

SEMANARIO

DE

AVISOS Y CONOCIMIENTOS UTILES

PERIODICO SEMANAL.

ESTE PERIODICO SALDRA LOS SABADOS, COSTARA CADA NUMERO UN REAL PARA GASTOS DE LA IMPRENTA DEL ESTADO: EN ELLA SE RECIBIRA EL DIA ANTERIOR HASTA LAS DIEZ DE LA MAÑANA TODA CLASE DE AVISOS Y COMUNICADOS A UN PRECIO MÓDICO QUE ASIGNARA EL IMPRESOR.—

EL SEMANARIO.

Sábado 8 de Agosto de 1857

Galanterías de un brasilero.

La correspondencia que insertamos mas abajo, tomada del *Jornal do Comercio* es un documento, que por mas de un título debe llamar nuestra atencion. En esta carta se traslucó desde luego la eficaz perseverancia del Brasil en poner en ridícula transparencia todo cuanto concierne al Paraguay, presentando las cosas á medida de su antojo, pues si no se desfiguráran los hechos, y no se empleara la mentira y el denuesto, las noticias que diesen con respecto al Paraguay no prestarían el interes que solicitan nuestros enemigos.

Concedemos al autor de la epístola que las noticias que dá al *Jornal* sean de interez por referirse á cuestiones de mucha importancia para el Brasil. No lo pondremos en duda, pues los manejos empleados contra la República de algun tiempo á esta parte, no revelan otra cosa que un conato decidido en perturbar nuestra descada tranquilidad con recursos de toda especie. Pero no aceptamos, que las noticias del inexacto corresponsal brasilero inspiren nuevo interez por referirse á un pais del cual poco, ó nada se conoce.

En primer lugar, nuestra posicion geográfica no es tan ingrata ni lejana comparada con la de otros paises que nos aparte del trato comun de las gentes, ni la condicion de nuestro clima es tan rigurosa y cruel que rechaze la comunicacion con los habitantes de todos los emisferios. Hace muchos años, que la mano liberal de nuestro Gobierno franqueó el libre tránsito por sus aguas á todos los paises del mundo, y que nos pusimos en contacto con los hombres de todas las naciones y todas las gerarquías, y que por lo tanto nos dimos á conocer. El Brasil, que hoy quiere afirmar lo contrario fué el que primeramente solicitó nuestra amistad, y el que mayores demostraciones hizo de aprecio, aun cuando con los fines que él y nosotros sabemos; nos ha conocido y nos conoce, como nos conocen todos los paises de la tierra. Lo que sucede únicamente es, que, un pais como el nuestro, cuando despertó del letargo en que le sumió un poder dictatorial tuvo repentinamente que ponerse en su segunda infancia al nivel de comarcas mas crecidas y educadas, se observó el contraste, y los que entónces se habian querido erigir en oficiosos preceptores, no quieren desprenderse de su primitivo carácter, y por un espíritu de sistemática oposicion exageran y calumnian las condiciones del pais, logrando de esta manera propagar otro espíritu de rutina, bajo cuyo prisma nos observan todos, y presumen ver cosas estrañas en lo mismo que sucede en otras partes. De aquí nace que el corresponsal del *Jornal*, al hacer su viage al Paraguay, se haya hecho la ilusion de haber montado las heladas costas del Oceano Gracial para visitar la

punta mas remota y desconocida de la Laponia. De otro modo no concebimos que pueda decir que va á hablar respecto á un pais del cual poco ó nada se conoce. Valiera mas haber dicho; *del cual, poco ó nada queremos conocer, aun cuando tanto nos ocupamos de él.*

Lo que añado el corresponsal brasilero en el segundo párrafo de su carta es una prueba que corrobora nuestra asercion, pues confiesa, que no ocurrió novedad alguna, ni contratiempo, lo que no dejó de causarle sorpresa en vista de ciertas noticias que habia recibido, y ademas las desfavorables informaciones de los oficiales del vapor de guerra frances *Bisson*, segun los cuales debia esperar insultos intolerables de la gente del Gobierno.

El vapor de Guerra *Bisson* durante su corta estacion en el Puerto de la capital fué atendido y considerado; en nada se le molestó; se guardaron con él todas las fórmulas y todos los requisitos que exigia la culta y poderosa nacion de su procedencia, sin que ocurriera otra novedad que la que se ha publicado en el *Semanario*, y sin embargo, los oficiales de este buque participando como otros individuos del afan rutinario de que hemos hablado, no han dejado por su parte de lanzar sus imputaciones mas ó menos agravantes contra la República que en nada les ha faltado ni ofendido.

Sin embargo, el corresponsal añade á su narracion una de esas valetunadas tan en armonia con el caracter brasilero. Al hablar de los insultos que esperaban, dice que "no los soportarian, pues como oficiales de la marina brasilera no tolerarian que se hollase el pabellon nacional."

El corresponsal, quien segun se explica parece ser un oficial de marina del *Paraguazú* refiere que al aproximarse á *Humaitá*, se hallaban prontos y dispuestos á contra-restar cualquier agravio que se les quisiese hacer. No obstante, el *Paraguazú* sufrió las mismas formalidades y prohibiciones, que el vapor *Bisson*; pero el vapor brasilero las disimuló con generosidad porque las supuso mas bien ridiculas que vilipendiosas.

Es imposible que le haya sucedido al oficial de marina que escribe, que le hayan negado el paso por una calle abierta al tránsito público, solo por que por ella se pasa junto á unas fortificaciones. Diga mas bien que quiso verlas, y que el centinela no se lo consintió, como no concentraría á ninguno sea, ó no brasilero. Ademas no sabemos cual sea la calle á que se refiere el autor de la carta, pues no conocemos ninguna guardada de fortificaciones.

