



REPUBLICA ARGENTINA

Boletín de Hacienda

Buenos Aires, Agosto de 1910

Año II

Núm. 16

(Tomo V)

Sumario: Sección Doctrinaria: Breves ideas sobre la actual organización administrativa del Puerto de Buenos Aires (Ing. Edmundo Palma).— Alcance de los artículos 17, 18 y 20 del decreto 5 de Junio de 1907 (Carlos M. Castro Videla). — El servicio del Resguardo (Manuel M. Lema).

Sección Administrativa.—

Decretos: Adquisición de gruas. — Aplicación del artículo 90 de la ley n° 4349.

Resoluciones: Apelaciones por impuestos internos. — Aduana de Gualaguaychú. — Materiales destinados a Ferrocarriles del Estado (Empresa del Puerto del Rosario).— Pedido de sobreseimiento por los Procuradores fiscales.

Proyectos de ley: Abriendo un crédito suplementario.— Edificios para las Administraciones de Contribución Territorial, de Impuestos Internos y Oficina Química Nacional.— Mensaje y proyecto de ley sobre Patentes.

Estadística: Estado de los Bancos al 31 de Agosto de 1910.— Balance del Banco de la Nación y Sucursales. — Balance del Banco Hipotecario Nacional. — Caja de Conversión (Balance al 31 de Agosto y operaciones en oro).

79848

C 79848,00

1910 T.16

SIC L 14 2 5 23

SECCIÓN DOCTRINARIA

BREVES IDEAS

SOBRE LA ACTUAL ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA DEL PUERTO DE
BUENOS AIRES Y SU POSIBLE MEJORAMIENTO EN BENEFICIO DEL
ESTADO, DEL CAPITAL Y DEL TRABAJO.

I

Varios factores son los que intervienen en un Puerto y aseguran una buena explotación del mismo, pero se destacan con caracteres principales:

- a) El factor técnico, es decir, distribución de los diques y dotación de los mismos.
- b) El administrativo y económico, y
- c) El que puede denominarse social, es decir, la necesidad de brazos que en tanto número y buena calidad se precisan en todo puerto moderno bien utilizado.

En tiempos pasados en que la navegación era tan rudimentaria, casi no preocupaba la faz técnica de los puertos, cuanto menos lo sería la administrativa, desde que entraban en juego muy pocos elementos. Pero hoy en día, en que el comercio exige de la navegación cada día esfuerzos mayores, invirtiendo con este objeto ingentes sumas de dinero en barcos que llegan hasta las 45.000 toneladas de registro, representando pues, cualquier pérdida de tiempo, intereses perdidos con toda inutilidad, cualquier mejoramiento ó coordinación de los factores que puedan asegurar una explotación

racional é intensiva del Puerto, beneficiará al comercio y al estado, por cuanto se acelerarán las operaciones y se obtendrá un mayor rendimiento del mismo.

Y, si á más se considera, que estas ventajas se introducen en las instalaciones que son el centro vital del organismo que forman los transportes de los productos destinados á exportarse ó provenientes de la importación, es decir, de la base de la riqueza nacional, queda evidenciada la importancia que su estudio tiene y la necesidad de prestarles una atención asidua.

En lo referente al primer factor enumerado, no cabe dentro de los límites de esta exposición, ni es apropiado al texto de la Revista en que va á ser inserto.

Se referirá pues, únicamente al segundo, sobre cuya importancia es inútil detenerse, si se considera que ha sido y es objeto de la preocupación de la mayor parte de las administraciones portuarias, habiéndose llegado en algunos casos á soluciones tan radicales como las adoptadas en Génova y Venecia por el Gobierno italiano, creyendo con ello dar la mayor facilidad al comercio y á la navegación. En Londres, el principal puerto del mundo, por su movimiento marítimo y comercial, á raíz de inconvenientes que se palpaban en su explotación, el Gobierno nombró en 1903 una comisión para que investigara la causa de los mismos. Dicha comisión, que presidió Lord Reevs-toke terminaba su importante informe, diciendo que sus estudios los habían convencido de las espléndidas ventajas naturales del puerto de Londres, como su posición geográfica, la magnitud del puerto, la facilidad de entrada, la riqueza y energía de su población, agregando que las deficiencias de Londres como puerto no eran debidas á ninguna circunstancia física, sino que se encontraban en causas fácilmente removibles, mediante una mejor organización de los poderes administrativos y financieros del Puerto, informe que sirve de base para la modificación de la misma.

No se quiere decir, si se cita aquí ó más adelante la forma de explotación de otros puertos, que al respecto, dicho procedimiento es aplicable á todas las instalaciones de esta naturaleza; desde que no hay enfermedades sino enfermos, y la terapéutica á seguirse depende tanto de la clase del mal cuanto de la naturaleza del individuo que la soporta; pero, la experiencia agena al respecto, aparte del valor informativo que reúne y de la utilidad que puede prestar

al criterio del que estudia estos asuntos, demuestra la importancia que se les atribuye.

II

Es conocida la forma en que se administra y dirige el Puerto de Buenos Aires.

Está la bajo exclusiva dependencia del P. E. el que á su vez para todos aquellos casos previstos por la Constitución necesita tener la aprobación del Honorable Congreso; á saber: derechos portuarios, ampliaciones de capital, autorización de obras nuevas, adquisición de nuevos elementos de explotación, fijación del presupuesto de gastos, tarifas, etc.

El P. E. dirige la explotación del Puerto, por intermedio de varios Ministerios y de varias oficinas, á saber:

A) MINISTERIO DE HACIENDA

a) *Aduana de la Capital.*

Tiene á su cargo y maneja el giro de los buques y de las mercaderías, los depósitos nacionales y fiscalizados particulares, corriendo tambien de su parte la estiva y desestiva de las mercaderías en aquellos, idem para las plazoleas, liquida y percibe los derechos de entrada, permanencia y muelle de los barcos; y la de almacenaje, eslingaje y guinche ordinario de las mercaderías, percibe los de guinche extraordinario y tracción. A más la Aduana de la Capital, como todas las de su género, corren con todo lo relativo á la liquidación y percepción de los derechos de importación y vijila que las mercaderías sujetas á gravamen no entren á plaza, sin antes haber abonado los correspondientes impuestos.

b) *Oficina de Servicio y conservación del Puerto:*

Tiene á su cargo las vías férreas del Puerto y todo lo relativo al movimiento de wagoes. Maneja los aparatos de carga y descarga, á saber: guinches de ribera y de depósito, ascensores de estos últimos, grúas flotantes y cintas eléctricas, puentes, esclusas y cabrestantes. Conserva todo el material é instalaciones portuarias, mue-

lles, depósitos, vías, etc., efectuándole las reparaciones necesarias. Liquidada el derecho de tracción así como el de guinches de poder, cuyas liquidaciones debe percibir la Aduana de la Capital.

B) MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS.

c) *Dirección General de Obras Hidráulicas:*

Conservación de los muelles del Riachuelo y de las profundidades de los canales de entrada, diques y fondeaderos, contando para el caso con el consiguiente material de dragado. Indica por medio del semáforo existente, las alturas de aguas del Puerto. Entiende en todo proyecto de ampliación del Puerto ó de mejoras que por su naturaleza debe considerarse como obra nueva.

d) *Dirección General de Ferro-carriles:*

Entiende en todo lo relativo á vías férreas, siempre que se trate de obras grandes, así como del suministro del material rodante necesario al Puerto, como ser: locomotoras, wagones, etc.

e) *Dirección General de Puentes y Caminos:*

Debe construir y conservar las calzadas adoquinadas del Puerto.

C) MINISTERIO DE MARINA:

f) *Prefectura General de Puertos:*

Efectúa la policía marítima y de ribera del mismo, vijila que las operaciones se efectúen de acuerdo con los reglamentos en vigencia y es la que aplica las multas de oficio ó á pedido de alguna repartición en caso de faltas cometidas. Efectúa los amarres y desamarres de los buques en los sitios indicados por la Aduana y ordena la apertura de puentes.

D) MINISTERIO DEL INTERIOR.

g) *Departamento Nacional de Higiene:*

Corre con lo relativo á la limpieza del Puerto, así como de la sanidad de los buques que arriben al mismo.

h) *La Comisaría 22.*

Efectúa la vigilancia policial desde la línea de ribera, límite de la fluvial hasta la verja.

Trabajos libres —El trabajo de manipuleo de mercaderías de wa-gón á buque y vice versa, ó de despacho directo ó á plazoleta es libre y cualquiera puede efectuarlo con sus propios elementos, siempre que cumplan los reglamentos y condiciones estipulados por el Supremo Gobierno.

Cabe aquí mencionarse el Dock Sud de la Capital que, en virtud de una concesión del Honorable Congreso, se ha construído frente á la Dársena Sud. La Compañía Anónima formada para explotarlo, de la cual es casi en totalidad poseedora la Empresa del Ferro-carril del Sud, lo administra y explota sin ingerencia del Estado, salvo en lo relativo á policía marítima y fiscal.

Antes de terminar este parágrafo, en el que se han esbozado en sus rasgos principales las distintas atribuciones de las oficinas que tienen atingencia en la explotación del Puerto de la Capital, es quizá conveniente hacer notar y constar que la administración del Puerto de Buenos Aires, la primera que ha debido ejercer el Gobierno de la República en el género de que se trata, no ha sido dictada sino por partes; á medida que el Puerto se iba librando al servicio público y para la mayoría de los casos no existe disposición alguna que las rija; manteniéndose un estado de cosas á que ha debido llegarse por las exigencias cada vez mayores del tráfico y del comercio, detrás del cual se ha marchado siempre.

III

La sola enunciación de la forma en que se administra el Puerto de la Capital, demuestra que está lejos de obtenerse con la misma el máximum de rendimiento con el menor gasto posible.

En realidad nadie está encargado de la administración total del Puerto, pero hay varios ministerios y varias oficinas públicas que pesan sobre ella: Las consecuencias de esta falta de unidad son fáciles de notar y van á indicarse someramente.

En primer lugar, para tomar algunas decisiones que afectan la competencia administrativa de varias oficinas como lo son casi todas las que se ventilan en el Puerto de la Capital, es necesario aguardar á menudo largo tiempo perdido en tramitaciones enormes con gran perjuicio para la explotación y con pérdida para la Administración que tiene en esta forma ocupados del mismo asunto á varios empleados que uno solo podría resolver. Y esto, cuando el asunto ha podido ser iniciado por haber interpretado alguna de las oficinas que es de su incumbencia.

En general, se vé en la Oficina de Servicio y Conservación del Puerto, la cabeza dirigente de la explotación portuaria, y á ella se dirijen las críticas y censuras, en caso de deficiencias en el servicio; con evidente injusticia, por cuanto no dependen de ella sino algunos de ellos, la menor parte. A dicha oficina se dirige siempre en procura de informes sobre la explotación del Puerto, ya sea el P. E. ó los particulares, debiendo los informes que expida basarse en experiencias ajenas en la mayoría de sus puntos. No debe interpretarse lo expuesto en el sentido de que ellas han podido conducir á opiniones erróneas; pero sí se cita para demostrar que falta de unidad y que falta de sencillez rigen las operaciones portuarias.

Respecto á esta falta de unidad y de la cantidad de autoridades que tienen atribuciones en la administración del Puerto, sin límites bien definidos, no es necesario referirse á las emulaciones y conflictos de la atribución de que habla Mr. Cordemoy al exponer la complicada administración de los puertos franceses, puerto que, para el caso de Buenos Aires, aún cuando las condiciones en que se desarrolla su explotación, ofrecen ancho margen para aquellas pequeñas debilidades; siempre ha existido entre las diferentes autoridades relaciones buenas, á las que han sido conducidas por la buena voluntad de las mismas hacia el Puerto. Han encontrado quizá, esto, como el mejor medio para satisfacer las necesidades del servicio. Pero, estas mismas consideraciones demuestran que no se ha llegado sobre el particular al límite de lo necesario; por cuanto, administraciones tan complicadas y complejas, no pueden ni deben tener como base un fundamento tan frágil como la buena voluntad de los hombres. Toda ella, ya por la diferente índole de los servicios portuarios, requiere la colaboración de diferentes entidades, debe estar netamente delineadas por disposiciones superiores, evitando que ser-

vicios de igual índole estén atendidos por más de una administración.

Aún cuando pudiera parecer superfluo, se citará á continuación, en una forma muy general, algunos de los inconvenientes que esta superposición de oficinas en la atención de un servicio, produce al comercio y al Estado.

Es sabida la importancia que, para que la explotación de un Puerto sea eficaz y económica, tiene la contabilidad, es decir, la aplicación del capital invertido en las diferentes clases de obras, los gastos que demanden los diversos servicios á efectuarse, los intereses y amortizaciones de los capitales empleados, los gastos provenientes de gruesas reparaciones, etc., puesto que, estos factores son el fundamento más elemental de toda explotación racional y lógica, para poder establecer sobre la base de los mismos las tarifas correspondientes á cada uno de los servicios citados, las que, no sólo no ocasionen pérdidas, sino que permitan abonar al personal utilizado y los intereses y amortizaciones del material que emplean.

Pues bien, ninguno de estos datos se han llevado ni pueden llevarse con exactitud para el Puerto de la Capital. La causa es conocida.

La construcción del Puerto fué llevada á cabo por el Ministerio de Obras Públicas, no habiéndose llevado cuenta especial de lo que se gastaba á este respecto, sino de las leyes y acuerdos que autorizaban la inversión de los fondos.

Dichos datos se encuentran, pues, dispersos, siendo poco menos que imposible su compilación. Esto, en cuanto al capital y por ende á los intereses y amortizaciones correspondientes. En cuanto á los gastos de explotación, estando á menudo más de una repartición afectada á un servicio, ó bien reparticiones atendiendo con algunas partidas diferentes servicios entre los cuales está incluido el del Puerto de la Capital, no pueden deslindarse la nómina de los gastos, y por consecuencia, el que desea obtener una idea al respecto, deba basarse en cálculos más ó menos aproximados.

Con la estadística de los movimientos ocurre algo muy semejante á lo anterior, siendo también la importancia de este elemento, fundamental.

En efecto, por la causa ya mencionada, de ser á menudo más de dos las reparticiones que atienden un servicio, sin tener vínculos que las coordinen, es difícil ligar los datos necesarios y correlativos

para formar una estadística única, como ser: movimiento general de cargas, movimiento de los depósitos y de las plazoleas, despacho directo, etc. Sucede también que se toman las informaciones sobre bases diferentes, ocurriendo el caso curioso de dos estadísticas oficiales sobre un mismo servicio que arrojen resultados diferentes, como ocurre con la del movimiento de barcos en el Puerto de la Capital llevadas por la Prefectura y la Aduana, respectivamente. Y todo lo expuesto, sin reparar en el mayor gasto que esta organización origina, por cuanto, el personal que se necesitaría centralizando los servicios semejantes, sería muy inferior al actual, porque se llevan á veces por partidas doble ó triple idénticas anotaciones y contabilidades.

El Puerto de Buenos Aires es por sí solo una entidad suficientemente grande como para que sus servicios técnicos y de conservación, estuviesen concentrados en la administración del mismo, evitando que,—como ya se ha dicho que sucede actualmente—las diferentes reparticiones del Ministerio de Obras Públicas intervengan en él, según la índole de trabajos que trata de llevar á cabo sin que tampoco ésto constituya una norma invariable de conducta, por cuanto, la construcción de depósitos ha sido llevada á cabo por la Dirección General de Ferro-carriles algunas veces y otras por la de Obras Hidráulicas. En lo referente á conservación, parte del Puerto depende de la Oficina de Servicio y Conservación; el Puerto Madero y la del Riachuelo de la Dirección General de Obras Hidráulicas.

Esta organización técnica-administrativa, á parte de considerar que produce una pérdida de tiempo enorme en tramitaciones incabables cuando se trata de llevar á cabo alguna obra por insignificante que ella sea, produce tal falta de unidad en el desarrollo general del Puerto que ni un sistema racional y previsto se sigue á este respecto. Se marcha en la forma que señale las iniciativas aisladas de los encargados de la dirección de los diferentes servicios, las cuales si se llevan á cabo sufren la experiencia de cuantos las tienen en sus manos, sin que predomine siempre, como sería lo lógico, el criterio de las oficinas á cuyo cargo se encuentra la explotación, notándose muy á menudo que dichas obras, una vez entregadas al Departamento de Hacienda para su explotación, tienen que ser modificadas de acuerdo con las indicaciones ineludibles de la práctica en el trabajo.

Las policías con jurisdicción en el Puerto, á saber, la policía marítima, con intervención en el agua y en la zona de ribera, la del Departamento Central en el resto de los terrenos del Puerto, y la policía fiscal, es decir, la encargada de vijilar que no se defraude la renta, introduciendo á plaza mercaderías que no hubieran abonado los derechos correspondientes, es otra complicación, que aparte de producir molestias, recarga el capítulo de gastos, por cuanto lo que podría atender uno ó á lo sumo dos agentes, se encuentran hoy día tres. Y á propósito de la intervención de tantas autoridades, sobre un mismo asunto, no puede dejarse de mencionar un hecho bien curioso por cierto; que, aún cuando no reviste mayor importancia dentro del organismo general, demuestra típicamente la forma en que se complican servicios sencillísimos. Se trata de los movimientos de los puentes giratorios colocados en las cabeceras de los diques para dar paso á las embarcaciones y al tráfico terrestre respectivamente. El horario de las aperturas debe ser fijado por la Aduana de la Capital, de acuerdo con las exigencias del tráfico; la orden de abrir el puente la da un contramaestre que depende de la Prefectura General por medio de un silbato y un puentero que forma parte del personal de la Oficina de Servicio y Conservación, es el que poniendo en juego las palancas procede á su apertura ó cierre.

En el trabajo no son menos notables las anomalías producidas por el estado de cosas mencionadas. Está muy lejos de obtenerse el rendimiento que podrían dar las instalaciones y el personal actualmente ocupados en el Puerto de la Capital. Las maniobras se repiten inutilmente, por desconocerse el plan de trabajo que desarrollara la otra repartición.

Así también, por ejemplo, la descarga de los buques de mercaderías de despacho directo, es decir, que tienen que pasar directamente al wagón ó vice versa, las mercaderías de exportación que del wagón pasa directamente á la bodega del buque. La operación de carga del wagón al buque ó vice versa es libre, es decir, la pueden efectuar los interesados con sus propios elementos, previo el acuerdo indispensable con el personal de abordo, salvo en lo referente á la importación que utilizan el guinche oficial, pero sin que por esto la Administración tenga intervención alguna en la marcha del trabajo. Esto ocasiona que la Oficina de Servicio y

Conservación del Puerto, á cuyo cargo se encuentra el manejo de los wagones, ignorando qué carga va á entregar ó recibir el barco, tiene que arrimar los wagones en orden de entrada, operación que á veces repite dos y tres veces por no ser esos los destinados al embarque ó porque los consignatarios no deseen proceder en ese momento á la descarga. En tanto, que, si toda esa operación dependiera ó estuviera á cargo de una sola mano, sólo se arrimarían los wagones necesarios para la carga ó descarga de buque de ese turno, evitando la repetición inútil, morosa y costosa de esta operación, con lo cual á la vez de necesitarse menos personal, se aumentaría la capacidad del Puerto.

Ocurre lo propio con el servicio de mercaderías de corralón importadas que se almacenan en los grandes depósitos de fierro construídos en los terrenos situados al Este de los diques 1 y 2; en que una oficina de Aduana es la encargada del movimiento de las cargas, y otra, la Oficina de Servicio y Conservación de suministrar los wagones y los guinches necesarios; resultando de esta forma de trabajo inconvenientes de demoras, porque la Aduana no tiene para que preocuparse de los wagones que tiene en ocupación, desde que no debe ella llenar las otras exigencias de este material rodante, ni la Oficina de Servicio y Conservación del tráfico de cargas, desde que ninguna responsabilidad le incumbe al respecto, inconvenientes que se tratan de reducir al mínimum por acuerdos, basadas siempre en la nueva voluntad de los empleados encargados de los servicios.

