falta confianza, bien que la decepción causada por el mediano éxito de los últimos empréstitos persiste aún.

Sobre el mercado monetario no se señala ningún nuevo cambio. Las disponibilidades monetarias son siempre numerosas y las cifraciones a los últimos empréstitos sólo las han debilitado muy ligeramente. La situación monetaria del Banco del Imperio mejoró mucho en la primera semana de Mayo. El stock metálico ha disminuido en 9 millones de marcos, pero la circulación de billetes ha disminuido también en 35 millones. La reserva de los billetes libres de impuestos es todavía de más de 40 millones de marcos.

Francia

IMPUESTO SOBRE LA RENTA.—La discusión de este impuesto en las Cámaras, así como su reciente voto, han constituido por un todo la nota saliente de la actualidad francesa, lo que se explica dado el interés e inteligencia con que se sigue en Francia todas las cuestiones económicas.

El cuadro que va agregado a este volumen ha sido confeccionado por el Dr. Figueras y en él se publicó como un complemento a su formidable propaganda contra el impuesto a la Renta, dividido entre las autoridades y el pueblo.

Reglamento interno del puerto de Amberes

Artículo 1.^o Todo capitán de navío mercante al entrar en el puerto tiene la obligación de presentar al comisario marítimo ó á su delegado el rol de tripulación, el cual le será devuelto una vez terminada la comprobación, acompañado de un certificado en el que se consignará nominativamente el número de pasajeros y tripulantes que hay á bordo.

Art. 2.^o El capitán debe presentar en la comisaría marítima, para su visación, los pasaportes de los pasajeros que haya á bordo, si no los ha entregado en la visita que se hace en la entrada.

Art. 3.^o Ningún navío puede entrar en las dársenas con pólvora; el capitán queda facultado para arrojarla de á bordo, y si no lo hace correrá con los gastos ocasionados por el transporte de la misma.

Art. 4.^o Ningún capitán puede impedir que visite su buque el comisario marítimo y sus agentes sin exponerse á grandes molestias y aún á persecuciones judiciales.

Art. 5.^o El comisario marítimo interviene en el licenciamiento de la tripulación de los navíos mercantes, si solicita su intervención cualquiera de las partes interesadas. Cuando el capitán licencie á uno ó varios tripulantes, debe dar á cada uno un certificado en el que se declare que ha terminado el contrato de servicios.

Art. 6.^o Durante la estancia del navío en el puerto, el capitán debe declarar inmediatamente al comisario marítimo las bajas habidas, sea por defunción, deserción u otra causa cualquiera. Todo capitán, para mantener la disciplina á bordo y evitar la deserción de los marineros, tiene el derecho de hacerles detener y sentar sus nombres en el libro de entrada de la cárcel, para lo cual debe dirigir una demanda escrita al comisario marítimo. En todos los momentos puede dirigirse al mismo para restablecer el orden á bordo, si se turbase, ó puede dirigirse al agente de servicio de las dársenas. Cuando se cometiera un robo á bordo de un navío, el capitán debe avisar inmediatamente al comisario marítimo para extender un proceso verbal y detener á los acusados si los hubiere.

Art. 7.^o Si con motivo de defunción, deserción ó fallecimiento, el

capitán necesitase otros marineros ó si hiciese cambios en su tripulación, deberá presentar los nuevos hombres en la comisaría para el enrolamiento, no pudiendo tomar bautizos á bordo, bajo ningún pretexto, sin la autorización de la comisaría marítima. También se les prohíbe sustituir unos marineros por otros sin declararlo al comisario y sin haber recibido un acta de licenciamiento en la que se haga constar este cambio.

Art. 8.^o Se prohíbe que los capitanes embarquen pasajeros sin asegurarse previamente que su pasaporte ha sido visto por los agentes de la policía marítima.

Art. 9.^o Ningún navío puede salir del puerto sin la autorización previa del comisario marítimo; el capitán debe presentarse personalmente en la oficina, provisto del certificado que se le dió á la entrada, para que se inscriban en él los cambios habidos en la tripulación durante su estancia en el puerto. El capitán tiene la obligación de entregar este certificado al comisario marítimo ó á su delegado cuando vuelva á bordo, para hacer la inspección antes de la salida. Una vez concluida la inspección se devolverá dicho certificado.

Art. 10. El comisario marítimo ejerce una vigilancia especial sobre los navíos destinados al transporte de emigrantes. Se examina por sí mismo, acompañado de dos peritos, de si el navío reúne las condiciones exigidas para este servicio, y regula la cantidad y calidad de víveres y provisiones. El navío no puede partir del puerto hasta que se haya efectuado esta inspección.

Art. 11. Ningún navío puede obtener su expedición de aduana si que el capitán haya justificado que ha cumplido las leyes y reglamentos sobre policía marítima. A este efecto, el comisario marítimo le entrega un certificado y le concede al mismo tiempo la autorización para obtener un pílotaje á la salida del puerto.

Art. 12. El comisario marítimo ejerce cuantos otros actos de policía administrativa ó judicial son de su competencia, con respecto á los individuos que forman parte de la tripulación de los buques mercantes, y que se hallen en los buques ó en el puerto.