Negada la existencia de semejantes medidas, queda destruida la suposicion, de que sean hijas del terror que el Brasil inspira al Gobierno. Las precauciones que se toman en situaciones semejantes á las del Brasil con el Paraguay, no son hijas del terror, si no de una prudente prevencion en caso de un rompimiento; por otra parte, el Gobierno no abrigaria recelos de una guerra, si las demostraciones del Brasil fuesen mas pacificas.

Pero no es así como se comprueba con el corresponsal del *Jornal*, que dice que el Gobierno de la República está siempre medroso, y receloso de agresiones del Brasil, y de sus grandes preparativos, pero que *infelizmente* no se piensa en tal cosa. ¿A qué fin pues se han llevado clandestinamente tantos armamentos para los *brasileros*, y tantas ofrendas para ganarse á los *Salvages*, que como ha dicho el Señor Pimenta, en el papel que habiamos publicado, que son súbditos fieles, y soldados del Brasil contra el Paraguay. ¿A qué fin los preparativos bélicos de Coimbra, y Miranda que hemos comprobado antes de ahora? ¿A qué fin el corresponsal se queja de la reparticion de la marina por haber destinado para Correos de Corrientes á Matogroso los vapores *Paraguazú*, y *Yaporá*, y aconseja que se guarden estas dos baterías flotantes para defender los territorios del Brasil, y que se traigan para Correos dos vapores pequeños, y ligeros para la navegacion del Paraguay. ¿Aqué fin el gran depósito de carbon de piedra en Corrientes?

Lamenta el corresponsal que el Presidente de la República quiere aprovechar los seis años que inconvenientemente le concedió el Brasil, para aprontar un ejército bastante diestro, y que facilmente puede ascender al número de 50,000 hombres á fin de disputar con él el territorio brasilero.

Mas que el Paraguay aprovechó el Brasil esa concesion reciproca de 6 años, y por que ya se considera fuerte con las predichas grandes introducciones de armamentos en Matogroso, se apresura á romper el tratado. El Gobierno brasilero todavia no ha contestado, y sus agentes y su prensa se apresuran á provocarnos, y á insultarnos, por toda correspondencia al favor que le hemos hecho de dar entrada á sus vapores para hostilizarlos por nuestros derechos incontestables. Seguro es que sin el Tratado de 6 de Abril hubiera permanecido Matogroso en su impotencia de hostilizar al Paraguay.

A lo que dice el autor de la carta referente al estenso territorio que asegura pertenecer al Brasil y del cual dice que nos hemos apoderado, creemos que debemos responder con el silencio; porque ni el corresponsal es juez ante nosotros para entrar en este litigio, ni es licito que la simple emision de un parecer aislado y parcial sea suficiente motivo para provocar un artículo sobre cuestion de límites.

Ahora el oficial brasilero, con la certeza que pudiera haberlo dicho, el mas diestro estadista que hubiese consultado los archivos de la República, asegura que la Asuncion contiene poco mas ó menos 20,000 almas, y que son soldados todos los que pertenecen al sexo masculino. Nosotros estrañamos que en su afan de exajeracion haya exceptuado al sexo femenino. Este pobre oficial tuvo la fatalidad de no ver mas que soldados, y en la esquina de cada cuadra vió una fortificacion con piezas de á treinta y cuatro; y á todas horas no oyó mas que trompetas y tambores, y todo esto lo atribuye al terror que inspira al Sr. Presidente el

Brasil. Por causa de ese terror, en los cuarteles se toca la diana al amanecer; por causa de este terror suena la asamblea á las diez de la mañana y se relevan las guardias; por causa de ese terror los cornetas de caballería se ejercitan extramuros; por idéntico motivo se toca á lista al oscurecer; y por la misma razon hay retrota y se toca silencio. Por lo visto en el Brasil todas estas operaciones de ordenanza se hacen á la sordina, cuando tanto se estraña que á cada momento se oiga el ruido de los tambores ó el bélico son de las trompetas.

Para que la pintura de nuestro nuevo publicista sea mas verídica y exacta, pinta á la poblacion sumida en la pobreza, y sin esperanza de mejorar de fortuna. Dice que no ha visto mas que soldados en todas partes, en ningun pais del mundo los soldados son muy ricos.

El mismo corresponsal, siguiendo el sistema de sus inexactitudes, y reproduciendo lo que en otras ocasiones hemos contrarrestado victoriosamente, imita á nuestros constantes opositores calumniando al Gobierno, y suponiendo que el solamente es el que puede comerciar.

Se conoce que el autor de la carta, en los pocos dias que estuvo en la Asuncion hizo un estudio detenido y juicioso del pais. Afirma que los habitantes de la Capital, que deben ser los hombres mas civilizados del Paraguay son en general supinamente ignorantes, y que muy pocos hablan el español regularmente.

Este es un nuevo título de reconocimiento que debemos tributar á la singular galantería del corresponsal brasilero. Tal será la sociedad que ha cultivado para que haya recogido en su pobre contacto, impresiones tan deplorables. Creemos que la ilustracion de un oficial de marina debe comprender, que no se hace en poco tiempo el estudio de un pais, y que la mayor parte de los viajeros incurren en infinitos errores cuando fian al análisis de unos cuantos dias la veracidad de sus observaciones. El corresponsal brasilero ha mostrado que abunda de ignorancia, mentira, audacia, y mala fé. Hoy el Paraguay abriga en su seno lo que todos los paises; gente ignorante y entendida.

Al asegurar, el corresponsal que á excepcion del Sr. Presidente y una media docena de sujetos, ninguno piensa en el resto del mundo, ni sabe si hay mas mundo mas allá del Paraguay, estrañamos, que en su prurito de mentir y ponderar haya exceptuado al Sr. Presidente y esa media docena que indica.

A estos curiosos informes dice que se limita hoy; reservándose si tiene tiempo y paciencia para escribir mas largamente. Si las observaciones que reserva son de la misma condicion que las espresadas hasta hoy, no envidiamos al informante el lauro de su reputacion de fiel y verídico viajero.