Y es innecesario seguir relatando tropiezos, porque éstos están en la conciencia de cuantos tienen que operar en el Puerto; los guincharos del muelle y del interior de los depósitos dependiendo de una oficina, y el resto del personal encargado de la descarga de otra, el comercio teniendo que multiplicar sus gestiones debido á estas duplicidades, trabajos llevados á cabo por una oficina que tiene que modificar acto continuo la otra y tanto otro detalle que es superfluo relatar ó personalizar; todos los cuales esterilizan y absorben buena parte de las energías de los directores y administradores.

Expuesta la forma en que se trabaja en el Puerto de Buenos Aires y los inconvenientes que ella produce, cabe expresar á continuación la forma de explotación más conveniente á adoptarse, en sustitución

de la actual, comenzándose por una breve reseña de las administraciones de los más grandes puertos del mundo.

IV

Varias son las formas generales de administración adoptadas en los puertos extranjeros de alguna importancia, á saber:

- a) Explotación directa por el Estado.
- b) » por las Municipalidades.
- c) » por las Cámaras de Comercio.
- d) » libre ó delegada por el Estado.

a) Dentro de la forma primera, aún cuando dicho sistema está muy poco en uso en los grandes puertos europeos en explotación, pueden citarse á Hamburgo que pertenecía al Estado libre del mismo nombre. Su administración es efectuada directamente por dicho Estado y por intermedio de las Juntas ó Diputaciones que elige el Senado; de modo, pues, que al elegir los Senadores, todo el comercio participa de la gestión. La Diputación del Comercio y de la Navegación tiene en sus manos toda la explotación comercial del Puerto, mantiene el orden dentro del mismo y vijila el cumplimiento de los reglamentos.

Las Reparticiones que intervienen en la gestión son:

La Comandancia del Puerto, á cuyo cargo se halla el movimiento y colocación de los buques, aplica los reglamentos marítimos y cobra los derechos portuarios.

La Policía del Puerto, que depende de la comandancia y hace respetar las disposiciones de aquella, penando las infracciones.

La Administración de Muelles que tiene á su cargo el servicio de los buques y el manejo de las mercaderías. Hace funcionar y conserva las usinas, grúas y demás aparatos de explotación. Efectúa la carga y descarga de mercaderías á los muelles, siendo libres los que trabajan á bordo.

De ella depende todo el personal de explotación, vías férreas, depósitos, grúas, etc.

La Dirección de Obras tiene en comisión la parte técnica del Puerto.

El Puerto de Hamburgo tiene una parte de él (el primer distrito), en que el Estado ha delegado la administración en una compañía privada, la cual por otra parte es alemana y muy vinculada al Gobierno Imperial.

Bremen y Brementhafen pueden clasificarse también en este grupo en que el Estado efectúa su administración por intermedio de un comité de dos personas: el Director de las Obras y el Capitán del Puerto. La explotación de los almacenes la efectúa una compañía particular bajo el control y la vigilancia del Gobierno. Así también el Puerto de Lisboa.

b) Este grupo puede considerarse el más difundido, sobre todo en aquellos países que el gran número de puertos impide al Gobierno Central atender a todos debidamente. Están municipalizados en totalidad ó en parte. Los puertos de Bélgica, Holanda, Inglaterra, (con excepción de los más importantes), etc. en cuyos países un puerto es uno de los tantos puntos de contacto con el exterior. La Aduana ha también municipalizado la Administración del Puerto de Colonia.

Dentro de este grupo aparece en primer término Amberes, cuyos diques y dársenas son propiedad del Municipio el que lo administra por intermedio del Consejo Comunal compuesto de cuarenta miembros que se nombran por elección.

A cargo del Estado, sólo esta la profundización, conservación y balizamiento del Río Escalda, de cuya desembocadura a ochenta y ocho kilómetros está situado el Puerto y el servicio de ferrocarriles.

El Consejo Comunal a su vez nombra cinco directores, que presididos por el Burgomaestre que nombra el Rey, forman un Consejo Administrativo y Ejecutivo, del que depende la solución de todos los asuntos comerciales y técnicos del Puerto.

Según la importancia de éstos, se necesita la aprobación del Consejo Comunal ó la del Rey.

La gestión de la Comisión Administrativa se efectúa por intermedio de las siguientes oficinas:

La Dirección de Comercio, tiene á su cargo la gestión de los establecimientos marítimos, y la policía del Puerto.

A la Dirección de Obras le compete el servicio técnico del Puerto, para lo que se asesora del ingeniero jefe municipal. Depende de ella el utilaje del Puerto y todo el personal de explotación de los muelles, grúas y depósitos.

Existe además una comisión consultiva, compuesta de cinco funcionarios del Concejo Municipal, dos de la Cámara de Comercio y dos de la Administración, para facilitar la expedición de las cuestiones corrientes.

Rotterdam y Amsterdam, como los demás puertos de los Países Bajos, están también bajo el control de la Municipalidad á quien pertenecen. El Estado sólo tiene á su cargo la profundización y conservación del Río, es decir, del acceso al Puerto. Una comisión de seis miembros nombrada por el Concejo Municipal tiene á su cargo las obras de los diques y tiene á sus órdenes un director de obras públicas al efecto mencionado.

Otra comisión se preocupa de la explotación comercial del Puerto; pero la Cámara de Comercio es consultada cada vez que deben tomarse medidas relacionadas con el comercio, la industria ó la navegación.

c) Dentro de este grupo figuran principalmente los puertos franceses, pudiendo servir de tipo á este respecto el Puerto de Nantes, cuyo explotación se halla casi íntegramente á cargo de la Cámara de Comercio.

En Marsella, el principal puerto francés así como en el Havre y Dunkerke, la administración y explotación, aunque aparentemente á cargo de las respectivas Cámaras de Comercio, el Estado se ha reservado una intervención indirecta por medio del ingeniero jefe de la Sección de Puentes y Calzadas á que pertenece la localidad, pero sólo en lo referente á construcciones marítimas de alguna importancia.

Las Cámaras de Comercio que pueden percibir el producido de las tasas portuarias por intermedio de la Capitanía del Puerto, deben invertirlos íntegramente en la explotación. Las vías férreas también están administradas por ella, por intermedio de la Oficina respectiva. En cuanto á los depósitos, hay en Marsella parte entregados á la industria particular, y la mayor parte á cargo de la mencionada Cámara de Comercio de la localidad.

d) En este grupo hay que incluir los principales puertos ingleses, los italianos y los españoles.

Comenzando por el de Londres que fué hasta el año pasado el de mayor movimiento marítimo del mundo, pero que actualmente ha sido sobrepasado por el de Liverpool, es necesario decir de él, lo que con tanta concisión ha dicho Mr. de Cordemoy: «Londres, que es el puerto más grande del mundo, es también el más mal administrado».

La autoridad consta de cinco cuerpos, á saber:

Conservación del Támesis, Corporación de la Casa de la Trinidad, Casa de los lancheros, Servicio de Sanidad y la Policía Metropolitana.

La primera como lo indica su nombre corre con todo lo relativo á la navegación del Támesis, los dragados al mismo y cobra una tasa por medio de los capitanes del Puerto, á los barcos que lo utilizan.

La segunda, cuida del valizamiento y del pilotaje del mismo río. Cobra también las tasas respectivas.

La tercera, tiene el monopolio de la navegación y utilización de las pequeñas embarcaciones.

La cuarta, efectúa el servicio que indica su nombre y depende del Concejo Municipal.

En cuanto á la policía, la de Londres está encargada de la vigilancia del Támesis, pero en los docks existe una policía especial.

La explotación comercial de los docks está en manos de compañías particulares que son propietarios de los mismos.

Como se ha dicho al principio, se trata en este momento de unificar la administración y de expropiar todos los docks particulares con sus depósitos.

Liverpool está bajo el dominio administrativo independiente de la oficina de los docks y puertos de Mersey, que se compone de 28 miembros, de los cuales 24 son elejidos por los negociantes de Liverpool y 4 por la Comisión de Conservación del Río, que son funcionarios gubernativos. Tiene esta corporación, la propiedad completa de los diques y tiene el derecho de ejecutar las ampliaciones, mejoras y servicios que crea oportunos. Efectúa este servicio por intermedio de un ingeniero principal.

Hay otros puertos ingleses administrados por compañías de

F.F. C.C. como el de Southampton y algunos otros municipalizados.

Los puertos italianos son de propiedad del Estado, pero ésta ha delegado en el principal de ella: Génova, su cometido á un consorcio autónomo á cuyo cargo se encuentra toda la explotación del puerto, y que según la ley de creación, tiene por misión: proveer con los fondos especiales que la misma ley le asigne á la ejecución de las obras y á la gestión y cordinamiento de los servicios del Puerto de Génova.

Esta corporación se compone del presidente que nombra el rey, de la asamblea que se reúne dos veces por año de 26 miembros; de los cuales 10 del Estado, 5 funcionarios de Génova; 2 de los F.F. C.C., el alcalde de la ciudad, el presidente de la Cámara de Comercio, un capitán de buque, un armador, un delegado del comercio de Milán y Turín y dos delegados de los obreros.

Hay un Comité Ejecutivo compuesto de diez miembros de la asamblea bajo la presidencia del presidente del Consorcio. Esta se reúne dos veces por mes.

Todo el personal de explotación depende del presidente del Consorcio y se divide en tres grandes ramas: la administrativa, la técnica y la policial.

La primera tiene á su cargo los asuntos generales de contabilidad y tesorería. La segunda, de explotación y los trabajos del puerto y de F.F. C.C. La tercera, la vigilancia del puerto.

Los puertos españoles de Bilbao y Barcelona, están dirigidos por una junta que comprende delegaciones de la diputación provincial, del Consejo General, del Ayuntamiento, de la Cámara de Agricultura, representantes de marina y de los trabajos públicos.

Los puertos importantes argentinos en explotación presentan á este respecto, una gran variedad.

Los de Rosario y Bahía Blanca, son administrados y explotados casi totalmente por empresas particulares que lo hacen por delegación del Estado y bajo la inspección y contralor del mismo. El

primero por la Sociedad Constructora, que lo tiene en explotación por el término de 40 años; el segundo las empresas de Ferrocarriles Sud y Pacífico.

El de Buenos Aires, presenta como se ha explicado detalladamente en un párrafo anterior, diversas formas.

Las dársenas y diques 1, 2, 3 y 4 son explotados directamente por el Estado en su totalidad. El Dock Sud lo es también totalmente por la empresa del F. C. Sud, su propietaria; y en el Riachuelo, el Estado solo administra y explota los derechos á los barcos, por cuanto el almacenaje y transporte de la mercadería, es libre y lo hacen los particulares con sus propios elementos, pero siempre bajo el contralor del Estado.

V

Examinando lo expuesto en el párrafo precedente en una forma general, aparecen desde luego, como común á la generalidad—con las excepciones confirmatorias—ciertas formas que conviene anotar; á saber:

La descentralización y delegación del Estado de su autoridad administrativa en la explotación de los puertos; casi siempre en manos del comercio que debe utilizarlos y bajo la inspección del gobierno ó municipalidades respectivas. Esta tendencia de dar á corporaciones la facultad de administrar ó de emitir su opinión con respecto á los problemas portuarios, es general en la administración de los grandes puertos, aun cuando,—justo es hacerlo constar—en la mayoría de los casos lo ha sido sobre la base de acuerdos ó transacciones, en que el Estado ha admitido la cooperación del capital privado ó municipal, para sufragar los gastos que demandase la explotación ó extensiones necesarias.

Otra característica perfectamente delineada, en la absoluta separación que se ha hecho de los distintos servicios que debe efectuar el Puerto: técnico, comercial, administrativo, entregando cada uno de ellos á administraciones diferentes cuyas funciones establecen con inconfundible claridad reglamentaciones serias; tratando de reducir éstas, siempre al mínimun posible para

cuya tarea todavía se pide la colaboración de personas entendidas en los puertos cuyas administraciones son susceptibles aun de simplificarse.

La absoluta exclusión de las aduanas en la explotación portuaria, no ya en los países libre-cambistas, sino en aquellas francamente proteccionistas, puede también notarse con carácter total, en los puertos extranjeros y en los argentinos, que no sea el de la Capital.

La nacionalización de los servicios de carga y descarga de mercaderías en los muelles, ó la intervención ó reglamentación de la Administración para las cuadrillas particulares que se forman con este objeto, es también de notarse.

Varios son, á más, los detalles que pueden reputarse convenientes, dada la práctica que con ellos se ha conseguido, para todo lo cual, cabe formular la siguiente pregunta:

¿Existen dentro de estas formas de administración, algo que es conveniente y utilizable en el Puerto de Buenos Aires, para mejorar su explotación?

Respecto á la entidad que debe manejarle, es necesario considerar que el Estado, representado por los poderes respectivos, es el que tiene exclusiva jurisdicción en las costas y puertos argentinos. Es él, á más, el dueño del Puerto de la Capital, en donde ha invertido hasta la fecha la suma aproximada de 42.000.000 de pesos oro sellado; habiendo obras en ejecución ó en vías de ser llevadas á la práctica por un valor aproximado de cuarenta y siete millones de pesos oro sellado; cobrando, para resarcirse de estos gastos, las tarifas respectivas para los servicios que efectúa. Luego, pues, por derecho corresponde la administración del Puerto directamente al Estado. Hay además otras razones de conveniencia pública para que esto sea así. Buenos Aires, es el centro vital de la República, punto de convergencia y arranque de casi todas las empresas de ferrocarriles, donde la importación que se efectúa en ella es, aproximadamente de 80 % de la que se efectúa por el resto de los puertos de la República; siendo por consiguiente la principal fuente de riqueza del país, dado los derechos arancelarios que se perciben y donde se debaten grandes intereses; lo que requiere la vigilancia y autoridad del Estado para dirigirlos y manejarlos. Es además asiento de los poderes nacionales, lo que

facilita su ingerencia, permitiendo que con los grandes recursos con que cuenta la Nación,—muy superiores á los de cualquier otra cooperación,—puede el puerto siempre responder á las necesidades que lo demanden, ya sean de complementación como de extensión.

El personal obrero, dependiendo directamente del Estado, posee una quietud que no observa en cualquiera otra forma de trabajo. Lo sabe con grandes recursos ó su alcance y generalmente justo, y esta es otra ventaja evidente para el sistema.

Luego pues, sobre la base de lo expuesto, el Puerto de la Capital debe continuar dependiendo directamente del Estado.

Ahora bien, la forma que debe efectuar esta explotación, debe tener mayor unidad y eficacia, y ponerse al nivel que los progresos alcanzados le exijan.

Sobre este asunto, dado la forma en que se han expresado cuantos han tenido oportunidad de estudiarlo: Ingeniero Kinart de Amberes, Ing. Berdhiem de Stitem, Ing. Joly de la Inspección de Puentes y Calzadas de Francia, etc. y por experiencia propia puede afirmarse, con seguridad axiomática, que es tanto más económica y eficaz la explotación de un puerto, cuanto menos subdivididos están sus servicios. ¿Cómo puede conseguirse esta condición en Buenos Aires?

En primer término, y aun cuando no existen para este puerto las razones de admisión de capitales privados ó municipales en la construcción y explotación de otro puerto, la que, en la mayoría de los casos son los que han motivado la cesión ó delegación de facultades por parte del Estado, dando desde la autonomía total de los mismos como en Génova, hasta una intervención más moderada del gobierno central como en Amberes; no puede dejarse de considerar como muy ventajosa una reunión de los representantes de los diferentes gremios que operan en el Puerto, casi siempre con intereses encontrados, puesto que, lo menos que pueda producir es ilustrar el criterio del gobierno, con el saber de sus prácticas y experiencias.

Esta comisión que tendrá un carácter simplemente consultivo, estaría formada por representantes de la navegación y ferrocarriles, comercio importador, exportador y cabotaje y de ella forman parte

de derecho propio los funcionarios á cuyo cargo se encuentra la explotación del Puerto.

Las ventajas de una comisión así formada, que emitiera su opinión en los problemas portuarios que la necesitasen, son palpables si se considera que en esta forma se estaría la administración en un contacto continuo con las diferentes empresas de negocios que utilizan el puerto, que están directamente vinculados al mismo y cuyo progreso es una de las bases del progreso nacional; las cuales lo conocen hasta en sus menores detalles y á los hombres que efectúan, es grande y pequeña escala su explotación, pudiendo en consecuencia hacer conocer inconvenientes que pasaran desapercibidos al más diligente administrador. Lo expuesto es lo menos que puede hacerse en el sentido de complementar la administración portuaria con cuerpos colegiados de interesados, que, simplifica y hace menos ingrata la acción del encargado de la parte ejecutiva, cuya negación importaría el querer desoir á aquellos que, precisamente podrían aportar el mejor concurso.

En la parte ejecutiva es donde el Puerto de la Capital necesita mayor reforma á efectos de conseguir la unidad que se mencionaba anteriormente.

Para este objeto no es lo más apropiado reunir en la Aduana de la Capital las ramas de la explotación del puerto, que hoy día no están en sus manos, tal como existía anteriormente (época en que la Oficina de Servicio y Conservación del Puerto, dependía de la Aduana) idea que se ha insinuado siempre que se debatía el asunto en cuestión.

En efecto, la recepción, manipuleo, almacenaje y transporte de mercaderías, así como la recepción de navíos, son operaciones de un carácter pura y exclusivamente comercial, que deben responder ante todo, á sus mismas necesidades, por cuanto es el principal interés en juego. Esto se consigue efectuando aquellas operaciones de un modo y con un criterio comercial, procediendo con espíritu de fácil aveniencia, accesible á los intereses del comercio y conciliatorio respecto á las cuestiones surgidas con el mismo, á fin de atraer á la plaza, mercancías que debido á falta de facilidades pudiesen tomar otros destinos.

Ahora bien, no es indispensable entrar en mayores consideraciones para demostrar que la Aduana no es apta para proceder en

la forma indicada; pues su organización responde á un fin exclusivamente de vigilancia y contralor, á fin de que las mercaderías importadas no entren á plaza sin haber abonado los derechos que legítimamente le corresponden. Esta circunstancia complementada con la participación que la legislación aduanera vigente asigna al que denunciase alguna infracción á las mismas, hace prevalecer generalmente un criterio exageradamente fiscal que no es el más apropiado para conseguir el objeto deseado; pero que circunscribiéndolo dentro de ciertos límites, produciendo el mismo resultado, evita mayores inconvenientes. La intervención, debe ser pues, solo en defensa de los intereses fiscales, tratando de obstaculizar lo menos posible el tráfico portuario.

Luego, no sólo no debe dársele lo que le falta de la explotación del Puerto, sino que, sería menester que el manejo de los depósitos, el giro de los buques y de las cargas, y la liquidación y percepción de los derechos portuarios, pasasen á depender de una Dirección del Puerto, organizada sobre lo expuesto en párrafos anteriores. Se reconoce que sería más conveniente la Administración del Puerto dándole todas las facultades á la Aduana que lo que está en la actualidad, porque primaria ante todo la unidad que tanto se necesita, pero aún así estaría bajo de ser el ideal, lo que se comprueba una vez más, si se considera que en ninguno de los puertos de alguna importancia, tiene la Aduana la intervención en los depósitos y en el giro de los buques que tiene en Buenos Aires. Y esto, tanto en los países proteccionistas como en la libre cambista, y no solo en los puertos extranjeros sino también en los argentinos, como Rosario, Bahía Blanca, y el mismo Dock Sud y Riachuelo de la Capital, donde esas funciones están en manos, no ya de otras reparticiones de Gobierno sino de empresas particulares ó de los mismos interesados.