BENEFICIOS DE NAVEGACIÓN

Art. 1.^o Los navíos de mar que entren en las dársenas pagarán á la ciudad por cada viaje un derecho fijo de 50 céntimos, compre-

diendo los adicionales, por tonelada Moorsom, sea cual fuere el número de viajes efectuados en el transcurso del año.

Art. 2º Mediante el pago de estos derechos, los navíos de mar podrán permanecer en las dársenas durante dos meses. Pasado este plazo, pagarán 6 céntimos, comprendiendo los adicionales, por tonelada y por mes. Todo mes comenzado se considera como entero para los efectos del pago.

Art. 3º Los navíos de mar que carguen ó descarguen en rada 6 en un muelle del río, así como los navíos de líneas regulares admitidos en las dársenas pagarán por tonelada neta: En cada uno de los 10 primeros viajes, 30 céntimos; en cada uno de los 10 viajes siguientes, 20 céntimos; en cada viaje ulterior 14 céntimos, comprendiéndose siempre los adicionales. Solo se aplicará esta reducción en los viajes efectuados dentro de los doce meses á partir de la fecha de la primera llegada.

Art. 4º Los navíos que permanezcan en la rada sin hacer ninguna operación quedan exceptuados de todo derecho, así como los navíos que remonten el río y se vean obligados á alijar siempre que las lanchas alijadoras resuelten también el río.

DIGUES SECOS

Art. 1º La ciudad no emprende ningún trabajo de reparación de los navíos, limitándose á alquilar sus diques, y no responde de ningún accidente ó deterioro que puedan sufrir las personas, navíos ó mercaderías á consecuencia de la utilización de los diques secos ó de los utensilios y aparatos suministrados por el jefe de servicio.

Art. 2º Los que desean hacer uso de los diques secos deberán inscribirse en la oficina del jefe de servicio é indicar:

a) nombres del navío, capitán, armador, si reside en Arubera, y del agente marítimo.

b) Pabellón, tonelaje y calado á la proa y á la popa.

La oficina está abierta todos los días menos los festivos de 9 de la mañana hasta medio día y de 2 á 5 de la tarde.

Se entregará un certificado de inscripción con su número de orden contra pago de 20 francos que serán á beneficio de la Municipalidad.

Art. 3º Si el navío no entra en el dique el día fijado, perderá su

turno de inscripción, solo será admitido en último lugar, después de los demás buques inscriptos.

Art. 4º Antes de que entre un navío en un dique seco, deberán recogerse las extremidades inferiores de los foques, los pescantes, las embarcaciones, las áncoras y cuanto pueda estorbar á los costados del buque.

Art. 5º Para la entrada, salida y permanencia del navío en el dique, se deberán seguir las órdenes del jefe de servicio. La tripulación y obreros deberán ayudar al jefe de servicio si éste lo exige.

Art. 6º En el momento de entrar en el dique un buque, debe tener á su disposición el número de carpinteros necesarios para apuntalarlo con escoras. El navío debe suministrar las cuñas y clavos para fijarlas.

Art. 7º Si un navío permanece en el dique más de 14 días, debe pagar por cada día más, el doble del derecho exigible por el undécimo cuarto según tarifa.

Art. 8º Cuando un buque deba entrar en el dique por motivo de avería grave que se haya constatado debidamente, tendrá la prioridad sobre los otros buques inscriptos anteriormente y que estren tan solo para una simple visita ó para reparaciones ordinarias.

Art. 9º Se prohíbe bajo pena de indemnización de daños, hacer incisiones en las paredes del dique, cortar madera, clavar cuñas, forzarlas con gatos sin emplear apoyos, y hacer cualquier otra cosa que pueda perjudicar á los diques secos.

Art. 10. Se prohíbe arrojar toda clase de objetos en el dique. Cuantas cosas deban sacarse del navío serán depositadas en tierra, en el lugar designado por el jefe de servicio. Antes de que un navío deje un dique, será limpiado por la tripulación sin retardo; no haciéndolo, el jefe de servicio mandará ejecutar la limpieza por cuenta del baque.

Art. 11. Todo deterioro hecho en un dique seco se reparará inmediatamente por las autoridades y por cuenta de quien lo haya causado.

Art. 12.—El día de estadía comprende 24 horas, y al haber comenzado se debe pagar el derecho integralmente. Queda prohibido el trabajo nocturno salvo cuando sea autorizado especialmente por las autoridades municipales. Los días festivos y domingos no se percibirá ningún derecho excepto cuando en ellos se hagan trabajos.

PLAZOS PARA ATRACAR

Artículo 1º.—En el momento de entrar en las dársenas un navío, el capitán debe declarar en la oficina del jefe de esclusa el nombre, pabellón, calado, cargamento, procedencia, armador y agente. Si el navío atraca en los muelles del Escalda, se debe hacer esta declaración al oficial delegado por el capitán del puerto.

Art. 2º.—El capitán, por intermedio de su agente, presentará al capitán del puerto una petición de sitio para operar la carga ó descarga del navío, debiendo consignar en la solicitud el peso exacto, en toneladas de 1000 kgros. de las mercaderías que se cargarán ó descargarán. Si el capitán no puede dar en ese momento tales datos de una manera precisa, se obligará por escrito, valiéndose de su agente, á darlos ulteriormente. Se impondrá una multa de 25 francos cuando pasen tres días desde el de la partida del buque, sin darlos. Ningún buque podrá ocupar un sitio sin la presentación de la solicitud exigida por este artículo.