Será esta la última vez que nos ocupamos del Jornal, y de sus corresponsales, sean ó no anónimos, que bien pueden ser hechuras del Jornal en todo ó en parte:

PARAGUAY.

Asuncion, 8 de Abril de 1857.

Voy á darle noticias mias y de la tierra en que estoy: sé que las primeras han de ser apreciadas por su buena amistad, y espero que las segundas de algun modo le interesen, por que aunque sean muy ligeras y resumidas, son relativas á cuestiones de mucha importancia para nosotros, y tienen relacion á un pais, del cual poco ó nada se conoce.

A fines del mes pasado llegué á esta Ciudad de la Asuncion sin que sufriese contratiempo alguno, ni ocurriese novedad que se deba anotar; pero eso mismo no dejó de causarme alguna sorpresa, por que contaba con una ú otra contrariedad, á la vista de ciertas noticias que habia recibido.

Segun lo que me habian dicho los oficiales del bergantín de guerra frances *Bisson*, que encontré cuando volvía de la Asuncion, debia esperar insultos intolerables de la gente del gobernador Lopez,

insultos que ciertamente no soportaríamos, pues que como oficiales de la marina brasilera no toleraríamos que se injuriase el pabellon nacional, que, aqui para entre nos, quedó un poco deslucido en la infeliz expedicion mandada por el gefe Pedro Ferreira.

Prevenidos como nos hallabamos, cuando nos aproximamos á *Humaitá*, que es la mas importante fortificacion paraguaya, teniamos todo pronto y dispuesto para repeler cualquier insulto que se nos quiciera hacer.

Entretanto, á pesar de las noticias dadas por los oficiales, que aqui fueron muy insultados y á pesar tambien de los recelos que por nosotros mostraban algunas personas importantes de Corrientes, no sufrimos hasta ahora la menor ofensa; y á excepcion de ciertas formalidades y prohibiciones, que son mas bien ridiculas que vilipendiosas, podemos decir que hemos sido bien acogidos, y creo que las negociaciones entabladas por el Consejero Amaral se hallan en muy buen pie.

Aun así, es de notar que alguna de esas prohibiciones, que son evidentemente vejatorias, como por ejemplo el no consentir á los extranjeros, y tal vez con especialidad á nosotros hacer trabajos hidrográficos, ni aun colocando nuestros instrumentos de lado del Chaco, ni aun en nuestras escaleras de a bordo. Hasta me aconteció que me prohibieron en la Ciudad el paso de una calle, aunque abierta al tránsito público, solamente porque por ella se pasa cerca de unas fortificaciones.

Estas medidas son sin embargo mas bien hijas del terror excesivo que á Lopez inspira principalmente el Brasil, que del deseo de molestarlos. Con efecto, el viejo perspicaz comprende que debemos hacer todo por arrancarlo de las garras el extenso territorio que nos pertenece, y de que él se ha apoderado, y por tanto, medroso, está siempre receloso de nosotros, soñando siempre con agresiones de nuestra parte y desconfiando que estamos haciendo grandes preparativos para tomar lo que es nuestro.

Infelizmente en tal cosa no se piensa, y la conciencia de Lopez proclama nuestros derechos mejor que nuestros estadistas; son por tanto vanos, sus recelos y completamente ridiculas sus prohibiciones. Debo decirle ahora dos palabras sobre la Capital del Paraguay y sus habitantes.

La Ciudad de la Asuncion contiene poco mas ó menos 20000 almas: son soldados aqui todos sus habitantes que pertenecen al sexo masculino, de manera que la Ciudad es toda militar, y parece una plaza de guerra; á cada paso se tropieza con soldado, á cada esquina se encuentra una fortificacion, y á cada momento se oye el floreo de los tambores y el bélico sonido de las trompetas. Lopez quiere aprovechar los seis años que nosotros inconvenientemente le concedemos para aprontar un ejército bastante diestro, y que fácilmente puede ascender al número de 50,000 hombres, á fin de disputarnos con él la posesion de nuestro territorio.

Lopez no duerme; pero en compensacion nuestros politicos están de sueño profundo y algunos de ellos tal vez ni sepan donde queda el Paraguay!

El material de la Ciudad es malo y pobre; hay un solo sobrado, que es la casa del Gobernador; no hay iluminacion calzadas, ni fuentes. Ya se vé que la Capital de la República paraguaya no vá muy bien adelante de las Capitales de nuestras provincias del último orden.

La poblacion vive abatida en la pobreza, y no puede tener esperauza de mejorar de fortuna, visto como el comercio, que es la grande fuente de riqueza, no le es permitido. Comerciar puede únicamente el Gobierno, esto es, Lopez. Ya se vé que el pueblo de la República paraguaya está en el goce de la mas ilimitada libertad.

Los habitantes de la Asuncion, que deben ser los hombres mas civilizados del Paraguay son en general supinamente ignorantes; bien pocos de ellos hablan el español regularmente, un gran número lo ignora del todo, y la verdadera lengua de la tierra es el guaraní; debo sin embargo confesar que la gente es buena, afable, hospitalaria, y muy humilde.

Puedo aseverarle que en la Ciudad de la Asuncion á no ser Lopez y media docena mas de sujetos, ninguno piensa en el resto del mundo, ni sabe si hay mas mundo ademas del Paraguay.

A esto se limita todo cuanto tengo hoy que decirle. Si tuviere tiempo y paciencia, otra vez le escribiré mas largamente respecto á la tierra del mate. Mañana debemos dejar esta ciudad y seguir para Alburquerque, tocando en algunos puntos intermedios; no sé sin embargo si podremos llegar á Cuyaba.

Tengo mis recelos de que el *Paraguazú* esté destinado á servir como correo entre Corrientes y Matogroso.

Amigo mio, no puede haber recuerdo mas triste que el designarse, como me dicen que fueron designados, el *Paraguazú* y el *Yaporá* para hacer la navegacion entre Corrientes y Matogroso.