La renta no iba á sufrir perjuicio con la modificación indicada, desde que los bultos no entrarían á playa sin previo despacho de la Aduana y no iban á estar peor salvaguardados con un personal dependiendo de una repartición que no sea la Aduana, porque la honorabilidad y la decencia no es patrimonio de las oficinas sino de los hombres.

Así también, debería pasar á formar parte de la nueva dirección indicada, el movimiento de puentes y wagoes y los otros efec-

tuados actualmente por la oficina de Servicio y Conservación, así como una sección técnica que tuviera la misión de estudiar, proyectar y llevar á cabo las obras, hoy día repartidas en las diferentes secciones del Ministerio de Obras Públicas, las cuales se relacionasen con la explotación del Puerto. Los inconvenientes de esta subdivisión, han sido ya expuestos en el párrafo segundo, lo que exime de relacionar ahora, los beneficios que produciría esta medida.

La dirección proyectada debería contar con el apoyo de una policía especial, sobre los muelles, que, al estilo de Londres, dependiese directamente de ella, á fin de hacer respetar los reglamentos portuarios y sus decisiones, pues resulta tarea verdaderamente fatigosa tener que recurrir á una autoridad extraña en procura de la fuerza pública con el objeto indicado, pues no se obtiene siempre con la premura y buena voluntad que sería de desear. Esta podría formarse sobre la base de la actual comisaría 22, la que continuaría operando de acuerdo con la Policía de la Capital. La vigilancia sobre el agua, así como el movimiento de los buques, en diques, canales y fondeaderos, continuaría á cargo de la actual Prefectura General de Puertos.

Lo expuesto precedentemente se refiere á los servicios que actualmente se encuentran discriminados entre varias oficinas públicas del Estado; tratándose en seguida de los que la explotación es libre; como ser los de manipuleo de las mercaderías en los muelles y plazoletas, aún cuando no sea más que en lo referente al Puerto Madero, donde el Gobierno Nacional cuenta con todos los elementos necesarios para la explotación, dejando la parte del Riachuelo donde no sucede tal cosa, para cuando se hayan llevado á la práctica las obras autorizadas por la Ley del Honorable Congreso N° 5944 de ampliación del Puerto.

Respecto á este servicio y considerando como se ha dicho solo la parte donde el Estado cuenta con todos los elementos de explotación [á saber: dársena Norte y Sud (oeste) y diques del 1 al 4, puede notarse desde luego, que es lo único que escapa á la administración oficial, sin tomar en cuenta la estiba y desestiba de la mercadería, dentro de las bodegas de los barcos, por cuanto siendo los capitanes de los mismos los únicos responsables de esa operación, justo es no obligarles á efectuar lo mismo con determinados elementos,

usándose, por lo regular, un personal de la misma nacionalidad que el de la tripulación del barco. En efecto, la descarga de mercaderías se efectúa con raras excepciones con los guinches oficiales. Las operaciones de descarga que efectúan los interesados con sus propios elementos son muy reducidas y hasta cierto punto constituyen una anomalía que conviene hacer desaparecer, adquiriendo los elementos necesarios para ello.

Los servicios de almacenaje y eslingaje, los presta el Estado con sus propios elementos para todas las mercaderías. Los servicios á oficializarse quedan pues reducidos á las operaciones de carga á buque de frutos y productos del país, destinados á la exportación, es decir, á la menor parte del trabajo en el Puerto.

No hay razón visible pues, para que esta parte de los trabajos no estén en las manos de la administración nacional. En primer término evitaría el inconveniente ya expuesto de pérdida de tiempo y repetición de maniobras, el que se complica con la confusión y trastorno que produce el embarque simultáneo de dos ó tres cargadores en un mismo buque, desde que la mercadería sería embarcada por la administración en el barco á que viniese girada, de acuerdo con el armador del mismo, cuyo precio de embarque vendría ya incluido en la proporción que el Puerto cobra para el transporte, lo que importa no tener que arrimar el wagón al barco respectivo sino cuando su descarga estuviera arreglada y segura. De las demoras que ocurriesen sería responsable la Administración y no el interesado, como sucede actualmente; salvo que ésta fuere originada por retardo en el giro del wagón, la que se permitirá hacer cuando el wagón hubiere entrado ya á Puerto.

Los precios á que se obtendría este embarque por cuenta del Estado, serían muy inferiores á los que rigen actualmente, por cuanto en dicho caso el personal que trabajare revestiría el carácter de permanente, con lo que se consigue rebajar el monto del jornal. Lo comprueba el costo de las operaciones en el Puerto de La Plata, cuando el servicio estaba oficializado que era 2 y 3 veces inferior al que se pagaba en Buenos Aires; y el de la actual estación de trasbordo del F. C. Central Córdoba, aun cuando reviste el carácter de provisoria. Y se explica esta circunstancia, al considerar que en esta forma, desaparecería la superabundancia

de brazos que á este respecto existe en el Puerto de la Capital, llegando al caso de que obrero que consigne en un mes haber trabajado veinte días, ha hecho un buen trabajo, lo que les obliga, como es lógico, á pretender un mayor jornal para poder subvenir á las más elementales necesidades de la vida, sin contar los sinsabores y el desasosiego que la inestabilidad en el empleo produce al obrero, que tan pronto gana un crecido salario, como se ven reducidos á una privación forzada y á veces prolongada. En semejantes condiciones de desorden ningún progreso es posible, ha dicho un distinguido especialista: los medios faltan, falta el coraje....

En Hamburgo, el servicio mencionado está directamente á cargo del Estado, y las condiciones en que se desarrollan los obreros no pueden ser más halagüeñas. En la mayoría de los otros puertos, el Estado tiene una intervención directa en la formación de cuadrillas con dicho objeto y en la utilización de los mismos, ofreciendo á este respecto un ejemplo digno de estudio el Puerto de Génova. En esta forma se conseguiría también tener reunidos bajo una sola mano todo el personal necesario, que alcanzaría según cálculos aproximados á 4.500 hombres, con lo que se facilitaría la tarea de dictar reglamentaciones de trabajo, de acuerdo con sus necesidades y costumbres; por las cuales se obtengan el orden, la serenidad y la eficacia necesaria, al mismo tiempo de conquistarse la tan necesaria buena voluntad del obrero, protegiendo su trabajo y previniendo las necesidades de él y su familia.

Es en esta forma que se consigue vincular al personal obrero con su labor diaria, obteniendo de él un rendimiento muy superior al que da actualmente, al mismo tiempo que se hace más grata su existencia. Bien demuestra esto el ejemplo de Alemania,—aun cuando, quizá, el carácter de esa gente disciplinada y de trabajo, no es muy semejante al de la masa cosmopolita que se utiliza en Buenos Aires,—donde se prohíben ó dificultan las huelgas, donde el obrero es obligado á someterse á una disciplina casi militar, pero también donde se dan escuelas gratis á los obreros y sus hijos; y donde se le da vivienda casi gratis y facilidades inmensas para adquirirlas.

Sí, forzoso es reconocerlo; la práctica, la conveniencia general

y los más elementales sentimientos de humanidad, demuestran la necesidad de preocuparse de estos importantes asuntos, sobre todo donde el trabajo acumula gran cantidad de brazos en un mismo lugar.

Es conveniente y necesario proteger el trabajo del obrero contra los accidentes, la invalidez y la ancianidad, asegurando su vida en este caso y la de su familia en caso de fallecimiento, de acuerdo con los servicios prestados y según el número de años que ha dedicado á la labor portuaria, mediante la cooperación del capital del Estado con el de ellos mismos. En esta forma se evita que el obrero impedido ó mutilado en el trabajo quede á la merced de la casualidad.

Es conveniente y necesario proporcionarle albergue cómodo, barato y próximo al lugar donde diariamente debe reanudar su tarea; substrayéndolo á la desmedida ambición de ciertos capitales privados; evitándole pérdida de tiempo enorme en molestos viajes, y facilitando así la acción moralizadora de una propaganda de templanza ó instrucción á base de escuelas y bibliotecas populares.

El tema es seductor, pero demasiado complejo y delicado como para ser tratado superficialmente en el curso de esta exposición. Merece un estudio especial y detenido, pues es un factor del que depende en gran parte la prosperidad del Puerto.

Reasumiendo, pues, lo expuesto en este párrafo, puede establecerse la conveniencia de dotar al puerto de una Dirección General única, así como una comisión consultora, siendo las funciones de esta Dirección las siguientes:

Giro de los buques y mercaderías; carga y descarga en los muelles, manipuleo de las mercaderías en los depósitos y plazoletas, almacenaje de las mismas, manejo de guinches, puentes y esclusas y demás aparatos de la explotación, policía en los muelles, estadística del movimiento marítimo y comercial, liquidación y percepción de los derechos de puertos, que representen la retribución de un servicio, arrendamientos de terrenos, iluminación del puerto, preparación, construcción y conservación de los elementos de explotación, almacenes, vías, material rodante, etc.

Se ha expuesto la idea mencionada en una forma general, debiendo las mismas complementarse con las modificaciones de las reglamentaciones y leyes vigentes, en armonía con lo relacionado,

cuya mención es cuestión de detalle, y por consiguiente impropia de esta memoria.

Pocas palabras aun sean dichas, antes de terminar, respecto á las gestiones hechas para modificar el orden de cosas establecido en la Administración del Puerto desde que comenzaron á librarse al servicio público las primeras secciones del mismo. Desde aquel entonces estas funciones estuvieron repartidas entre la Aduana de la Capital y la Prefectura Marítima, dependiendo algunos servicios á veces de la primera y á veces de la segunda, habiéndose llegado el caso, el año 1891, de darle tambien por decreto de gobierno intervención en el puerto á la Intendencia Municipal.

Estas jurisdicciones que desde aquel entonces han sido celosamente defendidas por aquellas reparticiones, quizá con más amor propio que razón, basándose en las ordenanzas vigentes de Aduana que solo rigen en dicha forma para parte del Puerto de la Capital, son las que han conducido al Estado que no tardó en hacerlo público el ex ministro de Hacienda Dr. Terry en la memoria correspondiente al año 1905 presentada á la consideración del Honorable Congreso en Marzo de 1906. En ese documento, despues de considerar el punto, reasumió su opinión manifestando que no era posible con todas las autoridades que tenían intervención en el Puerto, que existiera la uniformidad de procedimientos que demandaba la explotación del mismo, ni menos requerirse la unidad de acción necesarias en funciones tan complejas y delicadas.

Posteriormente las comisiones de jefes de oficina y comerciantes formadas por el P. E. para que le asesoraran respecto de las necesidades portuarias, en Octubre de 1906 y durante 1907, coincidieron ambas en las mismas apreciaciones; el mal principal radicaba en la falta de unidad en la Administración.

El asunto fué tambien objeto de una iniciativa parlamentaria á mediados del año pasado que pende aún de la consideración del H. Congreso.

Pero aún cuando la implantación del nuevo sistema tenga de su parte la desventaja de tener que modificar un orden de cosas ya

establecidas y complicadas, tendrá que hacerse en tiempo no lejano, pues á medida que el movimiento del Puerto siga su progresión ascendente y se multipliquen sus instalaciones, los inconvenientes de su Administración, aumentando en relación, se harán más palpables y perjudiciales. Esta reorganización de los servicios portuarios tendrá que venir, pues, forzosamente con el tiempo, impelida por las circunstancias

Agosto de 1910.

EDMUNDO PALMA,
Ing. 2º Jefe del Puerto.

El alcance de los arts. 17, 18 y 20 del decreto de 5 de Junio de 1907

REGLAMENTANDO LAS FUNCIONES DE LOS TRIBUNALES DE VISTAS

En una de las últimas sesiones del Tribunal de Vistas que funciona en la Aduana de la Capital, se han suscitado divergencias de opiniones con respecto al alcance de algunas de las prescripciones del decreto del Ministerio de Hacienda, de fecha 5 de Junio de 1907, reglamentando las funciones de dicho tribunal.

Con este motivo, dicha corporación ha creído de su deber hacer conocer á la superioridad las divergencias producidas, á fin de que sometidas al Ministerio de Hacienda, resuelva en definitiva la verdadera interpretación que debe darse al artículo 17 del recordado decreto, evitando así los perjuicios que en la actualidad se palpan, por la falta de uniformidad de criterio que hoy se observa en los casos como el presente.

Como miembro del Tribunal de Vistas y autor de la tesis en contrario de la sustentada por la mayoría del mismo, me permitiré hacer un ligero estudio de las razones que me han inducido para opinar en la forma que desenvolveré más abajo, sin creer con esto que voy á ilustrar á los encargados de resolver el caso planteado por la Administración de la Aduana ante el señor Ministro de Hacienda.

El decreto de 5 de Junio de 1907, modificando la reglamentación de los Tribunales de Vistas, faculta á los comerciantes para

que, en casos de duda sobre la clasificación de una mercadería, recurran á la Aduana á fin de que ésta establezca el aforo correspondiente.

Por el artículo 17, que es el que se discute, se dice que para los casos antes citados, los interesados se presentarán al jefe de la Oficina de Vistas, quien reunirá á los vistas del ramo (que forman la junta á que se refiere el decreto de 5 de junio) á fin de que previo estudio de la mercadería consultada, la clasifiquen, pudiendo recurrirse ante el Tribunal, en el caso de no estar conforme con ella dentro de los tres días de notificado el comerciante.

Las solicitudes serán presentadas por duplicado, acompañadas de un doble juego de muestras, una de las cuales será devuelta sellada á los interesados, archivándose la otra en la jefatura de vistas, agrega el artículo 18.

Cuando el Tribunal confirma por unanimidad los fallos de la junta de vistas de un ramo, en los casos á que se refiere el art. 17 recordado, son inapelables; pero cuando exista una ó más disidencias, serán apelables para ante el Ministerio de Hacienda.

Un comerciante, X, el día 26 del mes de Julio del año 1907, se presentó á la oficina de Vistas, pidiendo que de acuerdo con el Art. 17 del decreto de 5 de Junio de 1907, se le certificara á qué partida de la Tarifa de Avalúos, correspondía la muestra de presilla de algodón para calzado que adjuntaba. La junta del ramo, por unanimidad, informó que la mercadería consultada debía ser aforada de acuerdo con la partida 2392.

Tres años y meses despues, el 23 de Agosto del corriente año, un vista del ramo de Mercería que había informado con sus demás colegas en aquel entonces, que la presilla correspondía á la partida 2392, se le ocurre que la mercadería pedida á despacho por el comerciante X, no debía aforarse como opinó en aquel entonces, sino á la partida 2753 del Arancel.

Iniciado el sumario y llamado á declarar, el comerciante se concretó á manifestar lo siguiente: que su declaración la había hecho teniendo en cuenta la solicitud N° 61, que con la muestra sellada y

lacrada le fué devuelta y en la que la jefatura de vistas certificaba que de acuerdo con la opinión de la junta de vistas, correspondía su trencilla á la partida 2392.

Sometido el caso al Tribunal de Vistas, se discute la diferencia de calidad, y de aquí surge la teoría de que no habiendo sido confirmada la opinión de la Junta de Vistas que evacuó la consulta N° 61 de fecha 26 de Julio de 1907, el Tribunal de Vistas puede en cualquier momento abocarse el conocimiento del asunto, confirmando ó modificando esa clasificación á pesar del tiempo transcurrido, dos años.

Ahora bien: cuando un importador, haciendo uso del derecho que le acuerda el artículo 17 de este decreto, se presenta ante la Aduana pidiendo se le clasifique un artículo dado, el que por unanimidad los vistas de la junta del ramo á que pertenece, dicen que corresponde á la partida que ellos indican, y no habiendo sido objetada esta clasificación, dentro de los tres días que le acuerdan al comerciante y al Jefe de Vistas, puede el Tribunal de Vistas en cualquier tiempo abocarse la clasificación y revocar el informe de los vistas de la junta del ramo?

Este es el interesante caso que vamos á estudiar.

En mi opinión, el informe dado por unanimidad por la junta del ramo sobre el aforo que corresponde á la mercadería consultada, queda de hecho firme, consentida y tiene fuerza ejecutoria, siempre que los interesados ó el jefe de vistas no hagan uso del Art. 20 del mismo decreto, que dice que, «dentro de los tres días despues de notificada la resolución recaída en la consulta, podrá interponerse apelación ante el Tribunal, el que sólo en este caso puede rectificar ó reconsiderar la clasificación de la junta del ramo.»

No es admisible suponer lo contrario. Si al comerciante se le devuelve sellado uno de los ejemplares de la solicitud que con la muestra del artículo que pide á la Aduana le clasifique, diciéndosele que de acuerdo con lo informado por la junta del ramo, su mercadería pertenece á tal partida y más tarde se exhibe la muestra consultada en el muestrario que en cumplimiento del art. 22 del decreto de Junio de 1907, el Tribunal lo forma con referencia á sus resoluciones y á la tarifa de avalúos, es de suponer que con dicha clasificación puede el comerciante hacer su manifestación sin temor de equivocarse, desde que han pasado los tres días que tanto

éste como la Aduana pudieron objetar la clasificación de los vistas de la junta del ramo.

Pero si el Tribunal tiene facultad en cualquier momento para revocar la clasificación dada por unanimidad de votos por los vistas: por qué entonces el art. 20 del decreto de la referencia, concede solo el plazo de tres días? ¿Para qué el jefe de vistas sin más trámite devuelve las solicitudes en la forma determinada por el art. 18 á los interesados y exhibe la mercadería consultada en el muestrario?

Si la clasificación tiene forzosamente que ser consentida por el Tribunal, deben ser sometidas á este cuerpo todas las consultas sin excepción; de lo contrario, todas ellas carecen de valor legal y el comerciante que amparándose en la disposición ministerial que concede las consultas, queda como antes sin saber si la declaración que hace á la Aduana es la que corresponde.

Cabría aquí preguntar para qué casos regirá entonces el art. 20 del derecho, que se refiere al plazo de tres días para las apelaciones.

He sostenido y sigo creyendo que no es correcto que como en el caso de la consulta del comerciante que ha dado motivo á esta discusión en el Tribunal, se pretenda que éste, despues de dos años y medio, pueda revocar el informe producido por la Junta del ramo. Vuelvo á decir que en mi concepto, éste ha quedado consentido por las razones antes expuestas, es decir, por haber pasado el tiempo legal para intervenir.

De lo contrario, irritante sería la situación en que se colocaría al comerciante X, que después de haber estado pagando los derechos sobre un aforo, por ejemplo, de un peso oro el kilo, de acuerdo así con lo informado primeramente por la Junta del ramo, y como consta en la solicitud cuya muestra sellada se le ha devuelto y conserva, el Tribunal dispusiera que el aforo indicado por los vistas en aquel entonces, no es el de un peso oro el que corresponde sino uno menor ó sea cincuenta centavos oro el kilo.

Cabría aquí preguntar, á quién reclamaría el comerciante X,

por lo pagado demás en concepto de derechos á la Aduana durante el lapso de dos años y medio.

El caso puede presentarse á la inversa tambien. Opinar los vistas de que debe pagar \$ 5 una mercadería y el Tribunal resolver después que es de 2.

C. M. CASTRO VIDELA,
Vista y miembro del Tribunal de Vistas
de la Aduana de la Capital.

NOTA: Para terminar, séame permitido hacer presente que después de escritas estas líneas, he tenido conocimiento de que la Administración de la Aduana, al elevar la nota al Ministro de Hacienda, relacionada con estas divergencias de opiniones suscitadas en el seno del Tribunal con respecto al alcance de algunas de las prescripciones del decreto de 5 de Junio de 1907, que á estar á los términos del decreto de la referencia, mi tesis es la exacta y que el Tribunal está inhibido para modificar el dictamen de la Junta si el asunto no es sometido á su decisión en el término estipulado en el decreto.