Toda falsa indicación ó declaración dada al servicio del puerto se considerará como una tentativa de fraude y el autor incurrá en una pena, á título de daños y perjuicios, que se elevará á la mitad de los derechos de navegación debidos por el buque. El agente del capitán será personalmente responsable del pago de esta pena, aún después que el buque haya partido.

Art. 3º.—El peso de las mercancías á embarcar ó á desembarcar determinará el tiempo durante el cual los navíos podrán ocupar el sitio designado.

Art. 4º.—Este plazo se calcula según la tabla respectiva y comienza por la tarde si el buque atracó por la mañana ó al día siguiente si el buque atracó por la tarde.

Art. 5º.—La Municipalidad se reserva siempre el derecho de cambiar el sitio de los navíos, si lo reclaman las exigencias del servicio.

Art. 6º.—Si los navíos no terminan su carga ó descarga en el plazo señalado en la plaza, el capitán incurre con respecto á la Municipalidad en una pena de 10 céntimos diarios por tonelada de arqueo, con un minimum de 25 francos diarios. Esta pena se aplica también si al expirar el plazo, el navío abandona su emplazamiento.

para continuar sus operaciones en otro lugar del puerto. El capitán del puerto ordenará, entonces, que el navío deje inmediatamente el sitio ocupado y le señalará otro. Cuando sus órdenes no sean cumplidas al punto, dispondrá de oficio cuantas maniobras crea necesarias, siendo de cuenta del navío los gastos, riesgos y peligros.

Art. 7º.—Los navíos que sin motivo justificado, según la apreciación de la Municipalidad, dejen de trabajar de un modo continuo, en las operaciones de carga y descarga de mercancías, serán alejados de los muelles, si es necesario de oficio, corriendo los gastos, riesgos y peligros por cuenta del buque, para ceder su puesto á los que esperan en turno de embargue y desembarque de cargamento.

EL PAPEL MONETARIO EN CHILE

Continuación—Véase el N°. I, pág. 23

(de la «Revue D'Economie Internationale»)

III.—El período de prosperidad pasa y la crisis lo sucede

Ya al fin de 1906 ciertas dificultades económicas se hicieron sentir en los centros de negocio. Valparaíso y Santiago, donde se concentraron las negociaciones en los años precedentes, fueron también muy violentamente afectadas por la crisis que siguió a esas dificultades.

Nuevamente se lamentó la restricción monetaria: los negocios se hicieron más difíciles; la baja se acentuó en la Bolsa y las acciones encontraron pocos compradores.

Las empresas salitreras fueron particularmente castigadas por las medidas fiscales que se adoptaron contra la validez de la mayor parte de las nuevas concesiones, una de las bases fundamentales del movimiento bursátil anterior y el principal eje de los nitrates pertenecientes a los nativos. No se puede olvidar que Chile exporta anualmente alrededor de 200.000.000 de pesos en nitratos y que esta industria es un factor muy importante de la riqueza pública y privada del país.

Las dificultades se agravaron en 1907 y se localizaron más en Valparaíso y Santiago. La agricultura era próspera en todo el interior del país, las condiciones de los negocios eran satisfactorios para la industria nitrera y el cobre se mantenía en excesiva tasa de 100 £ la tonelada.

En una palabra, las fuentes de producción no inspiraban temor alguno.

El mal provenía de la falta de capitales: demasiadas empresas habían sido organizadas en poco tiempo y faltaba el dinero para hacerlas producir. Sin duda alguna el capital nacional no estaba en relación con los compromisos contraídos.

Al constituirse las numerosas sociedades, el público se había suscripto á la ligerá y más allá de sus recursos; las primeras inversiones se hicieron con facilidad; pero no ocurrió lo mismo en los siguientes llamados al capital.

Muchas de las empresas, sin base seria,¹ nacidas á favor del loco entusiasmo de la bolsa, habían caído ya y no se soñaba resucitarlas; pero habían ocasionado numerosas pérdidas de capital y compromisos en los bancos.

Esto deshizo las ilusiones forjadas sobre semejantes empresas, aunque se pensaba que si quedaban en pie constituirían un fondo bastante sólido para la prosperidad nacional.

El 20 de Junio de 1907, al abrirse un debate sobre la cuestión económica, el autor de estas líneas, entonces Ministro de Hacienda, decía en el Congreso:

«Nosotros nos hemos comprometido con empresas cuyas exigencias exceden las reservas del capital nacional.

«Pero este no es el momento de estudiar lo que hemos hecho con el único propósito de lamentarnos, nosotros debemos buscar el medio para curar el mal dentro de las condiciones actuales del país; porque junto á numerosas sociedades, formadas sin objeto viable, existen otras que reposan sobre una buena base y que contribuirán á la prosperidad nacional».

Entre estas últimas, yo me refería especialmente á las sociedades nitreras y en las cuales estaban invertidos muchos millones del capital nacional y que carecían de fondos para terminar y proveer de útiles las usinas de preparación recientemente creadas.