La navegacion fluvial hasta Matogroso exige vapores pequeños y ligeros, esto es evidente; mas

parece que por eso mismo la reparticion de la marina determinó lo contrario. Quien ha de pagar las consecuencias de este error es el Estado, y por tanto no hace mal.

El *Paraguazú* por su grande largor es el unico propio para navegar en este rio, que de la Asuncion para adelante se vá estrechando cada vez mas; ademas de esto, la enorme cantidad de carbon que consume, y su numerosa tripulacion ha de imponer necesariamente al Estado no pequeños sacrificios, cuando con una mitad del gasto se conseguira el mismo resultado. El *Paraguazú* es una bateria flotante, un navio propio para la guerra fluvial, y de ningun modo se deberian acordar de hacerlo andar como correo de Corrientes para Matogroso.

El *Yaporá* está en el mismo caso, y no anda mas de dos millas; pero la reparticion de la marina entendió que debia clavar una pieza á la buena razon, y por tanto sirvan de correos el *Paraguazú* y el *Yaporá*!...

Amigo mio, esclarezca á quien debe ser esclarido acerca de este punto. El lugar del *Paraguazú* no es aqui; mandenlos estacionar, si lo quieren hacer, en Montevideo ó en Alburquerque, y entónces en caso urgente servirán esos vapores para correo al Paraná ó á Corrientes, ó para defender nuestros territorios; pero designarlos para correos entre Corrientes y Matogroso!... es uno de aquellos acuerdos que parecen óviedo.

Si la reparticion de la marina tuviese á su disposicion dos naves, parece que las mandaria para hacer acá el servicio de correos!...

Aun es tiempo de enmendarse el error cometido; guardense el *Paraguazú* y el *Yaporá* para lo que ellos deben servir, y vengán aqui á sustituirlos vapores pequeños, ligeros y rápidos, propios para la navegacion de este rio, y sobre todo propios para correos.

Adios, hasta otra vez.
(*Jornal do Comercio* número 140.)

MAS SOBRE EL BRASIL.

Con el título de noticias del Paraguay hemos encontrado tambien en el *Jornal do Comercio* lo siguiente.

Noticias del Paraguay.

El *Jornal do Comercio* despues de copiar la nota del Ministro Amaral en que participaba su partida á la Ciudad del Paraná, y la contestacion de esta nota, dice "que la relacion de esas notas revela el mal logro de la mision del Sr. Consejero Amaral y el pie desagradable en que estan nuestras relaciones diplomaticas con el Paraguay."

Una carta que recibimos, añade—El Presidente quiso obligar al vapor de guerra *Yaporá* á tomar uno de sus espiones disfrazado en piloto. El Ministro brasilero se opuso, y al fin respondió que el *Yaporá* tenia orden de seguir sin recibir el piloto que se le quería imponer, y que el Gobierno del Paraguay, si quisiese, se opusiese á la ejecucion de esa orden.

El *Yaporá* se aprontó inmediatamente, y siguió rio arriba el dia 17 sin piloto ya se sabe. Lopez cerró los ojos, y hasta ese momento no consta que el *Yaporá* encontrase el menor estorbo.

El Brasil, por lo que se vé en la carta que copia el *Jornal*, califica de espías disfrazados á los prácticos que manda el reglamento fluvial llevar á bordo de los buques brasileros.

La idea de llamar espías á estos vaqueanos no puede ocurrirsele si no al que abrigue el pensamiento de hacer en el tránsito hasta Matogroso cosas inconvenientes, pues de otra manera un práctico no debe aparecer á sus ojos sino investido unicamente con el caracter que representa.

Hemos publicado anteriormente que el *Yaporá* fué robando leña por la izquierda del Paraguay, y ha hecho su comercio con los salvages del Chaco, enemiga de la República, dándoles vestuarios á cambio de reses. Para estos fines y acaso otros mas graves, no quieren prácticos paraguayos, que sean testigos.

Muy satisfecho aparece el autor de esta última carta, de que el *Yaporá* haya subido aguas arriba sin piloto, suponiendo en este mal precedente un ejemplo para lo sucesivo.

Al decir que el Sr. Presidente cerró los ojos, quiere dar á entender sin duda que nuestro Gobierno cometió un acto de humillacion y vasallaje á las exigencias inmoderadas del Ministro Amaral, que vino á la Asuncion únicamente con el objeto de variar el espíritu y letra de los reglamentos policiales y fluviales, lo cual no ha conseguido.

El Exmo. Sr. Presidente de la República, no ha cerrado los ojos al consentir que el *Yaporá* siga sin vaqueano aguas arriba. Ya hemos dicho antes de ahora, que solo ha querido tolerar esta infracción en beneficio de la paz y buena inteligencia que desea conservar con el Imperio; pero este accidente, que solo ha podido motivar la osadía de nuestros fingidos amigos, repetiremos que no puede ser un precedente á permisiones sucesivas que ofendan nuestro pundonor nacional. Estamos persuadidos que en adelante será fuertemente repelida cualquier contravención á lo reglamentado.

Sociedad de Navegación del BERMEJO

Como verán nuestros lectores en los documentos que insertamos mas abajo, en la Provincia de Salta existe una sociedad ó empresa que lleva por título *La sociedad Navegación Bermejo*, á cuyo frente se encuentran los Señores Navea, Ortiz y Compañía.

Los Directores de esta empresa se han dirigido á nuestro Gobierno con la esplanación detallada del pensamiento que se proponen realizar sobre la navegación del Bermejo.

Con efecto, realizar la navegación de este río, sería abanzar en el camino de la civilización. Por lo tanto, lejos de mostrar nos indiferentes á la realización de este proyecto, creemos que el Supremo Gobierno de la República cooperará en cuanto lo permitan las buenas relaciones al logro de una empresa tan útil y beneficiosa para todos.

Esto proceder de parte del Gobierno paraguayo será un nuevo corroborante á los principios que le sirvieron de norma al estipular con la Confederación Argentina en 1856 la libre navegación del Bermejo.