Entra después á debatir la tesis contraria, sostenida por otros miembros, entre ellos la del Presidente que consideran que el Tribunal puede en cualquier momento abocarse el conocimiento del asunto confirmando ó modificando esa clasificación.

El servicio del Resguardo

CONTRIBUCIÓN Á UN PROYECTO DE REFORMA

En los actuales momentos en que se toma con afán el propósito de colocar nuestra Aduana á la altura que le corresponde por el desarrollo de nuestro comercio, y la ampliación que ha sufrido nuestro puerto; ahora que se ha entrado en una franca era de reformas é iniciativas en las leyes impositivas, como así mismo las Ordenanzas de Aduana; que se ha estudiado y corregido fundadamente nuestra tarifa de avalúos é innovada un cúmulo de mejoras en las reparticiones del Ministerio de Hacienda, sería de todo punto indispensable abordar de lleno la reforma de la organización fundamental del Resguardo de la Capital, importantísima dependencia de la Aduana, cuyas ordenanzas no han sentido modificación ninguna desde que fueron dictadas, en tiempo que nuestro puerto era playa abierta, rada, donde las operaciones se efectuaban con vapores y veleros que operaban fondeados lejos, muy lejos de la ribera.

No obstante haber cambiado radicalmente el modo de operar en el Puerto, haberse acrecentado nuestro comercio en cantidad y forma imprevistas, no obstante todo esto, las Ordenanzas á que se ajusta el Resguardo no han sido modificadas, existiendo hoy día como en el año 1866 en que fueron redactadas. Así, por ejemplo, tenemos un artículo por el cual las operaciones del Resguardo para los buques surtos en el Puerto se efectúan en el intervalo de

tiempo que hay de sol á sol, sin que este horario haya sido modificado más que de palabra y se tienen casos en que los agentes de vapores han exigido como tiempo para sus operaciones el que indica ese artículo.

Existe otra disposición por la cual el guarda debe permanecer á bordo del vapor desde su entrada y se le dé libre plática para efectuar sus operaciones hasta que las termine y salga del puerto; anacronismo este que no tan sólo es mal mirado y cargoso para los agentes del barco, sino tambien inmotivado, desde que en horas no hábiles para operaciones, la agencia paga un guarda para servicio extraordinario y por lo regular, no es el mismo nombrado para atender las operaciones generales del vapor.

Hay en cambio otros artículos de las ordenanzas que han caído en desuso, siendo de conveniencia general su aplicación.

Así por ejemplo: Los vapores que pasan de tránsito por nuestro puerto, pueden operar en horas inhábiles sin que tengan que abonar un servicio extraordinario; pero como *conditio sine qua non* se ha establecido que el vapor en tránsito debe zarpar el mismo día de su llegada. Sin embargo, aquí en nuestro puerto, á los vapores de tránsito al litoral que llegan de Montevideo, se les conciente el trabajo en horas extraordinarias sin que zarpen el mismo día, obligando á un guarda á atender sus operaciones, sin derecho á retribución por ese servicio extraordinario.

Bien, no sólo son estas observaciones las que hubiere que hacer, sino que las Ordenanzas por las que se rige el Resguardo, es de imprescindible necesidad que sufran una reforma radical, ante todo en su organización, atendidas la diferenciación de condiciones de los tiempos en que fueron dictadas.

Tender á esa reforma, contribuir á ese propósito, es el deseo que me anima en el presente artículo, en el cual me propongo señalar deficiencias, apuntar defectos y contribuir con la experiencia personal adquirida á corregir inconvenientes que darán por resultado, evitar filtraciones de la renta fiscal.

Dije que era necesario una reforma fundamental en el Resguardo. Para mejor inteligencia del lector, es indispensable que se indique la forma de su funcionamiento.

Esta dependencia de la Aduana *en nuestros diques*, es innecesaria, aunque se ha dado en decir que es un control más en la jurisdicción

dicción de la Alcaidía. No es así sinembargo. La Alcaidía tiene sus resortes de control particulares, que hacen innecesario el del Resguardo. Prueba de ello es, que son pocos los casos—por no decir ninguno—en que el Resguardo ha controlado ó indicado una operación dolosa verificada en la jurisdicción de la Alcaidía, salvo en aquellos muy fáciles en que se ha guiado por una denuncia; como hace poco tiempo ha pasado.

En efecto.—Los diques de nuestros puertos están divididos por el régimen del Resguardo y á los efectos de la descarga de mercaderías—Ribera Oeste—en cinco á seis secciones á cargo de cada una de las cuales se determina un empleado—guarda de abordó. Este debe controlar todas las operaciones que efectúe el vapor mientras esté atracado á su sección. He aquí la gran dificultad, pues los vapores que operan en nuestro puerto son enormes transatlánticos, que tienen cuatro, seis y ocho bodegas, que operan á un mismo tiempo, descargando mercaderías á depósito fiscal á wagones de Catalinas y de despacho directo, traspasando y aún alijando. ¿Y cómo es posible que un solo empleado pueda atender seis ó más manos de trabajo que distan unas de otras hasta ochenta metros? Y en la suposición de que pudiera ver la salida de las lingadas de todas las bodegas, ¿cómo podría controlar la cantidad de bultos, envases, marcas y números de cada uno de los que llevan una lingada, haciéndose muchas veces éstas con 20 ó 25 bultos diferentes? ¿Y cómo podría atender al mismo tiempo una operación de depósito y una de alije?

Esto es de todo punto imposible. Baste decir para demostrarlo que la agencia del vapor interesada al mismo tiempo que la Aduana en conocer la ubicación de los bultos en la descarga, ocupa para controlar ésta un empleado por mano de trabajo, es decir: que para lo que el Resguardo pone ó cree necesitar un empleado, la agencia dedica seis ú ocho, vijilados todos por un encargado de la operación que trata de verlo todo por ser de su interés.

Estos inconvenientes se presentan al guarda de abordó en el caso de atender sólo un vapor; pero este caso no es el vulgar. Por lo general, un guarda tiene á su cargo dos ó tres vapores y entonces el control que se intenta es imposible.

Indicaré sin la idea de arrojar cargo alguno sobre los guardas,

que proceden á la árdua tarea respondiendo á un estado de cosas que no está en sus manos modificar, el modo de que se valen para poder dar la relación de descarga del vapor confiado á su custodia con la convicción de que el denunciarla para que se reforme, redundará en su beneficio.

La agencia del vapor como dejè dicho, está interesada por conocer la operación de descarga en todos sus detalles, es la encargada de tildar ó de cruzar en el índice que en jerga aduanera—así se llama—con lápices de colores, las mercaderías que fueron descargadas á depósito como las que hallan en wagones y el alije. Son estos documentos los que suscribe de buena fé el guarda. Es decir entonces, que el Resguardo, al finalizar la operación del buque, no sabe de ella más que lo que le ha indicado el agente por sus medios de control.

Citaré un único caso para que se note cuan perjudicial es este funcionamiento.

El vapor A descarga á depósito la totalidad de los bultos que expresa el manifiesto general. Entre ellos figuran dos cajones marca ML N° 1 y 2. Al terminar la operación, en la relación de descarga del Resguardo figuran dichos cajones descargados al depósito; el depósito á su vez, pasa la relación de que esos dos bultos han faltado de la descarga del vapor. Se exigen las informaciones á una y á otra repartición y las dos se aferran en la exactitud de sus indicaciones de descarga.

Es decir, que en el espacio de lugar que hay entre el buque atracado á la ribera y el depósito al cual descarga han desaparecido dos cajones; porque figurando descargados para el Resguardo al depósito, éste dice no haberlos recibido.

¿Entre tanto que ha pasado? Sencillamente; los cajones no han venido á bordo y la agencia, presumiendo que han pasado desapercibidos para los apuntadores, los dá como descargados y esa indicación es la que ha recibido el guarda de abordó.

Cuando llegan las informaciones, el agente se da cuenta de que esos cajones no habían sido embarcados en el extranjero, pero como han pasado las cuarenta y ocho horas para hacer las rebajas que establece el Art. 51 de las Ordenanzas de Aduana, por no incurrir en la multa que indica el Art. 917 de las mismas, se empeña en la información que anteriormente ha dado.

El Resguardo entonces, por no haber podido controlar y por haber recibido una mala indicación del agente, da informes en abierta oposición con la Alcaldía.

No siendo por consiguiente como dejo demostrado, so pena de aumentar 10 veces el personal de Resguardo—y ésto sin resultado práctico ni beneficioso—necesario el control de éste á la Alcaldía, creo que este personal es redundante *en el servicio de los diques*.

Habiendo hablado del índice de descarga, se hace necesario también un pequeño párrafo á este respecto.

El Art. 46 de las Ordenanzas de Aduana establece expresamente, *que la agencia del vapor* debe presentar tres copias en español del manifiesto general del buque; una de las cuales es para la Oficina de Registros, otra para la Alcaldía y otra para el Resguardo, debiéndose entregar ésta al guarda de abordó. No obstante esto no se cumple por un hábito establecido y esa copia queda en poder de la Oficina Central del Resguardo, dejando sólo en poder del guarda, una reproducción de aquella casi siempre defectuosa, contrariándose así la disposición del artículo citado.

EL REMOVIDO

Hasta aquí únicamente me he ocupado de las operaciones efectuadas en los diques y en aquellos vapores de mercaderías de importación.

Ahora indicaré deficiencias en el removido ó sea en los vapores que trabajan con mercadería nacional y entre puertos nacionales.

Para estas operaciones se ha destinado la ribera Oeste de la Dársena Sud, Boca y Barracas.

El inconveniente para el control, es el mismo que en los diques: falta de personal. Pero si en los diques el personal del Resguardo es inoficioso por no necesitarse su control, aquí por el contrario, en las riberas de y para los buques que trabajan en el removido, es esencialmente útil y de ineludible necesidad.

Todos sabemos que es aquí donde con mayor facilidad se pueden practicar operaciones fraudulentas.

Haré como al referirme á la descarga de los efectos de importación, una relación de cómo se atienden las operaciones. Conocer

cómo funciona una sección de removido, es conocer en general esta operación.

Hay secciones que tienen una extensión de ribera de 4 á 6 cu-
dras, y en éstas no sólo un guarda atiende 2 ó 3 vapores, como en
la descarga en los diques, sino que tienen á su cargo 7 y 8 vapores
que están al mismo tiempo, unos cargando y otros descargando de
carros y lanchas.

El guarda instalado en la ribera, en una casilla, en medio de su
sección, debe atender todas las operaciones que efectúen los va-
pores que están á su cargo. Uno solo de éstos, sabe tener á su
frente doce ó quince carros cargados con mercaderías variadas, de
distintos envases y contenidos, que está recibiendo á granel se po-
dría decir, fardos y cajones, los cuales son anotados por los comi-
sarios de abordó, ayudados por empleados de la agencia del vapor.
Es digno de ver el despliegue de actividad puesta en juego por estos
empleados, para dar cumplimiento á sus obligaciones no obstante
lo cual lo logran defectuosamente.

Hay vapores de removido, que hacen la carrera del litoral parti-
cularmente, que descargan en 24 á 36 horas cuando más 700 ú 800
toneladas de mercaderías y cargan otras tantas al mismo tiempo.

Vemos que es imposible para un solo hombre, cumplir con el con-
trol de uno de estos vapores.

No es lógico entonces pedirle á un solo guarda del Resguardo
atienda las operaciones de 7 ú 8 vapores que, como dije, tenía con-
fiados á su custodia unos descargan á carros, otros cargan de ellos,
unos trasbordan, otros alijan en segunda aduana, cuando no llega,
otro mas en momento dado, con pasajeros y equipajes, los cuales
debe fiscalizar. Y esta operación también le está encomendada.

El guarda se dedica á cruzar la guía de removido sacada por el
agente con las papeletas que al pasar por la ribera le han entre-
gado los comisarios de abordó.

Es tal la cantidad de mercaderías y el apuro con que se embar-
can, que se presentan casos como los que relataré, típicos en extremo
y que deslinean detalladamente, la forma en que se trabaja en el re-
movido.

Un vapor ha salido del puerto de Buenos Aires el 14 de Junio
por ejemplo, con destino á Posadas, y el 15 del mismo se ha sa-
cado una guía de removido para ese viaje del vapor, que certi-

fica llevar á bordo una partida de sal. No es común que la guía lleve una fecha posterior á la salida del vapor, pero es muy frecuente ver un vapor salir el 14 de Junio á las 9 a. m. de Buenos Aires con destino á Posadas y la guía sacada el mismo día. ¿Y cómo puede ser regular ésto si las oficinas del Resguardo que autorizan en la guía la operación que ella expresa, recién á las 10 1/2 a. m. empiezan á funcionar?

Se argüirá: ¿Y qué inconveniente existe en que se embarque á granel mercadería nacional? ¿Qué necesidad de controlarla existe? ¿Y qué supone que la guía sea sacada con fecha posterior á la de haber zarpado el vapor?

La respuesta es lisa y llanamente: El contrabando. ¿Cómo? sencillamente: Un vapor cargado que no puede ser controlado en todas sus operaciones, se presta que embarque de trasbordo mercaderías que luego irán incluidas en las guías de removido, y sin necesidad de embarcarlas, si este vapor viene en tránsito del extranjero—como sucede con los que vienen de Montevideo en tránsito al Salto—no necesitan embarcarlas, pues la tienen en sus bodegas ú otras dependencias.

Fácilmente entonces llegan á puertos nacionales, certificados como efectos de removido por la principal aduana de la República, mercaderías que no han satisfecho derechos.

EL DESPACHO DIRECTO ATENDIDO POR EL RESGUARDO

El despacho directo en wagoes, de maquinarias ó efectos de corralón, atendido por el Resguardo—y solo me refiero al que se verifica en los diques y dársenas, excluyendo el que hace el depósito del destacamento de la Boca—ofrece inconvenientes y peligros por cuanto el fisco fácilmente puede ser burlado con esta operación.

Es tal vez la que ofrece más facilidades al comercio deshonesto para llevar á cabo casi con entera impunidad, operaciones fraudulentas.

- 1º Por aquel inconveniente que dejé apuntado, al reseñar la descarga de los buques de ultramar: «imposibilidad de parte del guarda de abord, para controlar las operaciones que efectúa su vapor».

2º El personal de guardas del Resguardo, no es el mas competente para estos despachos; por la falta de práctica en esta operación, para conocer las artimañas puestas en juego por los «habitues», del contrabando documentado.

3º Por falta de personal, balanzas, herramientas, etc. para la parte material de la verificación.

Voy á reseñar esta operación, para que se note cómo se facilita el dolo en ella:

El despachante pide á un ferrocarril particular lleve al puerto el número de wagones que necesita, para cargarlos con destino á un punto de la provincia ó del interior de la República.

Este ferrocarril coloca en las vías muertas que con ese destino existen á las entradas al puerto, los wagones pedidos.

Ahora, el despachante solicita de la Oficina de Servicio y Conservación del Puerto, que por intermedio de la Sección Movimiento, lleve esos wagones frente al vapor «Z» que se encuentra atracado á la Sección A, del dique B.

Una vez cargados los wagones, la misma oficina los lleva nuevamente á las vías muertas, de donde son retirados por el ferrocarril particular para el destino pedido.

Esta operación es tanto más rápida, cuanto más se ocupe de ella el interesado; pues la Oficina de Servicio y Conservación del Puerto, necesita las vías del tráfico expeditas. Dura en general de 4 á 6 horas. Supongamos entonces que el manifiesto general del vapor «Z», pide entre otras partidas lo siguiente:

Marca M. N. Números 1/10, 10 c/maquinarias, etc., documentadas á despacho directo.

El despachante presenta en las oficinas de la Aduana sus parciales, y éstos siguen su curso normal hasta que llegan á mano del Vista. Este, en la imposibilidad de trasladarse á bordo y verificar en una bodega de 1500 á 2500 metros cúbicos, atestada de fardos y cajones la mercadería pedida, pone en el parcial la siguiente providencia: «bajar al depósito los números 6 y 9 para su verificación.» Una vez bajados y verificados por el Vista, éste encontrándolos conformes á lo pedido, escribe un segundo mandato: «Verificado conforme, entréguese previo ser pesados por el Resguardo.»

El Resguardo entonces se encuentra con la eterna dificultad: no poder verificar la mercadería, ni siquiera controlar si los bultos

son tantos como los pedidos. Lo primero, por las faltas que he indicado al comenzar este capítulo; lo segundo por no serle posible al Guarda controlar por entero la operación.

¿Y si para esta operación se ha pedido habilitación de horas extraordinarias que es lo muy general? Entonces el caso se complica, por vendrá á atender la operación en estas horas, un empleado que no está al corriente de las efectuadas por el vapor, y que ni siquiera tendrá la documentación.

Sin embargo, el despachante puede haber fraguado uno de estos ardidés: El manifiesto general pide como dije, marca M. N. números 1/10, 10 cajones con 8000 kilos maquinarias.

Tres ó cuatro de estos cajones—los convenientes—pueden venir sin números y colocárseles cuando se conozca lo pedido por el Vista, y entonces á éste se le dan los bultos que convenga.

Mientras tanto los otros cajones pueden traer mercaderías muy distintas á las manifestadas, por ejemplo, armas, ferrietería, drogas, etc., fiados en la imposibilidad de ser verificados ni controlados por el Resguardo.

También puede aventurarse el caso de traer los bultos sin manifestar, ó traer dos series de las mismas marcas y números; uno con maquinarias, en la que intervendrá el Vista, y el otro con mercaderías para contrabando.

Se me argumentará que no es probable; pero yo preguntaría: ¿Quién puede constatar la existencia de determinados bultos en una bodega que como dije, tiene cuando menos 2000 metros cúbicos, abarrotada de cajonería y otros bultos?

Nada difícil entonces que en momento oportuno, sobre todo de noche, sean desembarcados en wagoes, en los pocos minutos que se necesita para hacerlo, con la pluma mismo de abordó, esos cajones.

Y una vez desembarcados ¿quién puede controlar de dónde es esa cajonería que se encuentra en los wagoes, cuando muchas veces existe frente al vapor «A» en el dique 3 wagoes con cajonería del vapor «B» del dique 2? La operación no es imposible, podría hacerse, por que si en el puerto se lleva á cabo el contrabando en condiciones mucho más difíciles, en los mismos depósitos fiscales, como ocurrió hace poco en el dique 4, sección 3ª, cuando se pedía despachar comestibles resultando pañuelos de seda, ¿cómo no ha de

suponerse que en esta operación en que abundan las facilidades, no se ha de intentar contrabandos?

Bien: una vez estos bultos en los wagones y terminada la operación, la oficina de Servicio y Conservación del Puerto los saca á las vías muertas, y si los wagones son del F. C. S., éste los lleva al destino pedido, á la Estación Zola por ejemplo; y tenemos en pocas horas internada en plena Capital mercaderías de contrabando, de donde pueden ser llevadas fácilmente á cualquier casa de comercio.

VERIFICACIÓN DEL RANCHO EN LOS VAPORES

A esta verificación de gran importancia y minuciosa en las Aduanas de Inglaterra, Francia, Alemania, Italia, etc., se le presta en la nuestra una relativa atención.

Nuestras Ordenanzas facultan para la verificación del rancho y pacotilla de los buques, á los mismos guardas de abordó. El Resguardo ha encomendado esta función á un empleado, secundado por uno ó dos ayudantes. Creo lógica y conveniente esta disposición, pero debía dársele más amplitud.

Sólo se dedican los referidos empleados á la verificación de la despensa de abordó y de los camarotes de los que suponen con fundamento contrabandistas. Pero es el caso, que éstos habiendo sido tomados infraganti en sus mismas dependencias muchas veces, buscan otros lugares para traer el contrabando.