Dos corrientes de opinión dominaron entonces entre los economistas. Los unos—eran los menos numerosos—pensaban que el gobierno no debía intervenir y que era necesario confiar todo á la iniciativa individual. Los otros—la mayoría—partidarios de la intervención gubernamental aconsejaban una emisión de billetes. Yo no preconizaba ni una ni otra de estas opiniones; yo creía que el gobierno podía

y debía prestar su apoyo muy útil el desarrollo de aquella situación aguda crítica pero sin recurrir á una emisión, lo que no me parecía una terapéutica adecuada á las circunstancias.

Indiqué al mismo tiempo como único remedio capaz de llevar los negocios á un cauce normal—desde que la causa del mal era la insuficiencia del capital—el avance de los fondos necesarios, y proponía traer al país los fondos de conversión depositados en los bancos europeos al interés del 3 % al año de conformidad con leyes anteriores.

Era preferible emplear este oro en bonos nacionales, comprendidos los bonos de los salitrales, amortizables á corto plazo como los de bentures de Londres.

No debía soñarse en hacer uso del oro acumulado en Europa para retirar el papel moneda: el billete estaba demasiado depreciado y era conveniente esperar mejor ocasión para restablecer el oro á la par. Nada se perdía, entonces, invirtiendo estos fondos en Bonos, y, para no desviárselos de su destino legal, se crearían *Bonos oro*, es decir, que los préstamos hechos á los nitreros y agricultores serían cotizados en oro, y sus rentas, intereses y amortizaciones, pagados en oro, irían á acumularse para reconstituir el fondo de conversión.

El Bono salitrí al corto plazo—ocho ó diez años por ejemplo—se prestaba muy bien para esta operación y convenía á los explotadores de entonces contratar una deuda en oro.

En resumen, para combatir la crisis que se anunciable con caracteres tan graves, yo no veía otro medio que procurar capitales á las empresas nacionales en agonía. Y como el gobierno poseía en ese momento, inmovilizada en los bancos europeos, una suma de 70.000.000 de pesos oro, la intervención fiscal podía limitarse á colocar esos fondos en el país mientras durase la crisis. A falta de este procedimiento no cabía otro que el empréstito, desde que se quería restablecer el curso del metal amarillo.

Esta resolución chocó con gran resistencia entre los hombres de gobierno que preferían antes emitir papel moneda garantido por el oro depositado en Europa que tocar los fondos de conversión. Los que se declararon enemigos de las emisiones, propusieron contratar un empréstito exterior, cuyo producto sería invertido en fondos de conversión en Europa y emitir en Chile billetes por un monto equivalente.

¿Cuál de las dos combinaciones podía llevar con más éxito el desdoblamiento del cambio á la par: aumentar el fondo de conversión y emitir al mismo tiempo, en concurrencia con el mismo valor, billetes de curso forzoso, ó bien no emitir y colocar á interés en el país las sumas destinadas á los fondos de conversión? Parece evidente que el último procedimiento debía, más que el primero, detener la depreciación del billete, única vía por la cual podía esperarse llegar á la circulación á la par.

La depreciación del billete no dependía solo, entonces menos que ahora, de la imposibilidad del fisco para readquirir sus emisiones; el gobierno disponía de los recursos necesarios para tomar en cualquier momento sus billetes ó para establecer, como en la República Argentina, una Caja de Conversión. Lo que se oponía á la operación era la baja del cambio ó la suba de la prima del oro.

En otros términos, restablecer el oro á la par hubiera producido un trastorno económico por el aumento violento de la unidad monetaria; sin esto los recursos fiscales permitían hacerlo. Bajo el punto de vista de la conversión, estos recursos acumulados no sirven, si al mismo tiempo se produce una depreciación del billete; cada punto agregado á la prima del oro engrosaba los obstáculos que se oponían á la conversión.

El cambio se había reducido á 12 d. el peso, la par era de 18 d. con tendencias manifiestas á la baja; de suerte que las emisiones de papel cuyo garantía por depósito en oro no hacía más que alejar el curso á la par.

Pero, qué importaban estas consideraciones ante el *fetiche del billete garantido!* Como si el factor único de la cotización del billete fuera la manifestación de poder sustituir el metal amarillo.

Se olvidaba que la depreciación del billete era como la declaración de que el gobierno, á pesar de la reserva del oro en cantidad suficiente, no podría realizar jamás el retiro de las emisiones.

Una de las características de la situación era, ya la baja del cambio internacional ya la suba de la prima del oro, consecuencia de la fuerte y continua demanda de las letras de cambio provocadas por las empresas nuevas y los gastos producidos por los temblores de tierra.

Las sociedades nitráticas y mineras habían solicitado una fuerte partida de títulos en el exterior. Los nacionales habían adquirido

también fuertes concesiones fuera del país, sobre todo de minas de estadio en Bolivia y regiones agrícolas en la Argentina; faltaba pagar el valor de estas adquisiciones en oro.

El papel, instrumento de las transacciones nacionales, era incapaz de responder á las exigencias internacionales, y nuevas emisiones no podían satisfacer la necesidad del capital.

Querer pagar en billetes las numerosas compras hechas, era correr el riesgo de aumentar aún más la prima del oro ya tan elevada.