Repasando el programa que acompaña la empresa á su petición vemos que sus directores se muestran un tanto quejosos del Gobierno Nacional de la Confederación, por no haber obtenido las mismas ventajas y privilegios que se han concedido á D. Esteban Rams en su exploración por el Salado.

Para lograr los fines que se ha propuesto esta sociedad se necesitan recursos y dispendios extraordinarios, que no pueden sufragar los capitales individuales de una compañía por numerosa que sea. Necesita sin duda del apoyo de un Gobierno que se decida á protegerlo, máxime cuando el resultado de estas operaciones es tan ventajoso para los pueblos, como para los Gobiernos que los rigen.

El Gobierno del Paraguay, que á nuestro juicio comprende la magnitud de la empresa, esperamos se disponga alguna vez á auxiliar este proyecto con recursos mas ó menos amplios en armonía con el provecho que la República pueda sacar de estas exploraciones.

Segun dicen los directores de esta sociedad, los ofrecimientos hechos por el Gobierno de la Confederación, no están en consonancia con la magnitud del pensamiento que se han propuesto realizar.

El programa indica por menor las concesiones que ha hecho el Gobierno de la Confederación á esta sociedad, de lo cual no están sus Directores muy satisfechos, y para demostrarlo, presentan las dificultades y los inconvenientes con que tienen que luchar precisamente empeños de esta naturaleza.

Provincia de Salta.

Los Directores de la Empresa
"Navegación Bermejo."

Salta Junio 13 de 1857.

A S. E. Brigadier Jeneral D. Antonio Lopez, Presidente Constitucional de la República del Paraguay.

Exmo. Señor.

Los abajo firmados tienen la honra de dirigirse

á V. E. presentándole en el pliego adjunto el pensamiento que se proponen realizar sobre las estensas costas del Bermejo.

Al hacerlo tienen por objeto pedirle su cooperación. No la determinan, no la reducen á tal ó cual cosa, confiados en que su inteligencia sabrá valorar debidamente, lo que nos conviene á vista del programa que tenemos el honor de acompañarle.

Hemos creído que realizar la navegación de este río y su apertura á la actividad del mundo, era dar á la civilización de estos países uno de sus mas poderosos impulsos.

Y hemos pensado que V. E. Gefe de una de las Repúblicas ibéricas, lejos de ser indiferente á este acontecimiento le prestaría generosamente sus simpatías y su concurso.

Cediendo á esta impresión, nos hemos dirigido antes de ahora al Exmo. Gobierno de Bolivia, y nos honramos de que la contestación de V. E. no será para nosotros menos favorable que la que hemos merecido de aquel ilustrado Gobierno.

Con un profundo respeto nos suscribimos de V. E. muy obsecuentes, humildes servidores.

NAVEA, ORTIZ Y COMP.

Señores Directores de la Sociedad Navegación Bermejo.

Asunción, Agosto 6 de 1857.

He recibido órden del Exmo Sr. Presidente de la República Ciudadano Carlos Antonio Lopez para dar á V. V. este aviso de recibo de la carta, del programa de la "Sociedad Navegación Bermejo", que en fecha 13 del pasado Junio han dirigido á S. E., poniendo en su conocimiento el proyecto relativo á la navegación de dicho río, explorando las simpatías de S. E. hácia el mencionado pensamiento y solicitando su cooperación en favor de la empresa.

S. E. el Señor Presidente de la República avalora debidamente la obra que proyecta esa sociedad, y contempla en ella un acontecimiento grande, y beneficioso á todos los países limítrofes al Bermejo, y esta resuelto á poner de su parte cuanto le sea posible en apoyo de su pensamiento de pública y reconocida utilidad, en conformidad al Tratado de 29 de Julio de 1856 entre la República, y la Confederación Argentina.

Sin embargo, por ahora tiene que limitarse S. E. á asegurar á los Señores Directores de la Empresa Navegación Bermejo, las atenciones, consideraciones, y auxilios que ha franqueado á los exploradores, y empresarios de la Navegación del Bermejo, en los términos que acreditan ampliamente las correspondencias que con tal motivo tuvieron lugar entre S. E. el Sr. Presidente de la República, y los Exmos. Sres. Gobernadores de la Provincia de Salta, D. Miguel F. Araoz, y D. Rudecindo Alvarado, mientras se hacen los arreglos convenientes con el Exmo. Gobierno de la Confederación Argentina, á consecuencia del tratado de 9 de Febrero de este año entre el Gobierno Argentino, y la sociedad Salteña. A provecho esta primera ocasión para saludar con mi distinguida consideración y aprecio á los Sres. Directores de la Sociedad Navegación Bermejo.

NICOLAS VAZQUEZ.

Salta Junio 8 de 1857.

A S. E. el Presidente de la Representación Provincial.

HONORABLE SEÑOR:

Los abajo firmados directores de la sociedad "Navegación Bermejo" ante V. H. respetuosamente nos presentamos y decimos: —Que habiendo elevado al Poder Ejecutivo de la provincia una petición de terrenos valdíos en el distrito de Orán, y habiéndose remitido dicha petición á la consideración de V. H. la traemos hoy á su conocimiento pidiéndole provea lo que en interes del país, le sujetan su conciencia y el deber.

La empresa que representamos se propone cumplir, menos una especulación de intereses individual, que un hecho de inmenso resultado en favor del país. Ella se propone poner á Salta, Jujuí y aun Bolivia en la condición de pueblos litorales, y de paso, iniciar la vida y el movimiento en el desierto mas estenso, mas solitario y feraz que contiene la República.

Para llegar á este fin, nuestros recursos individuales son insuficientes.

Cuando una vía de este género se improvisa, un cambio se opera en las relaciones industriales; y de esos cambios es que los empresarios esperan la retribución de sus trabajos. Pero como ni el terreno, ni las cosas están preparadas de antemano, sucede que las empresas promotoras, sufren todos los inconvenientes y contradicciones que las novedades de esta magnitud oponen.