En la verificación hecha con este propósito en las Aduanas extranjeras, se ha sabido encontrar mercaderías para el contrabando dentro de los mástiles, que son huecos por ser de acero en los vapores modernos; en el túnel del árbol de la hélice; en la caja de humo situada debajo de la chimenea y en la de cadenas, donde fácilmente pueden venir en pequeños cajones.

Por eso, considero bueno el sistema adoptado para esta verificación por el Resguardo de la Capital, aún contrariando la disposición de las Ordenanzas de Aduana, pero con un cuerpo mayor é idóneo en los escondites de un vapor y dejando por completo las contemplaciones que á este respecto se tienen con las agencias de vapores.

LA VIJILANCIA COSTERA

Otra de las frases del servicio del Resguardo, digna de atención por los continuos casos de fraude que se producen, es la vijilancia de las riberas de nuestro Puerto.

Solo la costa Oeste del Río, desde el Retiro hasta Puente de Barracas, tiene una extensión de 10 kilómetros; la costa este del Riachuelo desde su desembocadura hasta el mismo puente, tiene 3 kilómetros de extensión.

Si continuamos por ambas márgenes del Riachuelo, desde el Puente de Barracas hasta Puente Alsina—en que el río es navegable para embarcaciones hasta de 6 pies de calado y donde funcionan algunos establecimientos importantes—tenemos 8 kilómetros más de ribera.

Y si para concluir, agregamos todavía los muelles del Dock Sud y las riberas del Arroyo Maciel—foco de contrabandistas—que salen al partido de Barracas al Sud (Avellaneda) y decimos que todo esto está vigilado por 56 hombres que tiene el Resguardo con este fin, parecerá extraño al lector.

No obstante, este plantel no es el efectivo, por que hay que descontar el jefe y empleados que hacen servicios de oficina, y otros guardacostas que se emplean durante el día en operaciones de reembarcos, etc.

Además, el Resguardo, indudablemente por la falta de personal, solo hace la vijilancia de la costa desde la dársena Norte al Puente de Barracas por la Ribera Oeste, en patrullas que de noche recorren de tiempo en tiempo la ribera, haciendo notar su asistencia en los destacamentos, dejando en completo desamparo y en abierta libertad para contrabandear la costa este del Riachuelo, desde la platense hasta el Puente de Barracas; ambas márgenes de este mismo río hasta Puente Alsina, el Dock Sud y el riacho Maciel.

Y nótese que por estos tres últimos puntos, el desembarco y la salida se facilitan por la falta absoluta de autoridad aduanera y policial al Partido de Avellaneda de donde con facilidad se entra á la Capital.

Un bote que hubiera cargado en sus dobles fondos, ó un pontón que lo hubiera hecho en sus bodegas, durante el día en los diques

y antes de oscurecer por no llamar la atención, amarrara ó fondeara en los muelles ó costas de que he hablado, con toda libertad sin ser observado ni molestado, podría descargar sus mercaderías de contrabando. No conozco caso —y esto fundado en mis investigaciones personales— que un empleado ó guardacosta haya recorrido estos puntos.

MANUEL M. LEMA.

SECCIÓN ADMISTRATIVA

I—DECRETOS

Puertos de la Capital y La Plata

ADQUISICIÓN DE GRÚAS

Buenos Aires, Agosto 12 de 1910.

Visto este expediente, del cual resulta que las tres grúas presentadas por los Sres. Van Perborgh y Villemen, en virtud de la licitación practicada el 10 de Septiembre de 1909, no llenan las condiciones estipuladas; y atento la presentación de los mismos ofreciendo en venta dichas grúas por el precio de \$ 2480 o/s cada una, y

CONSIDERANDO:

Que según resulta de lo informado por la Oficina de Servicio y Conservación de los Puertos de la Capital y La Plata, las grúas de referencia si bien no llenan las condiciones requeridas para los servicios á que estaban destinadas de acuerdo con la licitación, pueden ser empleadas para mantener y levantar mercaderías de peso inferior al exigido por la licitación referida;

Que el aumento del movimiento portuario hace indispensable la adquisición de nuevas grúas para estos últimos servicios, sin perjuicio de las tres que fueron objeto de la licitación antes mencionada;

Que la no aceptación de las tres grúas cuya provisión se adjudicó á los recurrentes, hace equitativa la aceptación de la pro-

puesta siguiente en orden de precio, que fué la del Sr. K. Leupold, quien las ofreció por el precio de \$ 3080 o/s;

Que por lo que respecta al precio indicado por los ocurrentes su propuesta es conveniente.

El Presidente de la República, en Acuerdo de Ministros —

DECRETA:

Art. 1º Déjase sin efecto el Acuerdo de Diciembre 9 de 1909, en la parte relativa á la aceptación de la propuesta de los señores Van Perborgh y Willemen, para la provisión de tres grúas automóbiles y acéptase en cambio la del Sr. Leupold, en representación de la casa Stother and Pitt, para la provisión de las tres grúas citadas, por el precio de \$ 3080 o/s cada una y de acuerdo con las condiciones estipuladas en el pliego y en las propuestas respectivas.

Art. 2º Acéptase la nueva propuesta formulada por los Sres. Van Perborgh y Willemen, sobre la venta de las tres grúas de referencia por el precio de \$ 2480 o/s cada una y bajo la condición de que en este precio están comprendidas una corona dentada de re- puesto para cada grúa y las demás piezas, así como la colocación de niveles Clinger establecidos en el pliego de condiciones.

Art. 3º El importe total de estas compras que ascienden á la suma de (\$ 17.680 o/s) diez y siete mil seiscientos ochenta pesos oro sellado, se imputará al Item 15, Inciso 11, Anexo D, del Presupuesto en vigencia.

Art. 4º Comuníquese y pase á la Oficina de Servicio y Conservación de los Puertos de la Capital y La Plata á los efectos correspondientes.

FIGUEROA ALCORTA—MANUEL DE
IRIONDO—JOSÉ GÁLVEZ—PEDRO EZCU-
RRA—EZEQUIEL RAMOS MEXÍA—R. S.
NAÓN.

Aplicación del Art. 36 de la Ley N° 4349

Buenos Aires, Octubre 17 de 1908.

Visto este expediente iniciado por D. Carlos M. Tabossi, y

CONSIDERANDO:

Que el Art. 19 de la Ley 4349 sólo acuerda la jubilación extraordinaria al empleado que se encuentra imposibilitado para continuar en el ejercicio de su empleo.

Que según la propia manifestación del recurrente, actualmente no se encuentra imposibilitado para continuar ejerciendo sus tareas, y

Que no obstante lo resuelto en Septiembre 11 de 1907, ha continuado desempeñando sus tareas,

La Junta de Administración de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones—

RESUELVE:

1° Dejar sin efecto la resolución de 11 de Septiembre de 1907 por la que se acordaba jubilación extraordinaria á D. Carlos M. Tabossi, gerente de la Sucursal del Banco de la Nación Argentina, en Colón.

2° Elevar este expediente al Poder Ejecutivo á los efectos del Art. 29 de la Ley 4349.

J. ISMAEL BULLORDO—OSVALDO M.
PIÑERO—FRANCISCO L. GARCÍA—
R. Egusquiza, secretario.

Buenos Aires, Diciembre 26 de 1908.

Excmo. Señor:

Si como consta de los antecedentes, la jubilación acordada al recurrente, radica en su imposibilidad material para continuar ejer-

ciendo sus tareas, certificada con un poco de lijereza por el Consejo de Higiene, y según lo expresa la resolución de la Junta de fs. 14 y decreto aprobatorio de V. E. de Septiembre 19 de 1907 (fs. 16), es fuera de duda que desconocida esa imposibilidad por el propio recurrente, y sabiéndole actualmente en el pleno ejercicio de sus funciones de Gerente de la Sucursal del Banco de la Nación, que gobierna, no es de dudar que proceda la derogación de la referida resolución de la Junta, así como la reconsideración del expresado decreto de V. E., también citado.

Siendo evidente el error que ha motivado este último, su reconsideración está autorizada por el Decreto de Junio 30 de 1896, y su derogación como la de la resolución de la Junta á que se refiere, es consecuencia obligada de no existir, ni haber existido según parece, la imposibilidad que motivó uno y otro, y en lo que hizo creer, sin duda, á la oficina técnica respectiva, la alteración accidental en la salud del postulante.

Por lo expuesto, soy de opinión que V. E. debe proceder como lo indica la Junta respectiva, en su precedente resolución de Octubre 17 del corriente año y que ha sido elevada á V. E.

Julio Botet.

Buenos Aires, Agosto 2 de 1910.

Visto que D. Carlos M. Tabossi, gerente de la Sucursal del Banco de la Nación Argentina, establecida en la ciudad de Colón, provincia de Entre Ríos, á quien se le acordó jubilación extraordinaria en Septiembre 19 de 1907, se presenta con fecha 9 de Abril de 1908 solicitando se le manifieste si puede aún continuar desempeñando su puesto, la resolución de la Junta de Administración de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Civiles que eleva para la aprobación del P. E. dejando sin efecto su anterior resolución de 11 de Septiembre, y

CONSIDERANDO:

Que al Sr. Tabossi no le comprenden, por el momento las dis-

posiciones de los Arts. 22 de la Ley 4349 y 11 de la 4870, que prohíbe volver al servicio á los que hayan obtenido jubilación extraordinaria, por cuanto en ningún momento dejó de seguir desempeñando las funciones de Gerente, como se demuestra en este expediente, hallándose por lo tanto, dentro de lo que prescribe el Art. 36 de la Ley N° 4349 que dice: «Las jubilaciones serán pagadas desde el día en que el interesado deje el servicio»,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Vuelva á la Junta de Administración de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Civiles para que proceda á dar cumplimiento al Decreto de 19 de Septiembre de 1907, ateniéndose al mencionado Art. 36 de la Ley 4349.

FIGUEROA ALCORTA.

MANUEL DE IRIONDO.

II—RESOLUCIONES

Administración de Impuestos Internos.

APELACIONES POR IMPUESTOS

Buenos Aires, Agosto 8 de 1910.

Vista la apelación interpuesta por los señores Speroni y Cía. del fallo de la Administración de Impuestos Internos, que le exige el pago de \$ 1.209 m/n, (mil doscientos nueve pesos moneda nacional), en concepto de impuesto sobre alcohol, atento lo actuado, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley N° 3764 en sus arts. 27 y 28 dispone que de las resoluciones condenatorias podrá apelarse ante la Justicia Federal ó ante el Ministerio de Hacienda;

Que el pago de impuesto no puede considerarse como resolución condenatoria;

Que la Administración de Impuestos Internos ha procedido de acuerdo con la Ley negando la apelación interpuesta ante el juez federal á fojas 31 vta;

Que careciendo la justicia federal de jurisdicción para intervenir en este asunto, como lo ha declarado la Excma. Cámara Federal del Paraná, corresponde considerar la resolución que se impugna como pasada en autoridad de cosa juzgada;

Que la apelación ante este Ministerio es improcedente por la

misma disposición de la Ley en su art. 28 y haberse solicitado fuera del término perentorio que fija el art. 27.

De conformidad con lo dictaminado con el señor Procurador del Tesoro,

SE RESUELVE:

Declarar bien denegada la apelación interpuesta; y vuelva á la Administración General de Impuestos Internos, para su conocimiento y demás efectos.

IRIONDO.

Aduana de Gualeguaychú.

[DECLARACIÓN ADUANERA Y PAGO DE IMPUESTOS INTERNOS

Buenos Aires, Agosto 18 de 1910.

Vista la presentación de D. Nicolás Mendaro, para que se le conceda devolución de (\$ 83.62 m/n) pagados demás á la Aduana de Gualeguaychú, en concepto de impuestos internos, atento lo actuado, oído el Sr. Procurador del Tesoro, y

CONSIDERANDO:

Que la mencionada Aduana liquidó los derechos de importación y los impuestos internos correspondientes á cincuenta cajones de Bitter Puyastier, de acuerdo con la manifestación hecha por el interesado en la documentación aduanera de práctica;

Que aun cuando el art. 4º de la Ley 4298 confiere á las Aduanas la facultad de percibir los impuestos internos que recaen sobre las bebidas de importación, esta prescripción puramente formal, no puede dar margen á que se apliquen para aquellos impuestos, disposiciones contenidas en la legislación aduanera, desde que constituyen una materia distinta con legislación propia;

Que de conformidad con las disposiciones expresas aplicables á los impuestos internos (Art. 10 del Decreto Reglamentario, Ley nú-

mero 3884) éstos deben abonarse ateniéndose al resultado del análisis.

SE RESUELVE :

Acceder á lo solicitado. Pase á la Aduana de Gualeguaychú para que practique la contraliquidación correspondiente y vuelva, á sus efectos.

IRIONDO.

Empresa del Puerto del Rosario.

MATERIALES DESTINADOS Á F.F. C.C. DEL ESTADO

Buenos Aires, Agosto 23 de 1910.

Visto el expediente N° 134/O/910, iniciado en el Ministerio de Obras Públicas con motivo de considerar la Empresa del Puerto del Rosario como de despacho forzoso los materiales libres destinados á ferrocarriles del Estado, imponiéndoles derechos de plazaleta desde la fecha de la descarga;

CONSIDERANDO:

1° Que el art. 272 de las Ordenanzas de Aduana, estableciendo que las mercaderías libres de derechos son de despacho forzoso, concuerda con los arts. 247 á 257 de las mismas Ordenanzas, y según los cuales, debían entregarse libres de derechos y de trámites, los efectos destinados á las oficinas del Estado y á los miembros del cuerpo diplomático;

2° Que derogados los arts. 247 á 249 de las Ordenanzas, por el art. 44 de la Ley N° 4933, únicamente pudieran quedar comprendidos los efectos destinados á los miembros del cuerpo diplomático, en la denominación de mercancías de «despacho forzoso» ó «libres de verificación»;

3° Que, en tal virtud, los materiales y artículos que por su destino, están exentos de derechos, no son ni pueden ser de despacho

forzoso, desde que es necesaria su verificación, para el contralor de sus aplicaciones, aparte de que, tratándose de ferrocarriles, casi todas sus importaciones libres están regidas por el art. 269 de las Ordenanzas de Aduana;

4º Y que, por consiguiente, la Empresa del Puerto del Rosario debe aplicar á las mercaderías libres de derechos las mismas tarifas y condiciones que á las gravadas con derechos de importación, no siendo aplicables á los materiales ferroviarios lo establecido en el 4º considerando de la resolución de Mayo 26 de 1909,

SE RESUELVE:

Hacer saber á la Empresa del Puerto del Rosario, que debe ajustarse en la aplicación de las tarifas, á lo indicado en los considerandos que preceden.

Comuníquese y pase á la Aduana del Rosario, á sus efectos.

IRIONDO.

Aduana de la Capital.

INTERVENCIÓN DE LOS PROCURADORES FISCALES EN LOS JUICIOS EN
QUE ES PARTE EL ESTADO

Buenos Aires, Agosto 23 de 1910.

Vistas estas actuaciones de las que,

RESULTA:

Que la Aduana de la Capital en su fallo de 17 de Mayo último, impuso á D. Manuel E. Novella una multa igual al 40 por ciento de los derechos correspondientes á las mercaderías traídas como equipaje por el nombrado en el vapor «Asturias»;

Que apelado el fallo para ante la Justicia Federal, el Procurador Fiscal Dr. Enrique J. Racedo, al evacuar la vista que se le confiara, pidió el sobreseimiento del fallo administrativo, proveyendo

el juzgado á la revocatoria de la sentencia y devolución á la Aduana de estos obrados;

Que en virtud de lo expuesto, la Aduana se queja del procedimiento observado por el representante del Fisco por ser contrario á lo que dispone el decreto de 18 de Septiembre de 1891, y

CONSIDERANDO:

Que aun cuando el Procurador Fiscal ha dado una interpretación errónea al decreto de 18 de Septiembre de 1891 según se desprende del informe que le fué pedido con posterioridad al fallo judicial, el hecho no debe repetirse, como lo manifiesta el señor Procurador del Tesoro en su dictámen, por estar prohibido á esos funcionarios pedir sobreseimiento sin la autorización de quien son representantes ante la Justicia Federal,

SE RESUELVE:

Hágase saber al Procurador Fiscal de la Capital Dr. Enrique J. Racedo que en adelante debe tener en cuenta las disposiciones del recordado decreto de Septiembre 18 de 1891, transcribiéndole además el precedente dictámen del Sr. Procurador del Tesoro.

Pase á la Aduana de la Capital, para su conocimiento y archivo.

IRIONDO.

III.—PROYECTOS DE LEY

Abriendo un crédito suplementario al Departamento de Hacienda.

Buenos Aires, Agosto 19 de 1910.

Honorable Congreso :

La vigilancia aduanera en los ríos que nos separan de los países vecinos; el establecimiento de zonas francas en los principales puertos de ultramar y la reglamentación del tránsito terrestre de mercancías transportadas por ferrocarriles internacionales, han sido objeto de disposiciones administrativas cuyo cumplimiento origina gastos que naturalmente no han podido ser previstos en los presupuestos ordinarios de la Nación.

Algunas leyes en que se fundan dichas medidas, como la N° 5142, referente á las zonas francas, autorizan á efectuar gastos; pero no habiendo señalado V. H. las sumas que debían ser invertidas durante el corriente año, será imposible llevar adelante muchas de las reformas introducidas por dichas leyes en el régimen portuario y aduanero y cuya rápida adopción es reclamada urgentemente por el desarrollo de nuestro comercio marítimo y terrestre.

En lo tocante á la ampliación de los servicios de policía aduanera, no habiendo sido considerado por V. H. el Proyecto de Ley que tuve el honor de remitiros en Septiembre 24 de 1908 y siendo apremiante la necesidad de adquirir embarcaciones modernas para la vigilancia fiscal de nuestros ríos, ha sido incluido en el adjunto Proyecto de Ley, el crédito con el cual se podrá conseguir un vapor

para el Puerto de la Capital, y varias lanchas á vapor y á nafta para los ríos Alto y Bajo Uruguay; quedando así substituído y por consiguiente retirado el precedente proyecto sobre el mismo asunto.

También será necesario reforzar, en la forma del proyecto adjunto, los Items 107 y 108, del Inciso 14, Anexo D, del Presupuesto vigente, para atender las necesidades de personal de los nuevos depósitos del Puerto de la Capital, de los almacenes francos del Puerto de La Plata, de las embarcaciones y resguardos que exige la nueva organización de policía aduanera del litoral, así como los servicios de fiscalización de las mercancías conducidas por los ferrocarriles internacionales y fronterizos.

A los gastos ineludibles que representan las sumas del proyecto acompañado debe agregarse las erogaciones que originará la próxima reglamentación aduanera de la Ley sobre cabotaje que V. H. recientemente ha sancionado.

Al someter á la consideración de V. H. el adjunto proyecto de ley, abriendo créditos suplementarios y extraordinarios hasta la suma de (\$ 350.000 ^{m/n}) trescientos cincuenta mil pesos moneda nacional, me refiero á los antecedentes que dejo consignados para solicitar su preferente despacho.

Dios guarde á V. H.

J. FIGUEROA ALCORTA.

MANUEL DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de—

LEY:

Art. 1º Abrese un crédito suplementario al Departamento de Hacienda por la cantidad de (\$ 350.000 ^{m/n}) trescientos cincuenta mil pesos moneda nacional curso legal, con destino á refuerzo de los Items 107 y 108, Inciso 14 del Anexo D, del Presupuesto General vigente y así como á sufragar los gastos que origine la ins-

talación de zonas francas, la policía aduanera y el tránsito internacional.

Inciso 14, Item 107.

Para conservación y compostura de embarcaciones, compra de artículos navales, materias grasas, etc.	§ 50.000
Item 108—Para racionamiento, vestuario y necesidades eventuales de marineros, peones, etc.	» 50.000
Para atender los gastos que origine la instalación de zonas francas y el tránsito internacional.	» 100.000
Para la adquisición de embarcaciones y accesorios para la policía aduanera.	» 150.000
Total.	» 350.000

Art. 2º Comuníquese, etc.