No quiero significar con esto que toda emisión es acompañada de una suba en la prima del oro y de una depreciación proporcional del billete; pero hay circunstancias que pueden traer este descenso del papel á continuación de una emisión.

Nosotros estábamos en uno de esos casos: dando papel moneda á los deudores del Estado, es cierto que estos se tornaban en compradores de letras de cambio y hacían subir la prima del oro.

En 1848 el anuncio de una emisión tuvo el mismo resultado; pero por consecuencia de circunstancias diferentes nuestras relaciones internacionales eran vivientes y el temor de más fuertes depreciaciones de la unidad monetaria se traducía por demandas de letras de cambio.

Estos son los dos casos de emisiones que por consideraciones diversas han ejercido una influencia inmediata sobre el cambio internacional.

(Continuar).

G. SUBENCASARAY.

ESTADÍSTICA

IMPUESTOS INTERNOS

LIQUIDADOS EN EL MES DE MAYO DE 1909

	MONEDA LEON.	PESOS
Impuesto al Alcoholos		
Nacionales : - : - : Importados : - : - :	856.140.63 100.391.73	975.531.36
* s/ Tabacos		
Nacionales : - : - : Importados : - : - :	1.565.363.11 282.971.63	1.848.334.77
* s/ Viña bebida artifici- al		
Nacionales : - : - : Importados : - : - :	1.004.17 9.615.83	10.619.55
* s/ Hojas		
Nacionales : - : - : Importados : - : - :	12.893.35 5.718.65	18.611.00
* s/ Cervezas		
Nacionales : - : - : Importados : - : - :	928.900.50 1.418.23	930.318.53
* s/ Específicos		
Nacionales : - : - : Importados : - : - :	16.862.70 73.987.85	90.850.55
* s/ Fácefares		
Nacionales : - : - : Importados : - : - :	185.409.40 2.50	186.411.90
* s/ Seguros por este impuesto	—	55.769.26
ENTRADAS EVENTUALES		2.571.14
Mujas : - : - : Intereses : - : - : Venta de impresos : - : - : Servicio de denaturalización : - : - : Almacenes : - : - : Exentos : - : - :	12.384.20 — 225.17 5.510.49 1.345.40 141.00	— — — — — 17.925.77
		5.270.194.63
		2.971.14

Son tres millones doscientos setenta mil ciento noventa y cuatro pesos con diez y cinco céntimos moneda nacional curso legal y doce mil doscientos setenta y un pesos con catorce céntavos oro sellado.

B. TIRAINO,
Jefe de Contaduría.

IMPUESTOS INTERNOS

MONTAÑAS EN LA PRIMERA QUINCENA DE JUNIO DE 1909

	BONOSA LEGAL	ORO		
Impuesto a Alcoholes				
Nacionales :	600.922.91			
Importados :	72.174.38	875.007.28	—	
a/ Tabacos				
Nacionales :	744.555.21			
Importados :	284.178.10	1.028.717.51	—	
b/ Vinos bebida artifical				
Nacionales :	847.92			
Importados :	8.002.18	8.860.10	—	
c/ Neipes				
Nacionales :	9.100.—			
Importados :	8.106.66	17.205.66	—	
d/ Cervezas				
Nacionales :	111.140.56			
Importados :	487.85	111.028.59	—	
e/ Específicos				
Nacionales :	7.704.50			
Importados :	51.052.95	59.357.35	—	
f/ Fósforos				
Nacionales :	168.200.—			
Importados :	126.—	168.200.—	—	
g/ Seguros				
por este impuesto . . .	—	48.055.06	9.201.57	
ENTRADAS EVENTUALES				
Multas	11.894.06			
Venta de impresos	101.46			
Servicio de desnaturalización	1.608.81			
Almacenes	1.692.10	16.463.48	—	
	9.308.700.50	2.301.37		

D. TASSINO,
Jefe de Contaduría.

ADUANA DE LA CAPITAL — Puerto de Buenos Aires

MOVIMIENTO DE BILLETES Y DE TONELADAS

DEPÓSITO PUEBLOS	AGO 1908	AGO 1909	AGO 1908	AGO 1909	Billetes
	Salidas	Billetes	Salidas	Billetes	
Existencia anterior.....	473.578	377.165	370.473	324.504	501.400
Entradas en el año.....	4.925.304	6.340.802	6.326.355	5.104.536	5.371.000
Total.....	5.398.882	6.717.967	6.696.828	5.429.040	5.872.504
Salidas (1)	4.988.051	5.187.192	5.029.755	4.655.391	5.310.515
Existencia (31 Diciembre)	27.737	370.473	364.695	30.160	246.391
(2) Toneladas.....	410.419.500	426.193	412.705	394.220	431.031

DEPÓSITO PARTIDOS Y REG.	AGO 1908	AGO 1909	AGO 1908	AGO 1909	Billetes
	Salidas	Billetes	Salidas	Billetes	
Existencia anterior.....	2.454.810	1.304.570	1.440.404	3.275.103	4.216.100
Entradas en el año.....	14.031.010	14.904.960	14.979.705	12.936.512	18.632.741
Total.....	16.285.820	16.285.820	16.420.109	16.215.213	18.848.841
Salidas (2)	13.811.513	14.250.810	15.241.600	14.352.516	18.228.051
Existencia (31 Diciembre)	3.601.500	4.060.400	4.092.100	4.015.200	181.000
(2) Toneladas.....	251.818.555	273.702	271.282.000	262.800	322.200

Nota.—En los Depósitos Partidarios se depositan únicamente aranceles de Cereales e inflamables.