De aquí para los pueblos interesados la necesidad y el deber de auxiliarlas con concesiones ó pri-

villegios mas ó menos amplios, segun el resultado que de ellas se espera.

Ahora bien. Las ofertas que hemos recibido del Exmo. Gobierno Nacional están á la altura del pensamiento que no hemos propuesto realizar? Decididamente, no.

Consisten ellas en algunas leguas de territorio sobre los puntos mas distantes y desamparados del desierto. Si pues esos puntos colocados de veinte en veinte leguas son seis ó siete, como es de calcular, resultará que la sociedad tendrá otras tantas estancias sin mas estención que la de dos leguas de frente y tres de fondo. Y como el derecho á estos terrenos se pierde si en el término de cuatro años no se puebla la mitad de ellos con cierto número de familias, resulta ademas que la oferta que de ellos se nos ha hecho es evidentemente quimérica. Porque, donde las familias que querrian venir á establecerse en esos páramos, teniendo donde quiera las mismas ventajas dentro de límites bien amparado y garantidos contra todo evento? La ley sobre tierras públicas que ha sancionado V. H. es por si sola un comprobante de esta verdad.

Podemos, pues asegurar que el Exmo. Gobierno de la Nación no nos presta otros acuerdos que la subvención de mil pesos que nos ha ofrecido por cada uno de los viajes redondo que haga el vapor explorador durante los primeros cuatro años.

La sociedad no sabe aun á cuanto subirán sus gastos en cada uno de esos viajes; pero si puede asegurar que en mucho tiempo los referidos mil pesos no llenarán las dos terceras partes de los que tendrá que hacer en cada uno de ellos.

Realizada la navegación de subida, allanadas todas las dificultades que en si misma oculta aquella canal? Qué traerán, qué llevarán los buques de la sociedad? Cuanto tiempo pasará hasta que el espíritu de rutina deje sus sendas conocidas, hasta que se abran los caminos que deben poner en relación el nuevo puerto con los mercados productores, hasta que se conozcan las ventajas de los terrenos proci, mos al Bermejo, y se explote en ellos la materia de nuestro retornos.

-Durante mucho tiempo nuestros viajes serán, pues improductivos por falta de cargamento y negación de fletes.

Atendidas estas dificultades, lo que en estos casos seduce á un empresario, es el derecho esclusivo (con ciertas restricciones) de navegar por tal ó cual período los rios que sus esfuerzos anticipados abren á la industria. Por eso es que el Sr. Rams pidió y obtuvo por quince años ese privilegio.

Tenemos tambien nosotros el derecho á pedirlo? Por qué se nos ha negado?

Lo que la sociedad pretende al pedir tierras, concesiones y privilegios mas amplios, no es recibir todo eso, y luego, segura de su posesion, dormir como el avaro sobre un tesoro muerto. No. Su pensamiento es otro.

Conocedores de las localidades y de los intereses por desarrollarse en esta parte de la República, á nosotros nacionales tocaba la iniciativa de esta empresa, darle una forma, reducir á guarismos sus ventajas, y en seguida ofrecerla á cuantos quisiesen venir á prestarle el concurso de sus capitales, brazos é inteligencias.

Afectados como el que mas por la ausencia del hombre en estos yerros que cuentan centenares de leguas, nos propusimos formular un negocio, dar significacion y nombre á una empresa aparentemente local, individual: pero en realidad comun á cuantos quisiesen despues tomar una parte en ella.

Para hacerla aceptable, atractiva, seductora era necesario presentarla fértil, capaz de picar vivamente, no solo, el interes de nuestros compatriotas, mas ó menos importantes; sino el interes europeo mas apropiados que otro alguno para las empresas de este tamaño.

Por eso pediamos mas de lo que se nos ha dado, para eso queriamos el privilegio acordado al señor Rams en su empresa sobre el salado.

Habrimos ganado mucho? Se nos habria pagado un precio demasiado alto por esta iniciativa?

Tanto mejor para el país, pues que habrimos creado fortunas de que carece.

Los concurrentes posteriores habrian ganado tanto como nosotros, y al fin de todo, pasados algunos años, nadie habria ganado como la República, acumulando poblacion, industrias, capitales y dando valor á sus inútiles desierto.

Ha sucedido, empero, que nos hemos explicado mal, y nuestro pensamiento mal definido ha sido escuchado á medias.

He ahí Honorable Señor, los motivos que nos indujeron á elevar ante el Ejecutivo de la provincia la solicitud que ahora elevamos ante V. H.

Sin perjuicio de insistir mas tarde y en otra oportunidad ante el Exmo. Gobierno de la Nación, queremos que la provincia, mas interesada que nadie en la navegación del Bermejo preste su cooperación á nuestros designios concediendo á la empresa los terrenos que solicita en la adjunta petición.

El designio de la sociedad no es otro que el que domina en la ley sobre tierras públicas que ha san-

cionado V. II.

Por tanto á V. II. pedimos oct. ect.

NAVEA ORTIZ Y COMP.

Avisos de fallecimientos de extranjeros con testamento, y abintestato

El español europeo D. Manuel de los Santos falleció de muerte natural en el partido de Caacupé en su testamento instituyó por heredero universal del liquido remanente de sus bienes, á su primo hermano residente en Rio Janeiro D. Miguel Sanchez, ó á sus legítimos sucesores: encargó el aviso á sus albaceas para que ocurra por sí, ó su apoderado á recibir el remanente espresado, que se halla depositado en la Colecturía general: no hubo resulta hasta hoy, segun ha dicho uno de los albaceas, con motivo de la pregunta que le hizo el Sr. Colector general, y lo publicamos para que llegue á noticia de los interesados.

El comerciante frances D. Juan Bonifacio falleció de muerte natural: en su testamento otorgado ante el juez de paz de la villa de la Encarnacion declaró que es de estado soltero, huérano de padres; reconvino un hijo natural en estado de lactancia, habido en dicha villa, y lo instituyó por heredero universal en el remanente liquido de sus bienes, derechos, y acciones: nombró dos albaceas.