IRIARDO.

**Edificio para la Administración de Impuestos Internos,
para la de Contribución Territorial y para la Oficina
Química Nacional.**

Buenos Aires, Agosto 2 de 1910

Honorable Congreso de la Nación:

La Administración de Impuestos Internos y la de Contribución Territorial ocupan actualmente edificios inadecuados y estrechos cuyas condiciones generales de comodidad, de higiene y de belleza arquitectónica, no están en armonía con la importancia de dichas reparticiones y con el adelanto general de la edificación, destinadas á las Oficinas Públicas.

En ambas Administraciones se gestiona la percepción de una parte importante de la renta de la Nación, cuyo monto acrece en forma halagüeña, revelando la potencialidad económica y el progreso del país, pero así en ellas como en la Oficina Química Nacional, también comprendida en los fines del adjunto proyecto, se

nota cada día más, la falta de un local apropiado para su funcionamiento.

En efecto, la Administración de Contribución Territorial, Patentes y Sellos, ocupa un antiguo edificio de propiedad particular, cuya adaptación para oficinas públicas, forzosa por otra parte, ha dado margen á los mayores inconvenientes para el público y para la misma Administración.

Careciendo el Estado de un edificio adecuado para instalar esa repartición, debe constituirse en locatario de una propiedad particular, sin ventajas para la Administración ni para el Erario que se ve recargado con elevados alquileres.

La Oficina Química Nacional se encuentra en condiciones análogas, siendo el edificio que ocupa de un particular.

Tampoco este edificio responde á exigencias del funcionamiento de la Oficina ni á las del servicio público.

Como dato ilustrativo, haré presente á V. H. que estas dos reparticiones cuestan al Tesoro Nacional en concepto de alquileres, treinta mil pesos mensuales.

Finalmente la Administración de Impuestos Internos, si bien tiene edificio de propiedad fiscal, es como los anteriores, insuficiente y no consulta en absoluto sus necesidades.

No quiero molestar la atención de V. H. con las cifras anuales de la recaudación por Impuestos Internos, Contribución Territorial, Sellos y Patentes, por las que puede apreciarse la importancia de las reparticiones para las cuales se destina el edificio á que se refiere el proyecto adjunto.

Las tres reparticiones mencionadas, si bien tienen una actuación administrativa hasta cierto punto independientes, no están exentas de cierta frecuente correlación creadas por las leyes impositivas que las rigen, siendo su proximidad material de todo punto ventajosa para el contribuyente y para el Fisco.

Juzgo suficientes las razones expuestas para evidenciar al ilustrado criterio de V. H. los beneficios que aportaría la sanción del proyecto de ley, autorizando la construcción de un edificio público para cuyo asiento existen terrenos disponibles, y con erogaciones que serían compensadas por la utilidad de la obra. El costo de ésta no excedería según cálculos practicados, de cien pesos mo-

neda nacional por metro de superficie cubierta, como se demuestra en los expedientes que se acompañan.

Dios guarde á V. H.

FIGUEROA ALCORTA
MANUEL DE IRIONDO.

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, sancionan con fuerza de—

LEY:

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo para mandar construir en terrenos de propiedad del Estado, un edificio destinado á la Administración de Impuestos Internos, Administración de Contribución Territorial, Patentes y Sellos y Oficina Química Nacional, pudiendo invertirse en esta obra hasta la cantidad de \$ 2.000.000, de rentas generales, en tres años.

Art. 2º A los efectos del artículo anterior, se incluirá anualmente en las respectivas leyes de presupuesto las sumas correspondientes.

Art. 3º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

IRIONDO.

Mensaje y Proyecto de Ley sobre Patentes.

Buenos Aires, Agosto 20 de 1910.

Al Honorable Congreso de la Nación.

Adjunto el proyecto de Ley de Patentes, que el Poder Ejecutivo tiene el honor de someter á la ilustrada consideración de V. H.

confeccionado sobre la base de la que actualmente sigue la materia; contiene reformas diversas tendientes á una más equitativa aplicación del impuesto.

Varias son las causas que han hecho deficientes en su aplicación las actuales disposiciones sobre patentes; pero figura en primer término, entre ellas, la prosperidad general en el orden económico, que se ha reflejado particularmente en la vía comercial del país, produciendo extraordinario movimiento de capitales.

Siendo la actividad, industrial, comercial ó personal la fuente de la renta que procura dicho impuesto, es lógico suponer que siguiendo un curso de progreso tan extraordinario como el acusado en el último decenio, esas actividades escapan á poco de la órbita de previsiones de la ley, burlando los cálculos más atinados y más inteligentes.

El proyecto adjunto contiene modificaciones en su mayor número de detalle; pero que unidas significarán una reforma esencial y de gran importancia para el fisco. Basta enumerar algunas de ellas para que V. H. se forme un concepto claro de su alcance.

Los negocios en gran escala, aquellos que por efecto de la aludida prosperidad general han extendido mucho su esfera de acción y obtienen excepcionales beneficios, están gravadas con cuotas ínfimas y desproporcionadas, siendo en cambio, excesivo el impuesto que deben pagar los de categoría menor.

Regularizada esta situación, la ley será más equitativa y el producido de la renta señalará un apreciable aumento.

Debo llamar también la atención de V. H. sobre las siguientes modificaciones proyectadas: a) Supresión casi total de las patentes fijas que imponen una misma tasa para profesiones é industrias con entradas muy distintas y quebrantando la regla de la proporcionalidad; b) Modificación sustancial de la tarifa para las patentes marítimas, que el proyecto aplica en relación al tonelaje de los buques, con prescindencia de la zona de navegación; c) Formalización de los reclamos dando mayor autoridad al jurado y regularizando sus funciones; d) Simplificación de las oficinas receptoras, procurando seguridad en la recaudación y facilidades para los contribuyentes.

Tales son, rápidamente señaladas, las modificaciones de la Ley 4934, con cuya pronta sanción habrá subsanado el Honorable

Congreso, deficiencias comprobadas por un meditado estudio de las disposiciones que contiene y la experiencia acumulada durante los cinco años que aquélla ha estado en vigor.

Dios guarde á V. H.

FIGUEROA ALCORTA.

MANUEL DE IRIONDO.

POR CUANTO:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de—

LEY:

Art. 1º Los que ejerzan cualquier ramo de comercio, profesión é industria en la Capital de la República y en los Territorios Nacionales, pagarán patente anual, con arreglo á la siguiente escala de graduación y categoría:

1ª	Categoría	\$	m/n	100.000
2ª	»	»	»	90.000
3ª	»	»	»	80.000
4ª	»	»	»	70.000
5ª	»	»	»	60.000
6ª	»	»	»	55.000
7ª	»	»	»	50.000
8ª	»	»	»	45.000
9ª	»	»	»	40.000
10ª	»	»	»	35.000
11ª	»	»	»	30.000
12ª	»	»	»	25.000
13ª	»	»	»	20.000
14ª	»	»	»	19.000
15ª	»	»	»	18.000
16ª	»	»	»	15.000
17ª	»	»	»	12.000
18ª	»	»	»	10.000

	Categoría	\$ m/n	
19 ^a			7.000
20 ^a	»	» »	6.000
21 ^a	»	» »	5.000
22 ^a	»	» »	4.000
23 ^a	»	» »	3.000
24 ^a	»	» »	2.500
25 ^a	»	» »	2.000
26 ^a	»	» »	1.750
27 ^a	»	» »	1.500
28 ^a	»	» »	1.240
29 ^a	»	» »	1.000
30 ^a	»	» »	900
31 ^a	»	» »	800
32 ^a	»	» »	700
33 ^a	»	» »	600
34 ^a	»	» »	500
35 ^a	»	» »	450
36 ^a	»	» »	400
37 ^a	»	» »	350
38 ^a	»	» »	300
39 ^a	»	» »	250
40 ^a	»	» »	200
41 ^a	»	» »	175
42 ^a	»	» »	150
43 ^a	»	» »	125
44 ^a	»	» »	100
45 ^a	»	» »	90
46 ^a	»	» »	80
47 ^a	»	» »	70
48 ^a	»	» »	60
49 ^a	»	» »	50
50 ^a	»	» »	45
51 ^a	»	» »	40
52 ^a	»	» »	35
53 ^a	»	» »	30
54 ^a	»	» »	25
55 ^a	»	» »	20

56 ^a	Categoría	\$ m/n	15
57 ^a	»	» »	10

Inciso 1º Almacenes de comestibles al por mayor ó por menor, incisos 27 y 28.

Inciso 2º Almacenes de comestibles al por menor, inciso 27.

Inciso 3º Almacenes de suela y útiles de zapatería, incisos 27 y 28.

Inciso 4º Agencias de billetes de lotería autorizadas por leyes nacionales, pesos 100 á 1000.

Inciso 5º Agencias de noticias del exterior, pesos 300 á 700.

Inciso 6º Alquiler de bicicletas, pesos 20 á 200.

Inciso 7º Alquiler de automóviles, pesos 100 á 1000.

Inciso 8º Agentes y agencias de avisos y publicaciones, pesos 150 á 400.

Inciso 9º Agencias de marcas y patentes de invención, pesos 100 á 300.

Inciso 10. Agencias de marcas para ganado, pesos 50 á 200.

Inciso 11. Acopiadores de frutos en los territorios nacionales, pesos 50 á 200.

Inciso 12. Arquitectos y agrimensores, pesos 50.

Inciso 13. Abastecedores, pesos 50 á 500.

Inciso 14. Agencias de mensajerías, pesos 50 á 100.

Inciso 15. Agencias de mensajeros, pesos 25 á 200.

Inciso 16. Agencias de colocaciones, pesos 30 á 100.

Inciso 17. Agencias de pagos, pesos 50 á 200.

Inciso 18. Administración de propiedades, pesos 50 á 1000.

Inciso 19. Almacenes de música, incisos 27 y 28.

Inciso 20. Bancos de depósitos, descuentos y giros, pesos 3.000 á 100.000.

Inciso 21. Barracas con prensa, pesos 150 á 1.000.

Inciso 22. Bazares de menage, etc., incisos 27 y 28.

Inciso 23. Balanceadores, pesos 25 á 100.

Inciso 24. Bretes en la ribera, pesos 25 á 100.

Inciso 25. Casas de préstamos prendarios sobre alhajas, muebles, libros, etc., pesos 5.000 á 10.000.

Inciso 26. Casas de préstamos hipotecarios y de descuentos y giros, pesos 500 á 5.000.

Inciso 27. Casas de negocios por mayor ó por mayor y menor, pesos 100 á 5.000.

Inciso 28. Casas de negocio por menor, pesos 20 á 3.000.

Inciso 29. Casas de remates y comisiones, pesos 100 á 3.000.

Inciso 30. Consignatarios de frutos del país y ganados 100 á 3.000.

Inciso 31. Cafés y confiterías, pesos 50 á 2.000.

Inciso 32. Casas amuebladas de hospedaje á pensión, pesos 50 á 2.000.

Inciso 33. Cocherías de alquiler con servicio de pompas fúnebres pesos 100 á 3.000.

Inciso 34. Casas de compraventa de objetos usados, pesos 500 á 2.000.

Inciso 35. Casas de cambio y compraventa de títulos, pesos 100 á 1.000.

Inciso 36. Consignatarios de buques y agentes marítimos, pesos 60 á 1.000.

Inciso 37. Corredores y comisionistas en general, pesos 50 á 1.000.

Inciso 38. Cocherías de alquileres, pesos 100 á 1.000.

Inciso 39. Casas de baños hidroterápicos y medicinales, pesos 200 á 1.000.

Inciso 40. Casas de sanidad, pesos 200 á 3.000.

Inciso 41. Caballerizas ó depósitos de carruajes ó carros, pesos 25 á 1.500.

Inciso 42. Corredores de Bolsa, pesos 150.

Inciso 43. Coheterías, pesos 50 á 150.

Inciso 44. Compraventa de libros usados únicamente, pesos 50 á 300.

Inciso 45. Casas de baños naturales, pesos 50 á 150.

Inciso 46. Casas de confecciones, pesos 20 á 2.000.

Inciso 47. Camiserías y lencerías, pesos 20 á 2.000.

Inciso 48. Carbonerías, inciso 28.

Inciso 49. Carnicerías, inciso 28.

Inciso 50. Canaletas y alambrecarriles, pesos 100 á 2.000.

Inciso 51. Compañías de seguros, cuya dirección y capitales estén radicados en el país y operen sobre un solo riesgo, pesos 2.000 á 3.000.

Inciso 52. Compañías de seguros, cuyos capitales no estén radi-

cados en el país y que operen sobre un solo riesgo, \$ 3.000 á 6.000.

Estas mismas compañías y las del inciso anterior, abonarán además el 50 % de esas cuotas sobre cada nuevo riesgo que operen. Cuando los seguros sean acordados por particulares ó empresas no constituidas en compañías, los anteriores impuestos, serán reducidos á la mitad.

Inciso 53. Depósitos particulares de aduanas, pesos 500 á 10.000.

Inciso 54. Despachos de bebidas, cafés ó confiterías en el interior de los teatros ó jardines, baños y clubs, pesos 25 á 200.

Inciso 55. Despachantes de aduana en la capital, pesos 300.

Inciso 56. Despachantes de aduana en las provincias, pesos 50 á 100.

Inciso 57. Depósitos de materiales inflamables, pesos 1.000 á 3.000.

Inciso 58. Dentistas, pesos 50 á 500.

Inciso 59. Despachos de bebidas sin adicional, pesos 70 á 200.

Inciso 60. Depósitos en general, pesos 25 á 2.000.

Inciso 61. Droguerías, pesos 25 á 2.000.

Inciso 62. Empresas de ornato, pesos 50 á 500.

Inciso 63. Empresas de gas únicamente, pesos 1.000 á 30.000.

Inciso 64. Empresas de luz eléctrica y fuerza motriz, pesos 1.000 á 30.000.

Inciso 65. Exportadores, pesos 300 á 10.000.

Inciso 66. Empresas telefónicas en la Capital, pesos 1.000 á 5.000.

Inciso 67. Empresas telefónicas en los territorios, pesos 50 á 200.

Inciso 68. Empresas telegráficas, pesos 1.000 á 10.000.

Inciso 69. Exposiciones permanentes transitorias, pesos 50 á 500

Inciso 70. Escritorios de saladeristas, pesos 500 á 1.000.

Inciso 71. Escritorios de contratistas lancheros, pesos 25 á 50.

Inciso 72. Embarcaderos de hacienda en la Capital, pesos 500 á 2.000.

Inciso 73. Empresarios de obras y maestros mayores, pesos 50 á 3.000.

Inciso 74. Empresas de transportes de toda clase, pesos 30 á 2.000.

Inciso 75. Empresas estivadoras, pesos 100 á 300.

Inciso 76. Empresas de limpieza en general, pesos 25 á 500.

Inciso 77. Farmacias sin laboratorio de análisis, inciso 28.

- Inciso 78. Fotografías, pesos 30 á 400.
- Inciso 79. Fábrica de toda clase de artículos, talleres de arte ó manufactura en general con motores mecánicos, pesos 25 á 10.000.
- Inciso 80. Fábrica de toda clase de artículos, talleres de arte ó manufactura en general sin motores mecánicos, pesos 10 á 1.000.
- Inciso 81. Fondas, pesos 50 á 300.
- Inciso 82. Flebotomos, pesos 25 á 50.
- Inciso 83. Fábricas de cocinas, inciso 79 á 80.
- Inciso 84. Ferreterías, Inciso 27 y 28.
- Inciso 85. Fundiciones, Inciso 79 y 80.
- Inciso 86. Fiambrería, Inciso 28.
- Inciso 87. Gabinetes Opticos, \$ 100 á 200.
- Inciso 88. Gabinetes de audiciones fonográficas, cinematógrafos, polioramas y panoramas, \$ 100 á 500.
- Inciso 89. Guanterías, Inciso 27 y 28.
- Inciso 90. Hoteles, \$ 150 á 5.000.
- Inciso 91. Herrerías, Inciso 79 y 80.
- Inciso 92. Hornos de ladrillos, \$ 50 á 500.
- Inciso 93. Importadores de mercaderías en general, \$ 300 á 10.000.
- Inciso 94. Importadores y exportadores conjuntamente, pesos 500 á 15.000.
- Inciso 95. Importadores de alhajas, \$ 500 á 5.000.
- Inciso 96. Imprentas, Inciso 79 y 80.
- Inciso 97. Ingenieros, \$ 100.
- Inciso 98. Joyerías, Inciso 27 y 28.
- Inciso 99. Jardines para venta de plantas, \$ 20 á 200.
- Inciso 100. Joyeros ambulantes \$ 25 á 500.
- Inciso 101. Jugueterías, Inciso 27 y 28.
- Inciso 102. Librerías, Inciso 27 y 28.
- Inciso 103. Litografías y demás artes gráficas, Inciso 79 y 80.
- Inciso 104. Lecherías, \$ 10 á 100.
- Inciso 105. Lavaderos, \$ 100 á 500.
- Inciso 106. Lavatorios de análisis, \$ 50 á 200.
- Inciso 107. Molinos, Inciso 79 y 80.
- Inciso 108. Mueblerías, Inciso 79 y 80.
- Inciso 109. Muelles fijos ó flotantes en el Río de la Plata y en las costas del mar, \$ 100 á 2.000.
- Inciso 110. Muelles fijos ó flotantes en los ríos, \$ 80 á 400.

- Inciso 111. Modas (taller), Inciso 27 y 28.
- Inciso 112. Mercaderías, Inciso 27 y 28.
- Inciso 113. Médicos, \$ 100.
- Inciso 114. Marmolerías, Inciso 79 y 80.
- Inciso 115. Medidores en las Aduanas, en general, \$ 50 á 200.
- Inciso 116. Peluquerías, con ó sin venta de artículos, \$ 10 á 2.000.
- Inciso 117. Peleterías y artículos de viaje, \$ 50 á 1.000.
- Inciso 118. Panaderías, Inciso 79 y 80.
- Inciso 119. Parteras, \$ 25 á 100.
- Inciso 120. Peritos navales \$ 50 á 500.
- Inciso 121. Pedicuros y manicuros, \$ 25 á 100.
- Inciso 122. Pajarerías, Inciso 27 y 28.
- Inciso 123. Prácticos del puerto, \$ 25 á 100.
- Inciso 124. Prácticos de los ríos, \$ 25 á 100.
- Inciso 125. Pinturerías, \$ 50 á 1.500.
- Inciso 126. Pintores, empapeladores que contratan obras, \$ 15 á 200.
- Inciso 127. Rematadores sin casa de martillo, \$ 50 á 1.000.
- Inciso 128. Restaurants, \$ 50 á 2.000.
- Inciso 129. Representantes de casas extranjeras, sin negocio abierto al público ó corredores y comisionistas del exterior, Inciso 93.
- Inciso 130. Registros, Incisos 27 y 28.
- Inciso 131. Roperías, Incisos 27 y 28.
- Inciso 132. Sociedades Anónimas en general, cuyo giro ó negocio no esté patentado por esta Ley, \$ 500 á 5.000.
- Inciso 133. Sucursales de Banco, \$ 1.000 á 2.000.
- Inciso 134. Sucursales de Compañías de Seguros \$ 250 á 1.000.
- Inciso 135. Sucursales de Compañías-empresas telefónicas, pesos 50 á 200.
- Inciso 136. Sucursales de empresas de transportes, \$ 20 á 50.
- Inciso 137. Sucursales de las agencias de vapores y buques á vela, \$ 25 á 100.
- Inciso 138. Salones de lustrar calzado, \$ 10 á 100.
- Inciso 139. Sanatorios veterinarios, \$ 50 á 500.
- Inciso 140. Sombrererías, Incisos 27 y 28.
- Inciso 141. Sastrerías, \$ 15 á 5.000.
- Inciso 142. Tintorerías, \$ 30 á 1.000.