CAJA DE CONVERSIONES

Operaciones en oro sellado y emisión fiduciaria circulante durante el mes de Mayo de 1900.

	D E O R D E N			Saldo en moneda extranjera al mes de Mayo
	ENTRADA	SALIDA	B A L D O	
En 30 de Abril de 1900.			168,556,705,959	676,936,416,58
Día 1 de Mayo.....	917,704	7,593,556	168,556,118,157	676,931,944,84
.....	5,650,538	12,526,644	168,535,462,131	676,276,071,52
.....	1,455,720	4,533,558	168,530,514,515	676,274,224,90
.....	2,360,240	5,172,740	168,518,751,815	676,237,570,85
.....	1,243,152	6,588,520	168,514,569,627	676,255,456,82
.....	6,374,508	7,625,872	168,510,119,985	676,245,777,85
.....	2,298,890	7,398,644	168,505,011,599	676,954,184,56
.....	1,268,622	27,000,724	168,479,280,797	676,175,704,84
.....	154,5710	9,806,049	168,475,330,437	676,165,517,74
.....	7,507,489	13,080,068	168,468,347,861	676,160,857,54
.....	2,549,048	20,046,600	168,460,550,005	676,110,673,05
.....	1,826,524	8,785,638	168,446,162,777	676,086,451,97
.....	764,140,648	8,454,692	168,388,788,575	677,298,222,52
.....	451,345,604	12,339,680	168,307,794,512	676,740,553,49
.....	1,030,073	15,574,594	169,546,889,171	678,708,953,-
.....	5,082,740	18,600,512	168,572,578,580	678,976,454,48
.....	1,009,952,926	15,267,958	170,675,064,207	689,933,348,92
.....	1,537,920	14,316,286	170,562,555,921	690,909,918,11
.....	2,177,280	16,297,912	170,548,214,593	690,877,866,73
.....	5,844,840	14,645,594	170,539,413,935	690,837,826,43
.....	1,808,660	3,714,192	170,532,507,937	690,842,130,36
.....	2,751,580	7,012,548	170,528,267,009	690,832,459,30
.....	167,358,538	6,416,760	170,522,222,617	691,001,346,32
.....	8,661,460	11,783,156	170,524,158,991	691,030,426,36
	2,532,300,803	274,857,300		

Saldo en oro en la Caja de Conversión..... \$ 170,624,555,921

Ponda de Conversión depositado en el Banco de la Nación Argentina según comisión del Min. de Hacienda..... 28,000,000

Total al 31 de Mayo 1900..... \$ 198,624,155,921

Quemado durante el mes de Mayo, moneda nacional..... \$ 22,432,115

V.º Br.
ALBERTO AUBREY
Gerente.