El citado juez de paz ha practicado inventario de los bienes, derechos, y acciones del testador referido y los ha depositado á cargo del primer albacea. El espedito obra en el juzgado civil de 1.ª instancia.

Murió intestado el comerciante español D. Agustín Suarez: el juez de paz 1.º de la Catedral ha practicado inventario de los bienes que ha dejado, y se hallan á cargo de su socio el argentino D. Pedro Martínez: el espedito se halla en el juzgado civil de 1.ª instancia.

Hallándose en el exterior el italiano D. Mariano Cabaza, falleció intestada su muger D.ª Enriqueta Gomez, Santafecina: el juez de paz 1.º de la Encarnacion ha practicado con asistencia del consul argentino inventario de los pocos bienes que ha dejado la espresada Gomez, y los ha puesto en depósito hasta el regreso de Cabaza

REMITIDO.

Señores. Redactores del Semanario de Avisos.

Asuncion Julio 20 de 1857-

Estimaré á Vd. se sirva hacer publicar en el Semanario para conocimiento de los patrones de buques y comerciantes, las cuatro leyes adjuntas que con relacion á franquicias de tránsito en aquel puerto, han sancionado últimamente las Honorables Cámaras Legislativas, del Estado de Buenos Aires.

Su atento Servidor.

PEDRO MARTINEZ FERNANDEZ.

Consul de Buenos Aires.

Buenos Aires Mayo 15 de 1857-

El Senado y Cámara de Representantes de Estado de Buenos Aires, reunidos en Asamblea General, han sancionado con valor y fuerza de ley lo siguiente.—

Art. 1.º Suprímese el derecho de tonelaje para los buques de alta mar de todas las banderas que entren á los puertos del Estado despues de la publicación de la presente ley.

Art. 2.º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Buenos Aires, Mayo 20 de 1857-

El Senado y Cámara de Representantes del Estado de Buenos Aires, reunidos en Asamblea General, han sancionado con valor y fuerza de ley lo siguiente.—

Art. 1.º Suprímese el derecho de patentes de cabotaje, creado por decreto, de 26 de Diciembre de 1844, para los buques que entren á los puertos del Estado, despues de la promulgacion de la presente ley.

2.º La Colecturía General espeditará en papel sellado de cuarta clase la patente de navegacion para los buques de cabotaje, la cual será renovado anualmente.

3.º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Buenos Aires Mayo 20 de 1857-

El Senado y Cámara de Representantes del Estado de Buenos Aires, reunidos en Asamblea General, han sancionado con valor y fuerza de ley lo siguiente.—

Art. 1.º Queda reformado el artículo 41 de la ley de Aduana de la manera siguiente.

“Art. 41.º Los comerciantes aceptarán letras pagaderas á seis meses, si pasase de mil pesos el importe del derecho; el que no pasare de esta suma, será satisfecho al contado.”

2.º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Buenos Aires Mayo 20 de 1857-

El Senado y Cámara de Representantes del Estado de Buenos Aires, reunidos en Asamblea General, han sancionado con valor y fuerza de ley lo siguiente.—

Art. 1.º Apruébase la escencion de los derechos de almacenaje y estingage, concedida por el Poder Ejecutivo en su decreto fecha 10 de Enero último, á las mercaderías que se estrajesen en tránsito para fuera del Estado por los primeros doce meses de su depósito.

2.º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

MARITIMA.

ENTRADAS DE BUQUES DE LOS PUERTOS DE ABAJO EN EL MES DE JULIO.

4.

Goleta argentina Nueva Ninfa de 37 toneladas: de Buenos Aires: en lastre patron Jacinto Perini italiano: 5 italianos de tripulacion.

Goleta argentina Nueva Gerónima de 40 toneladas: de Buenos Aires: en lastre: patron Juan Sifredi italiano. 2 italianos y 1 Santafecino de tripulacion.

Bergantin Goleta Oriental Hércules de 100 toneladas: de Buenos Aires: cargado: patron Pedro Retore italiano: 7 italianos, 1 correntino y 1 canario de tripulacion: pasagero D.ª Maria de los Santos con sus hijas Petrona, Mariquita é Isabel Balestra, enterriana, D.ª Maria Antonia Balestra italiana y dos sirvientas.

5.

Bergantin Goleta Neptuno de 60 toneladas: de Buenos Aires: cargado: patron Nicolas Canales italiano: 6 italianos de tripulacion.

Goleta correntina Concepcion de 25 toneladas: de Buenos Aires: en lastre: patron Santiago Landó italiano: 3 italianos de tripulacion.

Goleta argentina Virgen de la Guarda de 39 toneladas: de Buenos Aires: en lastre: patron Andres Frugone italiano: 6 italianos de tripulacion.

16.

Vapor Nacional Ypora de 65 toneladas: de Buenos Aires: cargado: Comandante el Ciudadano Andres Velilla: oficial el Ciudadano José E. Benitez: 36 hombres de tripulacion, 4 italianos, 2 ingleses, 1 español y 29 paraguayos: pasageros, D. José Ignacio Cerano, correntino, D. Gines Rosti, D. Rafael Barceló español y D. Pedro Gosti Gachie frances.

Pailebt argentino Retaguardia de 20 toneladas: de Buenos Aires: en lastre: patron Antonio Ichacaluga italiano: 3 italianos y 1 oriental de tripulacion.

Goleta correntina Nueva Industria de 90 toneladas: de Buenos Aires: cargado: patron Javier Marquez italiano: 8 italianos de tripulacion.

Bergantin Goleta correntina Mercedes de 70 toneladas: de Buenos Aires: cargado: patron Lázaro Costa italiano: 7 italianos y 1 portuez de tripulacion: pasageras D.ª Joséfa Romero con su hija D.ª Joséfa Cálcena porteñas.