- Inciso 143. Tapicerías, Incisos 27 y 28.
Inciso 144. Talabarterías, Incisos 27 y 28.
Inciso 145. Tiros al blanco y de cuchillo, \$ 50 á 100.
Inciso 146. Venta de papel sellado, \$ 50 á 500.
Inciso 147. Venta de café, té y especies, Incisos 27 y 28.
Inciso 148. Vendedores ambulantes de bebidas alcohólicas, pesos 30 á 50.
Inciso 149. Vendedores ambulantes en los territorios nacionales, \$ 50 á 100.
Inciso 150. Venta de pan y facturas, \$ 10 á 50.
Inciso 151. Venta de cigarros y cigarrillos, Incisos 27 y 28.
Inciso 152. Veterinarios, \$ 50.
Inciso 153. Zapaterías, Incisos 27 y 28.
Art. 2º Inciso 1º Los importadores de mercaderías generales que introduzcan alhajas, pagarán además de la patente principal, un recargo de 25 %.
Inciso 2º Toda casa de comercio por menor donde se expendan bebidas en cualquier forma, pagarán el 50 % como adicional á la patente principal. Este recargo no podrá bajar de cincuenta pesos.
Inciso 3º Las casas de comercio de cualquier clase que expendan abacos elaborados ó no pagarán un adicional de 10 % sobre la patente principal.
Quedan libres de este adicional las cigarrerías, las fábricas y las casas mayoristas que vendan exclusivamente cigarros y tabacos.

PATENTES MARÍTIMAS

Cabotajes y puertos

Art. 3º Buques á vela.

Los buques á vela pagarán patente anual con arreglo á la siguiente escala:

1º	01 Toneladas hasta	10 pesos	3
2º	11 Toneladas hasta	20 pesos	5
3º	21 Toneladas hasta	30 pesos	10

4º	31 Toneladas hasta	50 pesos	20
5º	51 Toneladas hasta	80 pesos	30
6º	81 Toneladas hasta	100 pesos	40
7º	101 Toneladas hasta	250 pesos	60
8º	251 Toneladas hasta	350 pesos	100
9º	351 Toneladas hasta	500 pesos	150

Demás de quinientas toneladas, un peso por cada tonelada excedente ó fracción.

10. Los pontones y chatas se considerarán como de vela á los efectos del impuesto de patentes.

11. Los vapores postales nacionales, matriculados pagarán el 25 por ciento de la tarifa.

12. Los buques de ultramar que efectúen operaciones accidentales de cabotaje entre los Puertos de la República, pagarán patentes según la escala, en proporción á un mes de tiempo por cada operación; si el mismo buque hiciera más de tres operaciones de este género en un mismo año, se le considerará como buque de cabotaje y pagará la patente íntegra.

Art. 4º Vapores, lanchas á nafta, kerosene, etc.

1º	01 Toneladas hasta	10 pesos	3
2º	11 Toneladas hasta	20 pesos	10
3º	21 Toneladas hasta	30 pesos	20
4º	31 Toneladas hasta	50 pesos	30
5º	51 Toneladas hasta	80 pesos	40
6º	81 Toneladas hasta	100 pesos	50
7º	101 Toneladas hasta	250 pesos	80
8º	251 Toneladas hasta	500 pesos	120

Demás de quinientas toneladas, un peso por cada tonelada excedente ó fracción.

Art. 5º Vapores remolcadores;

Los vapores remolcadores pagarán patente con arreglo á la siguiente escala.

1º	01 Toneladas hasta	20 pesos	25
2º	21 Toneladas hasta	30 pesos	50
3º	31 Toneladas hasta	50 pesos	80

4°	51 Toneladas hasta	80 pesos	100
5°	81 Toneladas hasta	100 pesos	125
6°	101 Toneladas hasta	125 pesos	150

Demás de ciento veinte y cinco toneladas, un peso por cada tonelada excedente ó fracción.

Art. 6° Pescantes, guinches, depósitos flotantes, grúas y dragas, pagarán patente con arreglo á la siguiente escala:

1°	01 Toneladas hasta	16 pesos	25
2°	11 Toneladas hasta	25 pesos	50
3°	26 Toneladas hasta	50 pesos	75
4°	51 Toneladas hasta	75 pesos	100
5°	76 Toneladas hasta	100 pesos	125
6°	101 Toneladas hasta	125 pesos	150

Demás de ciento veinte y cinco toneladas, dos pesos por cada tonelada excedente ó fracción.

Art. 7° Después del 15 de Febrero, toda embarcación nueva ó que haya estado en tierra pagará proporcionalmente el impuesto de patente, desde el primero del mes en que fué inscrita ó botada nuevamente al agua.

¶ Pasado diez días despues de la inscripción en la Prefectura Marítima, será clasificada por un año y con multa del 50 %.

Ultramar

Art. 8° Los buques nacionales de ultramar pagarán patente anual de navegación: hasta 500 toneladas pesos 25; de más de 500 toneladas, pesos 50.

Privilegio

Art. 9° Pagarán patente anual de privilegio:

- 1° Los vapores postales de cabotaje, pesos 50.
- 2° Los vapores de cabotaje destinados exclusivamente á la carga, pesos 100.
- 3° Los vapores postales ó de carga, pagarán el 50 por ciento de la tarifa.
- 4° Los vapores postales de ultramar extranjeros, no recono-

cidos como postales, pagarán una patente de pesos 100 por cada viaje.

5º Los vapores de carga de ultramar extranjeros, no reconocidos como postales, pagarán una patente de pesos 200 por cada viaje.

Art. 10. Para la aplicación de la patente de privilegio se considerarán como de cabotaje los vapores que hagan la carrera de Montevideo y los ríos.

Art. 11. Los buques nacionales establecidos con carrera fija entre los puertos de la República y Río de Janeiro, serán considerados como de cabotaje á los efectos del pago de la patente de privilegio y despacho aduanero.

De igual franquicia gozarán los vapores nacionales con carrera fija á los puertos del Sud de Chile.

Art. 12. La patente semestral de seguridad de máquinas de las embarcaciones á vapor será de pesos 10.

Art. 13. Las patentes de navegación, privilegio y seguridad de máquinas, se expedirán en presencia de un certificado de la Prefectura Marítima, que expresará matrícula, arqueo y bandera de los buques, especificando si son de puertos de cabotaje, carga ó postal.

Art. 14. Despues del 15 de Febrero, queda prohibido el despacho de los buques de cabotaje que no se hubiesen munido de la patente de navegación prescripta por esta ley.

Excepciones

Art. 15. Quedan exceptuados del pago del impuesto:

Los lavaderos de lana.

Los lavaderos de pieles.

Puestos de abasto por menor.

Las embarcaciones exclusivamente de recreo.

Las fundiciones de tipos de imprenta.

Los astilleros.

Repartidores de casa que pagan patente.

Empresas de transporte en los Territorios Nacionales.

Teatros.

Escuelas y Colegios.

Los diarios, periódicos y revistas y las sociedades anónimas constituidas únicamente para la publicación de éstos y «siempre que sus imprentas sean destinadas á ese solo objeto».

Patente obligatoria en las provincias

Art. 16. Las únicas industrias y ramos de comercio gravados en las provincias con patente por esta ley, son las siguientes:

Casa de seguros marítimos y fluviales, casas de seguros de mercaderías en los depósitos fiscales, empresas de depósitos particulares de aduana, agentes de vapores y buques á vela, corredores marítimos, despachantes de aduana, muelles, depósitos flotantes, capataces estivadores, empresas de estivadores, medidores en las aduanas, muelles fijos y flotantes, certificados de seguridad de máquinas, peritos navales, prácticos de los puertos y de los ríos, canaletas ó alambres-carriles y bretes en las riberas.

Art. 17. La clasificación de los negocios, industrias ó profesiones existentes en la capital de la República, serán practicadas por el cuerpo de avaluadores, dentro de las fechas que señale el Poder Ejecutivo.

Art. 18. Se entregará por el avaluador al contribuyente una boleta-aviso que exprese la cuota que debe pagar, el lugar del pago y el plazo.

No será excusa para dejar de pagar, la falta de esa boleta que será reclamada en la Administración cuando no la reciba el interesado.

Art. 19. Los contribuyentes están obligados á declarar al avaluador en el acto de la clasificación, el «giro anual» del negocio. Los que se nieguen á dar «ese dato ó lo den falso, serán clasificados en la categoría superior correspondiente á su clase. Esta clasificación sólo podrá modificarse previa presentación del dato negado ó comprobación del imputado de falso.»

Art. 20. Cualquier industria, comercio ó profesión que se ejerza al tiempo de la clasificación general ó antes del vencimiento del plazo sin multa, será comprendido en ésta, aunque se manifieste el propósito de cesar inmediatamente despues.

Art. 21. Cuando en un mismo negocio ó industria se ejerza diversos ramos, corresponderá imponer patente, por el ramo que re-

presenta la principal actividad del mismo, aunque ella resulte de categoría inferior en el orden de esta ley.

Sólo la venta de billetes de loterías se patentará en todos los casos, separadamente con arreglo á las categorías establecidas por esta ley.

Art. 22. Todo negocio, comercio ó profesión no especificados en esta ley se clasificará por analogía.

Art. 23. El registro de clasificaciones expresará: año, sección, partida, calle y número, nombre del contribuyente, clase de negocio ó profesión, cuota principal, adicionales y giro anual del negocio.

Art. 24. La Contaduría General formará cargo á la Administración de Contribución Territorial, Patentes y Sellos por la suma de los padrones.

Art. 25. Cuando resulte omitida la clasificación de un negocio ó profesión se practicará por la Administración, pudiendo reclamarse de ella ante el Jurado, si estuviera funcionando ó ante la Junta que establece el Art. 37 en caso contrario.

Art. 26. Los que despues de practicada la clasificación general empezasen á ejercer un ramo del negocio, profesión ó industria, sujeto á patente, pagarán proporcionalmente el impuesto desde e primero del mes en que hayan empezado sus servicios.

La Contaduría General formará cargo mensualmente del importe de estas clasificaciones.

DE LA CLASIFICACIÓN EN LOS TERRITORIOS NACIONALES

Art. 27. La clasificación se efectuará bajo la dirección de los Gobernadores ó Jefes de las colecturías ó receptorías, en los meses de Enero y Febrero, por empleados ó agentes de su dependencia ó por vecinos idóneos donde no existan aquellos.

Art. 28. Los reclamos se interpondrán dentro de los treinta días hábiles siguientes á la formación definitiva del padrón, ante un jurado compuesto de tres vecinos nombrados por el gobernador ó jefe de la colecturía, en su caso, de entre los más idóneos, ó ante esos funcionarios donde hubiesen aquellos.

Art. 29. Los colectores, receptores ó gobernadores, enviarán á la

Administración General de Contribución Territorial, Patentes y Sellos, copia legalizada del padrón levantado, con las modificaciones á que hayan dado lugar los reclamos atendidos por el Jurado.

De toda omisión ó demora, la Administración General del ramo dará cuenta al Ministerio de Hacienda.

DE LOS RECLAMOS

Art. 30. Funcionará en la Capital Federal un Jurado para atender como juez único los reclamos que se susciten por alta ó errónea clasificación.

Art. 31. El Jurado se compondrá de cuatro vocales que designará el Poder Ejecutivo de una lista formada para el año de veinte mayores contribuyentes de cada circunscripción y del Administrador General de Contribución Territorial, Patentes y Sellos, como presidente.

Art. 32. El cargo de Jurado no es renunciable, salvo que la persona nombrada desempeñe otro cargo público gratuito. La excusación ó falta de asistencia, será penada con una multa de doscientos pesos para el fondo de Escuelas.

Art. 33. El Jurado se instalará cuando lo designe el Poder Ejecutivo, y sesionará durante treinta días consecutivos, dos horas diarias por lo menos.

Art. 34. Los reclamos serán interpuestos verbalmente por los contribuyentes ó por personas que los representen en forma legal.

Después de oír el evaluador, el Jurado confirmará ó modificará la clasificación dejando constancia de lo resuelto en un libro de actas.

En caso de que se tratara de un reclamo interpuesto por alguno de los miembros del Jurado, el Tribunal será integrado con el Inspector de Evaluadores.

Art. 35. Los jurados resolverán los reclamos, dentro de las prescripciones de esta Ley. Si así no lo hicieran, el Administrador observará el procedimiento, dando cuenta inmediatamente al Ministerio de Hacienda.

Art. 36. Concluidas las tareas del Jurado, el Administrador Ge-

neral informará al Ministerio de Hacienda, sobre los casos atendidos, número é importancia de las modificaciones hechas.

Art. 37. El Administrador General del ramo, el Jefe de Registros y el Inspector de Avaluadores, formando tribunal, resolverán en igual forma los reclamos que sean presentados durante los ocho días siguientes á la clasificación, que se practique después de haber cesado el Jurado.

DEL PAGO

Art. 38. El pago de las patentes por año, se efectuará dentro del plazo improrrogable que señale el Poder Ejecutivo.

Art. 39. Las patentes por año que no se paguen en el término señalado, incurrirán en una multa igual al cincuenta por ciento de su valor.

Esta pena quedará reducida al diez por ciento, para los que paguen dentro de los 15 días hábiles subsiguientes al vencimiento del plazo.

Las patentes por meses, se pagarán dentro de los diez días hábiles subsiguientes á la clasificación y los que así no lo hicieren incurrirán en la multa del cincuenta por ciento de su valor.

Art. 40. Las gobernaciones, aduanas, colecturías ó receptorías á cuyo cargo esté la recaudación del impuesto de patentes, depositarán diariamente en la sucursal del Banco de la Nación el importe de lo cobrado, y enviarán mensualmente á la Administración General de Contribución Territorial, Patentes y Sellos una planilla en que se detallan las partidas, año y cuotas percibidas.

Art. 41. La Administración General del ramo comunicará oportunamente á la Contaduría General de la Nación, el importe de las patentes que deben cobrarse con multa, y todas las alteraciones que por cualquier concepto se verificasen en los padrones.

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 42. Nadie podrá dar principio al ejercicio de una industria, profesión ó ramo de comercio, sin declarar previamente por escrito dónde se encuentra establecido para imponerle la patente que corresponda.

Los que contravengan á esta disposición, pagarán el impuesto por el año entero con recargo del 50 %.

Art. 43. Los que emprendan un negocio, industria ó profesión de una clase ó categoría superior á la que ejercían cuando se pagó el impuesto, están obligados á declararlo en el término de diez días para la nueva clasificación y pago de la diferencia entre una y otra patente. Los que omitan este requisito pagarán doble cuenta por todo el año.

Art. 44. Las patentes expedidas para el ejercicio de una profesión y las ambulantes, no son transferibles.

Las demás solo podrán transferirse con intervención de la Administración á la persona á quien se traspase el establecimiento ó negocio patentado.

Art. 45. El último adquirente del negocio, estará obligado al pago de las patentes y multas que adeude.

Art. 46. En caso de una sociedad entre personas que ejerzan una profesión gravada con patente, se pagarán tantas patentes cuantas sean las personas que constituyan la sociedad.

Art. 47. El que ejerza dos ó más profesiones pagará patente por cada una de ellas.

Art. 48. Los vendedores ambulantes y los negocios ó industrias que sólo se pueden ejercer en una sola estación del año, pagarán patente por el año entero.

Art. 49. Es obligatoria la colocación de muestras que hagan conocer el ramo de comercio, industria ó profesión en ejercicio.

Los contraventores pagarán el doble de la patente que les corresponde abonar.

Art. 50. Serán considerados como defraudadores del impuesto:

- 1º Los que ejerzan una profesión con patente expedida á otra persona.
- 2º Los que ejerzan un ramo de comercio ó industria con patente expedida para otro ramo de comercio ó industria diferente.
- 3º Los que oculten la verdadera industria, ramo de comercio ó profesión que ejerzan declarando otra sujeta á menor impuesto.
- 4º Los que por traslación de negocio ú otra causa cualquiera soliciten la clasificación como negocio nuevo.

Art. 51. Los defraudadores serán penados con una multa equivalente al duplo de la cuota, que aplicará la Administración General del ramo, con apelación dentro de los ocho días ante el Poder Ejecutivo.

Art. 52. Las personas que ejerzan un ramo de comercio, industria ó profesión, están obligados á exhibir su patente cada vez que sea requerida por empleados fiscales, so pena de pagarla con multa como si no la tuvieran.

Art. 53. Vencido el plazo señalado para el pago, se practicará la revisión de las patentes. Esta operación estará á cargo de los cobradores fiscales, y quedará terminada al mes de haber comenzado.

Art. 54. Los cobradores fiscales recibirán como remuneración de sus servicios el 50 por ciento de las multas que ingresen á rentas. Estos cobradores serán dirigidos en sus gestiones por los abogados consultores.

Art. 55. El cobro judicial se hará por el procedimiento de apremio establecido en el título XXV de la Ley N° 50 de 14 de Septiembre de 1863, siendo título hábil la boleta certificada por la Administración General de Contribución Territorial, Patentes y Sellos, y no serán admitidas otras excepciones que las de:

- 1° Falta de personería.
- 2° Falsedad de título ó boleta con que se ejecuta.
- 3° Prescripción.
- 4° Pago.

La excepción de falsedad de título no se entenderá de la causa ú origen de dicho título.

La personería de los cobradores fiscales será acreditada ante los jueces acompañando copia de su nombramiento, expedido por la Administración General.

Art. 56. En los Territorios Nacionales, la cobranza, pasado el término para el pago sin multa, se hará en la misma forma de apremio que en la Capital Federal, sirviendo de suficiente título la boleta certificada por la Gobernación, Aduana, Receptoría ó Colecturía, en su caso, por personas nombradas por los Gobernadores, Administradores de rentas, colectores ó receptores, las que tendrán la misma remuneración de que gozan los cobradores de la Capital Federal.

Art. 57. Cualquiera que denuncie una defraudación del impuesto, tendrá derecho á la mitad de la multa que se haga efectiva.

Art. 58. El impuesto de patentes y toda multa aplicada por esta ley, se prescriben á los dos años.

Art. 59. Anualmente, la Administración General del ramo pedirá autorización al Ministerio de Hacienda, para cancelar la deuda prescrita y la que resulte incobrable por la desaparición de los negocios, industrias ó profesiones.

Art. 60. Cuando se introduzcan artículos destinados exclusivamente para la elaboración de los productos de una industria, sin que se comercie con ellos antes de su elaboración, no pagará patente de introductor, sino la que á la industria corresponda según su importancia.

Art. 61. La Bolsa de Comercio de la Capital, pasará á la Administración del ramo, en el mes de Enero, una relación de todos los corredores inscriptos como tales en sus registros y sucesivamente los que se inscribieren.

Art. 62. Los comisarios de los mercados Once de Septiembre y Constitución no despacharán ninguna guía sin que el corredor ó consignatario haya justificado haber abonado la patente, bajo apercibimiento, de abonar una multa de pesos mil en cada caso.

Art. 63. Los jueces de los mercados de frutos de la Capital, deberán remitir á la Administración del ramo, en todo el mes de Enero, una relación de los consignatarios y corredores de frutos del país inscriptos como tales en los registros y sucesivamente los que vayan inscribiéndose.

Art. 64. La Municipalidad de la Capital, pasará á la Administración del ramo, mensualmente, la nómina de los empresarios de obras, matarifes abastecedores y consignatarios de hacienda que se anoten en sus registros.

Art. 65. Los escribanos públicos no podrán autorizar contrato alguno celebrado por un contribuyente que se refiera á asuntos de su comercio, industria ó profesión, sin que se acredite por certificado de la Administración del ramo, el pago del impuesto vencido.