P. MURILLO
Catedor.

Caja de Oro Quinquenaria - Informes al 21 de Mayo de 1900

C O M I S I O N	S A L D O S		C A J A D O S
	M O N D A J A R D A	M O N D A V A N G	
Comisión mayor en Peso Oro.....	690,933,348,92	—	170,624,155,921
a) en sueldo.....	1,032,935,25	—	—
b) en sueldo.....	9,887,357,20	—	—
c) en sueldo.....	66,015,05	—	—
d) en sueldo.....	691,370,428,55	—	—
Comisión menor en Peso Oro.....	—	—	—
e) en sueldo.....	295,918,235,44	—	—
f) en sueldo.....	387,752,135,89	—	—
g) en sueldo.....	280,000,-	—	—
h) en sueldo.....	—	—	170,624,155,921
i) en sueldo.....	—	—	—
j) en sueldo.....	—	—	—
k) en sueldo.....	—	—	—
l) en sueldo.....	—	—	—
m) en sueldo.....	—	—	—
n) en sueldo.....	—	—	—
o) en sueldo.....	—	—	—
p) en sueldo.....	—	—	—
q) en sueldo.....	—	—	—
r) en sueldo.....	—	—	—
s) en sueldo.....	—	—	—
t) en sueldo.....	—	—	—
u) en sueldo.....	—	—	—
v) en sueldo.....	—	—	—
w) en sueldo.....	—	—	—
x) en sueldo.....	—	—	—
y) en sueldo.....	—	—	—
z) en sueldo.....	—	—	—
aa) en sueldo.....	—	—	—
bb) en sueldo.....	—	—	—
cc) en sueldo.....	—	—	—
dd) en sueldo.....	—	—	—
ee) en sueldo.....	—	—	—
ff) en sueldo.....	—	—	—
gg) en sueldo.....	—	—	—
hh) en sueldo.....	—	—	—
ii) en sueldo.....	—	—	—
jj) en sueldo.....	—	—	—
kk) en sueldo.....	—	—	—
ll) en sueldo.....	—	—	—
mm) en sueldo.....	—	—	—
nn) en sueldo.....	—	—	—
oo) en sueldo.....	—	—	—
pp) en sueldo.....	—	—	—
qq) en sueldo.....	—	—	—
rr) en sueldo.....	—	—	—
ss) en sueldo.....	—	—	—
tt) en sueldo.....	—	—	—
uu) en sueldo.....	—	—	—
vv) en sueldo.....	—	—	—
ww) en sueldo.....	—	—	—
xx) en sueldo.....	—	—	—
yy) en sueldo.....	—	—	—
zz) en sueldo.....	—	—	—
aa) en sueldo.....	—	—	—
bb) en sueldo.....	—	—	—
cc) en sueldo.....	—	—	—
dd) en sueldo.....	—	—	—
ee) en sueldo.....	—	—	—
ff) en sueldo.....	—	—	—
gg) en sueldo.....	—	—	—
hh) en sueldo.....	—	—	—
ii) en sueldo.....	—	—	—
jj) en sueldo.....	—	—	—
kk) en sueldo.....	—	—	—
ll) en sueldo.....	—	—	—
mm) en sueldo.....	—	—	—
nn) en sueldo.....	—	—	—
oo) en sueldo.....	—	—	—
pp) en sueldo.....	—	—	—
qq) en sueldo.....	—	—	—
rr) en sueldo.....	—	—	—
uu) en sueldo.....	—	—	—
vv) en sueldo.....	—	—	—
ww) en sueldo.....	—	—	—
xx) en sueldo.....	—	—	—
yy) en sueldo.....	—	—	—
zz) en sueldo.....	—	—	—
aa) en sueldo.....	—	—	—
bb) en sueldo.....	—	—	—
cc) en sueldo.....	—	—	—
dd) en sueldo.....	—	—	—
ee) en sueldo.....	—	—	—
ff) en sueldo.....	—	—	—
gg) en sueldo.....	—	—	—
hh) en sueldo.....	—	—	—
ii) en sueldo.....	—	—	—
jj) en sueldo.....	—	—	—
kk) en sueldo.....	—	—	—
ll) en sueldo.....	—	—	—
mm) en sueldo.....	—	—	—
nn) en sueldo.....	—	—	—
oo) en sueldo.....	—	—	—
pp) en sueldo.....	—	—	—
qq) en sueldo.....	—	—	—
rr) en sueldo.....	—	—	—
uu) en sueldo.....	—	—	—
vv) en sueldo.....	—	—	—
ww) en sueldo.....	—	—	—
xx) en sueldo.....	—	—	—
yy) en sueldo.....	—	—	—
zz) en sueldo.....	—	—	—
aa) en sueldo.....	—	—	—
bb) en sueldo.....	—	—	—
cc) en sueldo.....	—	—	—
dd) en sueldo.....	—	—	—
ee) en sueldo.....	—	—	—
ff) en sueldo.....	—	—	—
gg) en sueldo.....	—	—	—
hh) en sueldo.....	—	—	—
ii) en sueldo.....	—	—	—
jj) en sueldo.....	—	—	—
kk) en sueldo.....	—	—	—
ll) en sueldo.....	—	—	—
mm) en sueldo.....	—	—	—
nn) en sueldo.....	—	—	—
oo) en sueldo.....	—	—	—
pp) en sueldo.....	—	—	—
qq) en sueldo.....	—	—	—
rr) en sueldo.....	—	—	—
uu) en sueldo.....	—	—	—
vv) en sueldo.....	—	—	—
ww) en sueldo.....	—	—	—
xx) en sueldo.....	—	—	—
yy) en sueldo.....	—	—	—
zz) en sueldo.....	—	—	—
aa) en sueldo.....	—	—	—
bb) en sueldo.....	—	—	—
cc) en sueldo.....	—	—	—
dd) en sueldo.....	—	—	—
ee) en sueldo.....	—	—	—
ff) en sueldo.....	—	—	—
gg) en sueldo.....	—	—	—
hh) en sueldo.....	—	—	—
ii) en sueldo.....	—	—	—
jj) en sueldo.....	—	—	—
kk) en sueldo.....	—	—	—
ll) en sueldo.....	—	—	—
mm) en sueldo.....	—	—	—
nn) en sueldo.....	—	—	—
oo) en sueldo.....	—	—	—
pp) en sueldo.....	—	—	—
qq) en sueldo.....	—	—	—
rr) en sueldo.....	—	—	—
uu) en sueldo.....	—	—	—
vv) en sueldo.....	—	—	—
ww) en sueldo.....	—	—	—
xx) en sueldo.....	—	—	—
yy) en sueldo.....	—	—	—
zz) en sueldo.....	—	—	—
aa) en sueldo.....	—	—	—
bb) en sueldo.....	—	—	—
cc) en sueldo.....	—	—	—
dd) en sueldo.....	—	—	—
ee) en sueldo.....	—	—	—
ff) en sueldo.....	—	—	—
gg) en sueldo.....	—	—	—
hh) en sueldo.....	—	—	—
ii) en sueldo.....	—	—	—
jj) en sueldo.....	—	—	—
kk) en sueldo.....	—	—	—
ll) en sueldo.....	—	—	—
mm) en sueldo.....	—	—	—
nn) en sueldo.....	—	—	—
oo) en sueldo.....	—	—	—
pp) en sueldo.....	—	—	—
qq) en sueldo.....	—	—	—
rr) en sueldo.....	—	—	—
uu) en sueldo.....	—	—	—
vv) en sueldo.....	—	—	—
ww) en sueldo.....	—	—	—
xx) en sueldo.....	—	—	—
yy) en sueldo.....	—	—	—
zz) en sueldo.....	—	—	—
aa) en sueldo.....	—	—	—
bb) en sueldo.....	—	—	—
cc) en sueldo.....	—	—	—
dd) en sueldo.....	—	—	—
ee) en sueldo.....	—	—	—
ff) en sueldo.....	—	—	—
gg) en sueldo.....	—	—	—
hh) en sueldo.....	—	—	—
ii) en sueldo.....	—	—	—
jj) en sueldo.....	—	—	—
kk) en sueldo.....	—	—	—
ll) en sueldo.....	—	—	—
mm) en sueldo.....	—	—	—
nn) en sueldo.....	—	—	—
oo) en sueldo.....	—	—	—
pp) en sueldo.....	—	—	—
qq) en sueldo.....	—	—	—
rr) en sueldo.....	—	—	—
uu) en sueldo.....	—	—	—
vv) en sueldo.....	—	—	—
ww) en sueldo.....	—	—	—
xx) en sueldo.....	—	—	—
yy) en sueldo.....	—	—	—
zz) en sueldo.....	—	—	—
aa) en sueldo.....	—	—	—
bb) en sueldo.....	—	—	—
cc) en sueldo.....	—	—	—
dd) en sueldo.....	—	—	—
ee) en sueldo.....	—	—	—
ff) en sueldo.....	—	—	—
gg) en sueldo.....	—	—	—
hh) en sueldo.....	—	—	—
ii) en sueldo.....	—	—	—
jj) en sueldo.....	—	—	—
kk) en sueldo.....	—	—	—
ll) en sueldo.....	—	—	—
mm) en sueldo.....	—	—	—
nn) en sueldo.....	—	—	—
oo) en sueldo.....	—	—	—
pp) en sueldo.....	—	—	—
qq) en sueldo.....	—	—	—
rr) en sueldo.....	—	—	—
uu) en sueldo.....	—	—	—
vv) en sueldo.....	—	—	—
ww) en sueldo.....	—	—	—
xx) en sueldo.....	—	—	—
yy)			