Pailebot correntino Angelita de 25 toneladas: de Buenos Aires: en lastre: patron Luis Gotino italiano: 4 italianos de tripulacion.

Goleta argentina Carmelita de 70 toneladas: de Buenos Aires: cargada: patron José Oderigo italiano: 6 italianos de tripulacion: pasagero desde Corrientes para Cuyabá D. Antonio Serafino brasilero.

24.

Pailebot enterriano Pio Nono de 18 toneladas: de Buenos Aires: cargado: patron José Rosi italiano: 5 italianos de tripulacion.

28.

Bergantin Goleta argentino Jóven Estevan de 60 toneladas: de Buenos Aires: cargado: patron Francisco Cheruti italiano: 8 hombres de tripulacion: pasagera la esposa del patron con tres hijas y una sirvienta con un hijito.

Goleta argentina Bella Vazquez de 38 toneladas: de Buenos Aires: cargada: patron Leon Iturvide frances 5 hombres de tripulacion: pasageros, Don Augusto Camino frances, Dominga Martinez, Natividad y Marta Viana paraguayas.

29.

Pailebot argentina Invensible de 23 toneladas: de Buenos Aires: en lastre: patron Nicolas Falco italiano: 3 correntinos y 1 italiano de tripulacion.

Capitanía del Puerto. Asuncion Julio 31 de 1857.

FRANCISCO BAREIRO.

SALIDAS DE BUQUES PARA LOS PUERTOS DE ABAJO EN EL MES DE JULIO.

7.

Goleta argentina Rosa de 80 toneladas para Buenos Aires: cargada: patron Jose Andrés ita-

liano: 4 italianos y 4 correntinos de tripulacion: pasagero D. Lucas Cresor ingles.

9.

Bergantin Goleta argentino Felis Vencedor de 50 toneladas: para Buenos Aires: cargado: patron José Simon Pier italiano: 4 italianos, 1 oriental y 1 español de tripulacion.

Balandra argentina Bella Rosa de 30 toneladas: para Buenos Aires: cargada: patron Gaspar Casfarello italiano: 4 italianos de tripulacion.

11.

Goleta argentina Gerónima de 40 toneladas: para Buenos Aires: cargada: patron Juan Sifredi italiano: 3 hombres de tripulacion.

Goleta argentina Nueva Ninfa de 36 toneladas: para Buenos Aires: cargada: patron Jacinto Perini italiano: 5 italianos de tripulacion.

20.

Bergantin Goleta argentina Juan Americano de 80 toneladas: para Buenos Aires: cargado: patron Luis Denegri italiano: 4 italianos, 2 portuezes, 1 correntino y 1 austriaco de tripulacion.

23.

Vapor de guerra brasilero “Paragunzú” llegado a este puerto del de Albuquerque como a la diez y media de este dia bajó como a las doce y cuarta del mismo dia, al mando del Comandante Manuel Antonio Rocha Tarias.

Goleta argentina Concepcion de 25 toneladas: para Buenos Aires: cargado: patron Santiago Landó: 4 italianos de tripulacion.

24.

Vapor Nacional Ypora de 65 toneladas: para Buenos Aires: cargado: al mando del Teniente Ciudadano Andrés Velilla: oficiales los Ciudadanos José E. Benitez y Remigio Cabral: 33 paraguayos, 2 italianos, 1 español y 3 ingleses de tripulacion: pasageros, D. Vicente Urdapilleta con una hija paraguayos, D. Guillermo Stark ingles, D. Francisco Gutierrez, D. Nicolas Peña, D. Rudecindo Marin porteños, D. Santiago Constantt ingles, D. Estovan Castañola italiano y D. Gasti Gachie frances.

27.

Bergantin Goleta argentino Presidente de 90 toneladas para Buenos Aires: cargado: patron Angel Croce italiano: 2 españoles y 9 italianos de tripulacion: pasageros, D. Enrique Carbone italiano y D. Mauricio Herreras porteño.

Goleta argentina Angelita de 25 toneladas: para Buenos Aires: cargada: patron Luis Gotuso italiano: 4 italianos de tripulacion.

30.

Bergantin Goleta correntino Neptuno de 60 toneladas: para Buenos Aires: cargado: patron Nicolas Canales italiano: 5 italianos de tripulacion: pasagero D. Santiago Solari italiano.

31.

Goleta argentina Retaguardia de 20 toneladas: para Buenos Aires: cargado: patron Antonio Ichacaluga italiano: 3 italianos y 1 oriental de tripulacion.

Capitanía del Puerto Asuncion Julio 31 de 1857.

FRANCISCO BAREIRO.

Buques que se dirigen para Albuquerque, puerto de la provincia de Matogrosso del Imperio del Brasil en el mes de Julio.

4.

Bergantin Goleta brasilero Empresa de 89 toneladas: procedente de Montevideo con cargamento de carbon de piedra: patron Carlos Vicente Pon brasilero. 5 italianos de tripulacion: pasageros D. Nicolas Castañino, D. Lorouzo Autola y D. Daniel Charela italianos.

23.

Goleta Nacional Republica del Paraguay de 80 toneladas: cargado en este puerto: patron Bernabé Sosa paraguayo, 1 portuez, 1 colombiano y 6 paraguayos de tripulacion: pasagero procedente del Janeiro D. Juan de Cerqueira Caldas brasilero.

Capitanía del Puerto Asuncion Julio 31 de 1857.

FRANCISCO BAREIRO.

AVISO

El que suscribe dueño de la fonda situada en la calle de la Esquina que forma con la del Atajo, tiene el honor de ofrecerse nuevamente al publico para los que quieran favorecerle con su asistencia. Ademas, por el módico precio de 11 pesos mensuales se compromete á dar dos comidas compuestas en la forma siguiente: á las 12 tres platos y postre, y de noche dos y el postre.

Asuncion Agosto 7 de 1857.

Bernardino Porros.

Imprenta de la República.