Los que falten á esta prescripción, serán penados con una multa igual al décuplo de la deuda.

Los escribanos públicos, que hubieren incurrido en la pena anterior y apremiados judicialmente, no abonaran el importe de la multa

ó no dieran á embargo bienes hasta cubrirlo, serán suspendidos por el Ministerio de Justicia en el ejercicio de sus funciones.

Art. 66. Ningún juez podrá ordenar el pago de comisión de remates, honorarios de médicos, ingenieros, agrimensores, químicos, traductores y demás profesiones gravadas por esta ley, sin que previamente exhiban la patente correspondiente.

Los jueces y secretarios serán responsables de las omisiones en que se incurra, quedando sujetos á las mismas penas establecidas en el artículo anterior.

Art. 67. Los abogados, escribanos, calígrafos, procuradores, contadores y tasadores, pagarán únicamente el impuesto que se determine en la ley de sellos.

Art. 68. La Cámara Sindical de la Bolsa y el liquidador no admitirán ninguna operación ni liquidación de corredor que no exhiba su patente del año, bajo pena de multa de \$ 1.000 m/n por cada infracción. De esta multa serán responsables solidariamente todos los miembros de dicha Cámara y el liquidador en su caso.

Art. 69. Toda propuesta ó solicitud de operación de seguro llevará una estampilla ó sello del valor de \$ 0.50 m/n que inutilizará el corredor ó intermediario ó proponente con su firma.

Los gerentes ó representantes de compañías de seguros exhibirán las propuestas originales á los inspectores de la Administración toda vez que le sean requeridas y si se negasen á esta exhibición, incurrirán en una multa de \$ 1.000 m/n cada vez, la que será aplicada y exigida en la forma que determinan los artículos 70 y 71.

Art. 70. En los casos de infracción á lo dispuesto en los Arts. 68 y 69, la Administración instruirá un sumario administrativo y terminado que sea, dará vista al interesado por diez días para su descargo. Cumplidos éstos la administración pronunciará resolución, imponiendo la multa ó declarando no haber lugar á ella. Esta resolución será apelable ante el Ministerio de Hacienda en el término de cinco días.

Art. 71. Consentida la multa ó confirmada la resolución que la impuso, se hará efectivo su cobro por el mismo procedimiento del Art. 55 por los cobradores fiscales que designe la Administración, sirviendo de título suficiente una copia de la parte dispositiva de la resolución condenatoria debidamente certificada por el administra-

dor. Si cumplidas las diligencias del juicio el cobro no se hubiese hecho efectivo por falta de responsabilidad de las personas multadas ó por haber cesado en sus cargos ó desaparecido, el apremio será dirigido con el mismo título, que será siempre hábil contra la Bolsa de Comercio ó contra las compañías de seguros, en su caso, y en el carácter de sociedades anónimas ó comerciales.

Art. 72. Las compañías de seguros que no exijan propuestas firmadas por los intermediarios ó corredores, ó que abandonen esta práctica, agregarán la estampilla del Art. 69 á la póliza original, inutilizándose con la firma del intermediario, agente ó corredor, y en caso de no hacerse dicha agregación será de aplicación el Art. 60 de la Ley de Sellos, respecto de los asegurados y respecto de los gerentes, el 69 de esta ley.

Art. 73. Cada compañía extranjera de seguros, depositará en la Caja de Conversión ó en el Banco de la Nación Argentina, y dentro del plazo de 90 días, las siguientes sumas en títulos de deuda:

1º \$ 300.000 m/n las compañías de seguros de incendio.

2º \$ 150.000 m/n las compañías de otras clases de seguros que operen sobre un solo riesgo.

Las compañías que operen sobre más de un riesgo, depositarán además cien mil pesos en los mismos títulos por cada uno de los otros riesgos que aseguren.

Ninguna compañía de seguros, comprendida en el presente artículo, podrá efectuar operaciones sin haber dado antes cumplimiento al depósito de títulos que le corresponda, y los infractores serán penados con arresto de seis meses á un año y con la clausura de la respectiva casa ó agencia.

Art. 74. Los Hipódromos establecidos en la Capital de la República y en los Territorios Nacionales, pagarán como impuesto único el treinta por ciento (30 %) de las utilidades líquidas de cada reunión hipica, debiendo entregarse dichas utilidades dentro del tercer día siguiente á cada reunión.

En caso de que el treinta por ciento de las utilidades á que se refiere este artículo, produjera en el año menos de cincuenta mil pesos por cada hipódromo de los establecidos en la capital de la República, deberá integrarse esta suma por cada uno de ellos, dentro de los quince días siguientes á la terminación del año. El

producido de ese impuesto en la capital será entregado directamente á la Municipalidad para la terminación y conservación del Parque Tres de Febrero, y en los Territorios Nacionales se destinará á mejorar la vialidad pública. La Contaduría General de la Nación queda facultada para examinar los libros de los hipódromos de la Capital á los efectos de este artículo y en los Territorios Nacionales los Gobernadores respectivos.

Art. 75. Las patentes en general se expedirán en fórmulas impresas valorizadas por el importe que representen. Autorízase á este efecto el uso de estampillas especiales que se entregarán con cargo é intervención de la Contaduría General de la Nación.

Art. 76. En la Capital y Territorios Nacionales, la policía prestará auxilio á los cobradores fiscales, toda vez que éstos lo requieran para el mejor desempeño de su cometido.

Art. 77. Los comisarios de sección en la capital, comunicarán á la Administración General de Contribución Territorial, Patentes y Sellos, después del 1º de Enero, la apertura ó traslado de cualquier negocio industria ó profesión sujetos á patentes. Igualmente certificarán la clausura de los mismos á requisición de parte interesada.

Art. 78. Las patentes establecidas por esta ley son sin perjuicio de que por razones de otro orden puedan imponer las Municipalidades.

Art. 79. Quedan derogadas las disposiciones que se opongan á la presente ley, la que regirá á contar desde el 1º de Enero del año mil novecientos once.

Art. 80. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

IRIONDO.



ESTADÍSTICA

ESTADO DE LOS BANCOS AL 31 DE AGOSTO DE 1910

BANCOS	Fecha de presentación	Depósitos en cuenta corriente a plazos y caja de ahorros		DESCUENTOS Y ADELANTOS		EXISTENCIA EN EL PAÍS		Capital suscrito ó correspondiente á la República Argentina	
		\$ oro	\$ c/l	\$ oro	\$ c/l	\$ oro	\$ c/l	\$ oro	\$ c/l
	Agosto.								
Alemán Transatlántico.....	12	3.585.175	48.230.893	4.482.748	44.038.389	2.422.848	13.208.420	2.900.000	—
Anglo Sud Americano.....	15	716.325	7.392.071	1.736.119	18.891.732	195.899	3.671.526	2.475.000	2.290.909
Británico de la A. del Sud..	12	2.258.805	44.886.267	2.420.725	42.209.197	3.684.944	7.288.424	3.024.000	—
Comercio.....	6	—	4.138.810	—	5.596.285	—	943.326	—	3.000.000
Comercial Italiano.....	13	29.274	6.081.546	63.027	5.459.834	37.823	2.649.451	—	4.000.000
Español del R. de la Plata..	13	3.031.640	224.640.871	1.525.973	208.062.865	3.536.257	59.316.340	—	50.000.000
Escolar Argentino.....	10	—	99.612	—	362.769	—	7.486	—	158.820
Francés del R. de la Plata..	13	7.878.781	65.204.520	4.781.492	94.405.329	3.771.952	16.216.255	20.000.000	—
Galicia y Buenos Aires.....	7	38.430	19.353.078	47.504	20.615.632	64.008	5.765.778	—	10.000.000
Germánico de la A. del Sud	6	1.049.852	7.591.397	1.477.680	13.496.965	451.789	3.130.884	1.729.000	—
Habilitador Río de la Plata.	13	—	46.897	—	242.599	—	36.157	—	293.120
Industrial Argentino.....	12	3.140	210.146	—	669.015	11.129	120.119	—	837.900
Inmobiliario Argentino.....	6	—	664.237	—	1.326.107	—	149.317	—	1.422.700
Italia y Río de la Plata.....	17	2.507.949	90.626.188	4.292.656	80.276.113	1.730.988	11.502.481	6.850.550	—
Londres y Brasil.....	7	914.857	11.038.243	2.759.565	10.609.497	328.813	2.994.702	1.268.190	1.950.000
Londres y R. de la Plata....	13	6.260.848	141.490.361	4.916.549	90.929.097	7.009.818	53.634.181	4.250.000	—
Nación Argentina.....	13	(1) 3.740.547	352.436.226	1.304.369	325.177.836	32.905.529	113.565.318	—	113.422.656
Nuevo Italiano.....	13	268.656	32.910.837	734.352	25.536.770	95.694	7.733.790	—	3.000.000
Popular Argentino.....	7	247.650	16.052.326	—	23.287.710	224.150	7.730.218	—	7.606.960
Popular Español.....	16	—	4.687.352	—	5.416.759	—	1.950.557	—	3.741.600
Provincia de Buenos Aires..	8	(2) 1.983.285	109.817.365	890.927	117.057.852	505.198	35.357.443	—	50.000.000
Tesoro Americano.....	10	—	603.991	—	845.128	—	230.632	—	925.000
Totales.....		34.515.214	1.188.203.734	31.433.687	1.134.994.490	56.576.839	316.602.805	42.496.740	252.649.665
TOTALES DE JULIO.....		33.875.703	1.161.871.502	31.299.664	1.122.146.711	54.729.239	327.631.401	42.338.090	252.175.865

(1) Incluidos Judiciales por \$ oro 1.539.141 y \$ c/l 41.232.995

(2) " " " " " 3.592 y " 17.302.231

BALANCE DE LA CASA CENTRAL Y SUCURSALES

DEL

BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA

En Agosto 31 de 1910

ACTIVO	ORO	M/LEGAL	PASIVO	ORO	M/LEGAL
Corresponsales en el Exterior	14.653.087,35	—	Capital	—	113.422.656,68
Adelantos en c/c., cuentas especiales y cauciones.	550.883,70	46.618.993,98	Fondo de reserva.	8.151.376,08	—
Letras á recibir	—	2.654.027,43	Fondo de Conversión Ley 3871.	30.000.000,—	—
Créditos á cobrar.	—	332.129,67	Conversión	8.786.779,16	—
Documentos descontados	763.465,90	279.558.902,09	Depósitos á la vista y plazo fijo.	2.201.406,53	311.233.230,75
Deudores en gestión.	4.763,64	2.838.486,34	Depósitos judiciales	1.539.141,06	41.232.995,96
Inmuebles	—	16.494.312,30	Banco Nacional en Liquidación Ley 5681	—	1.035.771,92
Cédulas Hipotecarias Nacionales Serie A	1.937.650,—	—	Comisiones, intereses y descuentos	127.480,74	16.274.962,30
Fondos Públicos Nacio. Ley 4973	—	1.283.792,—	Ganancias y pérdidas	—	226.151,58
Muebles y útiles	—	1.768.678,61	Sucursales (operaciones pendientes)	4.215,98	6.749.567,45
Intereses.	—	1.591.649,06			
Gastos generales	—	4.423.884,—			
Gastos judiciales	—	45.406,50			
Conversión	—	19.969.816,27			
Caja.	32.905.529,96	113.565.318,41			
	50 810.400,55	490.145.336,63		50.810.400,55	490.145.336,63

— 300 —

Angel Estrada, Vice-Presidente.—Miguel Gambin, Sub-Gerente.—Julian J. Solveyra, Secretario.—Gaspar Cornille, Contador.

BALANCE DEL BANCO HIPOTECARIO NACIONAL en 31 de Agosto de 1910

ACTIVO			PASIVO		
	CURSO LEGAL	ORO SELLADO		CURSO LEGAL	ORO SELLADO
Préstamos	261.933.931 —	415.500 —	Cédulas en vigor:		
Servicios á cobrar	6.777.366 175	526.575 —	en circulación	227.312.650	—
Cédulas rescatadas	22.239.410 —	2.706.971 —	retiradas por el Banco. 22.239.410	249.552.060	12.085.321 —
Cédulas en depósito	4.977.800 —	7.500 —	Fondos Públicos Nacionales Ley		
Gastos generales, sueldos, alquileres, etc.	815.201 268		Nº. 2842		714.100 —
Mobiliario y útiles	196.132 590		Intereses.	7.623.500 314	307.580 650
Casa del Banco.	1.516.222 050		Amortizaciones.	23.263.435 144	153.097 628
Propiedades rematadas.	3.479.045 001		Comisiones	1.905.101 955	2.077 500
Cambios curso legal.	3.608.705 701		Cupones á pagar	402.290 875	7.340 —
Conversión Ley 2842.		11.669.821 —	Cédulas sorteadas á pagar.	858.600 —	
Créditos personales	7.531.372 098		Operaciones pendientes.	2.332.346 980	
Obligaciones á cobrar	348.639 019		Depositantes de cédulas.	4.977.964 770	7.500 —
Ganancias y Pérdidas	656.554 249	32.409 859	Servicios anticipados.	140.289 540	
Inmuebles	38.041 450		Cambios oro sellado.		1.587.830 515
Caja: existencia en efectivo	17.561.617 035	1.911 860	Conversión Ley 2842.	11.669.821 —	
			Intereses: penales y bancarios.	613.429 565	495.841 426
			Fondos de reserva.	28.341.227 493	
	331.680.067 636	15.360.688 719		331.680.067 636	15.360.688 719

SERIES	RENDA	AMORTIZACIÓN	EMITIDO	ANULADO	RESCATADO	CIRCULACIÓN
A.	7 por ciento	1 por ciento	20.000.000	18.397.800	1.602.200	—
B.	"	"	15.000.000	12.501.300	2.498.700	—
C.	"	"	15.000.000	12.233.350	2.766.650	—
D.	"	"	20.000.000	15.135.550	1.925.750	2.927.700
E.	"	"	20.000.000	14.786.590	1.915.810	3.297.600
F.	"	"	15.000.000	10.493.400	2.496.300	2.026.300
G.	"	"	10.000.000	7.106.200	133.100	2.760.700
H.	"	"	61.621.300	37.297.500	3.543.400	20.780.100
I.	6 "	4 "	2.539.900	1.258.400	61.300	1.220.200
J.	"	1 "	9.264.100	3.535.900	87.500	5.640.700
K.	5 "	"	70.165.000	23.739.500	5.082.500	41.343.000
L.	6 "	"	89.966.000	6.731.050		83.234.950
C.H.A.	"	"	65.162.700	950.100	131.200	64.081.400
			413.719.000	164.166.940	22.239.410	227.312.650
A. ORO.	5 por ciento	1 por ciento	20.000.000	7.914.679	2.706.971	9.378.350

Vº. Bº.—*Carlos Brian*, Inspector General—*Alfredo Zinder*, Contador.—Publiquese.—*E. Zenavilla*, Presidente.—*Augusto Marcó del Pont*, Secretario.

CAJA DE CONVERSION — Balance al 31 de Agosto de 1910

CUENTAS	SALDOS			
	MONEDA LEGAL		ORO SELLADO	
	DEBE	HABER	DEBE	HABER
CIRCULACION				
Emisión mayor en billetes.	705.481.564	—	—	—
> menor en billetes.	1.031.488	—	—	—
> en níquel.	10.934.818 40	—	—	—
> en cobre	677.997 73	—	—	—
		718.125.868,13		
Gobierno Nacional. Cuenta emisión	203.018.258,44	—	—	—
Ley 3871 (Art. 7º) conversión de la emisión fiduciaria Cuenta emisión	424.857.609,69	—	—	—
Banco Británico de la América del Sud, Cta. emisión	250.000,—	—	—	—
ORO				
Caja oro	—	—	186.937.354,611	—
Ley 3871 (Art. 7º) conversión de la emisión fiduciaria Cuenta oro.	—	—	—	186.937.354,611
Fondo de Conversión Ley 3871	—	—	—	30.000.000,—
Banco de la Nación Argentina Depósito o/Gb. Nacional.	—	—	30.090.000,—	—
VARIOS				
Depositantes de Títulos.	—	3.611.300,—	—	1.740.540,—
Títulos depositados por las Compañías de Seguros (garantía)	3.600.000,—	—	1.740.540,—	—
Títulos depositados en garantía de contratos (Millani).	11.300,—	—	—	—
Banco Británico de la América del Sud (garantía de la emisión).	—	—	—	250.000,—
Títulos Banco Británico de la América del Sud	—	—	250.000,—	—
Canje en trámite	—	—	—	—
Monedas recibidas para Canje	—	—	—	—
	721.737.168,13	721.737.168,13	218.927.894,611	218.927.894,611

— 302 —

MOVIMIENTO DEL MES

OPERACIONES EN ORO		QUEMA	
Entrada	\$ 98.488 346	Quemado durante el mts.	\$ 29.727,813
Salida	\$ 398.886 540		

P. Rodriguez,
Tesorero.

Alberto Aubone,
Gerente.

P. Amotley,
Contador.

J. M. Rubio,
Secretario.

Pastor Senillosa,
Presidente.

CAJA DE CONVERSION

Operaciones en oro sellado y emisión fiduciaria circulante durante el mes de Agosto de 1910

	ORO SELLADO			Emisión a moneda nacional circulante
	ENTRADA	SALIDA	SALDO	
En 30 Julio de 1910.	—	—	187.237.752,805	718.808.591,44
Día 1° Agosto	3.354,218	12.173,720	187.228.933,733	718.788.547,20
» 2	1.458,404	23.236,650	187.207.155,151	718.739.051,33
» 3	2.584,240	13.149,620	187.196.589,501	718.715.039,34
» 4	1.361, .	11.426,440	187.186.524,401	718.692.163,35
» 5	3.826,142	8.659,164	187.181.691,439	718.681.179,15
» 6	1.051,968	8.129,576	187.174.613,531	718.665.093,66
» 8	3.291,254	8.727,680	187.169.177,495	718.652.738,16
» 9	1.196,200	60.981,768	187.169.391,827	718.516.861,90
» 10	6.472,440	9.598,244	187.166.266,633	718.509.757,83
» 11	3.628,800	12.160,778	187.067.734,655	718.490.366,91
» 12	2.155,710	23.081,356	187.076.808,439	718.442.808,70
» 13	599,760	13.711,300	187.063.696,923	718.413.009,82
» 16	5.339,780	11.101,209	187.057.935,509	718.399.915,70
» 17	2.889,582	18.436,670	187.042.389,921	718.364.582,76
» 18	7.408,106	9.940,264	187.039.856,863	718.358.827,87
» 19	2.764,760	25.567,280	187.017.054,323	718.307.003,92
» 20	5.207,608	14.907,264	187.007.354,685	718.284.959,28
» 22	7.542,200	6.713,636	187.008.183,249	718.286.842,35
» 23	4.296,982	9.335,800	187.003.144,491	718.275.390,49
» 24	1.862,716	4.209,800	187.000.797,347	718.270.656,22
» 25	3.614,600	7.598,240	186.996.813,707	718.241.002,50
» 26	5.151,474	10.505,480	186.991.459,701	718.248.834,27
» 27	5.408,024	3.883,280	186.992.984,445	718.252.299,58
» 29	4.524,358	62.171,328	186.935.337,475	718.121.283,70
» 31	11.497,940	9.480,504	186.937.354,611	718.125.868,13
	98.488,346	398.886,540		

Saldo en la Caja de Conversión..... \$ oro 186.937.354,611
 Fondo de Conversión. Depositado en el Banco de la
 Nación Argentina según comunicación del Ministe-
 rio de Hacienda..... " 30.000.000,—

Total..... \$ oro 216.937.354,611

Quemado durante el mes de Agosto..... \$ 29.727.813,—

Vº. Bº.

ALBERTO AUBONE,
Gerente.

P. HEURTLEY,
Contador.