PE DE ATACAS DEL R. 3

LA FRANQUICIA ADUANERA A LOS FERROCARRILES (1)

En el N° 9, se han producido varias descompaginaciones de tinta que alteran el sentido de algunos párrafos. Así:

En la página 103, línea 6^a, donde dice: *exoneran* debe leerse *exonerá*. Línea 8^a, donde dice: *importació* debe leerse: *importación*. En la línea 28, donde dice: *gozardán* debe leerse: *gocen*.

En la página 103, líneas 3^a, donde dice: *ingresos* debe leerse: *engraves*. En la línea 11, donde dice: *imprevistó* debe leerse: *imprevención*. En la línea 25, donde dice: *un consiente* debe leerse: *una constante*. En la línea 27, donde dice: *Pero bien,* debe leerse: *Pues bien.*

En la página 110, donde dice: *El sic de catoris* debe leerse: *El sic de coartis*.

En la página 111, línea 3^a, donde dice: *pasa sobre* debe leerse: *para mediir*. Línea 17, donde dice: *terrenos* debe leerse: *terrenos*.

En la página 112, última línea, donde dice: *Si habian* debe leerse: *Se habian*.

En la página 113, línea 3^a, donde dice: *sociedad* debe leerse: *confederación*. Línea 10^a, donde dice: *allí iba* debe leerse: *allí iba*. Línea 11^a, donde dice: *allí iba* debe decir: *allí iba*. Línea 17, donde dice: *características* debe leerse: *características*. Línea 27, donde dice: *distantias* debe leerse: *distanacias*.

Página 114, línea 29, donde dice: *reciproca de los* debe leerse: *recíproca dentro de los*. Línea 52, donde dice: *puesto raso* debe leerse: *sumario caso*. Línea 66, donde dice: *El caso de* debe leerse: *Es el caso de*.

Página 115, línea 11, donde dice: *que se muere* debe leerse: *que se muere*. Línea 18, donde dice: *el estadio* debe leerse: *el estado*. Línea 34, donde dice: *según*, debe suprimirse esa palabra.

EL PUERTO DE BURGOS ALRE

En la página 77, línea 15, dice: *(19)* debe decir: *profundidad de 19 pies*.

En la página 77, línea 31, dice: *viberas* debe decir: *veleros*.

En la página 92, línea 10, dice: *durmientes de madera sin balastro* debe decir: *durmientes de madera dura sin balastro*.

En la página 93, línea 25, dice: *26 ingleses y 20 alemanes* debe decir: *26 ingleses y 19 alemanes*.

En la página 94, línea 19, dice: *la segunda un poder de 10 m.* debe decir: *la segunda un poder de 29 m.*

En la página 96, líneas 23 y 24, dice: *por hm. hora* debe decir: *por km. hora*.

En la página 98, línea 5, dice: *los pueras y partos* debe decir: *los pueras y partos*.

En la página 103, línea última dice: *2.000* debe decir: *2.016*.

En la página 105, línea 6, columna total, nacionales, poder gauchos, debe decir: *364*.



