MONITOR DE LA CAMPAÑA

ÓRGANO DE LOS INTERESES RURALES.

APARECE TODOS LOS LUNES.

Suscripción 10 pesos anticipados.

EDITOR I ADMINISTRADOR—MANUEL CRUZ.

IMPRESA I OFICINA DE LA REDACCION,

PLAZA DE LA "CONCORDIA"

SE RECIBEN AVISOS, HASTA EL VIERNES.

AGENTES.

BUENOS AIRES.
 Agencia de Dilijencias de D. Santiago
 Guillermon, Piedad 254.
 Librería del Sr. Galliard, Florida 46.
 ECUALTACION DE LA CRUZ.
 (En el pueblo.)
 Sr. D. Epifanio Reinoso
 D. Juan Suverviev i Ca.

D. Juan Pujol.
 D. Manuel Montalvo.
 D. Enrique Lamarque.
 (En la Campaña.)
 D. Martín Domato.
 D. Rodolfo Figueras.
 D. Segundo Gil
 MORON.....D. Federico Figueras.
 PILAR.....D. Rufino A. Cardoso

LUJAN.....D. Leandro C. Rivas.
 MERCEDES.....D. Felipe A. Picot
 CHIVILCOI.....D. BenedictoSalvadores
 JILES.....D. Luis Roquet
 S. A. DE ARECO. D. Sr. Piqueto
 CAÑADA HONDA. D. Felis Muñoz
 BARADERO D. Luis Just.
 CHACABACO D. Francisco Cacho
 JUNIN.....D. Natalio Borgia.

SALTO.....D. Juan Etchegoyhe¹¹.
 PERGRAMINO.....D. Anjel Monis
 S. FERNANDO.....D. Modesto Dominguez.
 BRAGADO.....D. José Spuch
 ZARATE.....D. Juan Capdeviello
 COLONIA SUZA. Sr. Wernike
 C. DE ARECO.....D. Jorje Vallet
 AZUL.....Sr. Botana.

EL MONITOR DE LA CAMPAÑA

E. DE LA CRUZ, 23 DE OCTUBRE 1871

Los Puertos Bonaerenses.

La Provincia de Buenos Aires tiene actualmente dos necesidades que dominan las demas: la seguridad de su frontera i la habilitacion de sus puertos. Esas dos empresas llevadas a cabo cambiarian completamente la faz del pais en pocos años.

El proyecto de un puerto en San Pedro ha venido a dar actualidad a la cuestion de los puertos de nuestro litoral, por lo tanto emitiremos algunas ideas sobre la materia en este articulo.

Quien conoce la rada de Buenos Aires i el litoral de la Provincia ha debido preguntarse mas de una vez. ¿Por qué efecto de rutina, de costumbre o de centralizacion sigue todo el considerable comercio de la Provincia teniendo por puerto único la rada de Buenos Aires, cuando bajo el punto de vista nautico i comercial no hai ningun puerto menos favorecido en todo el litoral Bonaerense?

Efectivamente, bajo el punto de vista nautico no ofrece abrigo contra los vientos i la naturaleza de su fondo. no permite a las lanchas ninguna resistencia. Bajo el punto de vista comercial la inmensa distancia de la costa al fondeadero origina grandes erogaciones i no permite a las lanchas atraer al buque sino con tiempo sereno, viniendo asi a ocasionar una pérdida de tiempo considerable.

La travesia de un buque de Europa a Buenos Aires puede calcularse en mes i medio a dos meses i la operacion de descargar i cargar en su rada en dos meses a dos meses i medio, cuando esa operacion se hace en quince dias en un puerto cómodo.

Las Indias Orientales no tienen puertos. Tres olas formidables estrellándose sin cesar sobre la barra que se estiende a lo largo del continente Indio, no permiten a las embarcaciones Europeas el llegar a tierra. Solo las chelingas, embarcaciones del pais cuyos miembros son cocidos en lugar de clavados, tienen la elasticidad suficiente para poder atravesarlas.

Estas chelingas llevan el cargamento a bordo de los buques fondeados a fuera de la barra a una gran distancia de tierra i sin embargo en un viaje hemos cargado 600 toneladas de sesamo en 24 dias; veinte dias a Sonapur (costa de Golconda) i 4 dias para concluir el cargamento a Calingapatnam (costa de Orixá.)

La rada de Buenos Aires se encuentra pues en condiciones inferiores a las de la costa del Indostan, en cuanto a la prontitud de la carga i descarga de los buques.

Los puertos de la costa Bonaerense pueden dividirse en dos secciones muy distintas: los del Sur i los del Norte. Los del Sur, a escepcion de la Ense-

nada i Bahía Blanca, pertenecen en jeneral a la misma clase que Buenos Aires, son radas, aunque muy preferibles. No obstante lo que se ha dicho, la costa es sana i su navegacion seria fácil con un buen sistema de faros.

Los puertos del Norte pertenecen a otra categoria. Son excelentes puertos formados por la naturaleza: algunos en los brazos del delta del Paraná como Campana, Zárate i el Baradero; otros en el mismo Paraná como San Pedro i San Nicolas.

Para los buques de vela estos puertos tienen el inconveniente de estar situados mas o menos arriba de un rio sinuoso, lo que dificulta mucho la navegacion aguas arriba.

Así como los puertos del Sur necesitan un buen sistema de faros, los del Norte necesitan algunos remolcadores para entrar los buques aguas arriba i algunas boyas i un faro en Martín Garcia, para facilitar la entrada del Paraná Guazú.

Estos gastos no serian considerables i en esta cuestion está empeñada no solamente la riqueza del pais, sino también el honor nacional. Se reconoce a primera vista las costas de las grandes naciones. En sus aguas la navegacion es mas fácil de noche que de dia porque no todos los puntos de los continentes ofrecen particularidades de configuracion que los hagan reconocer a primera vista al llegar de alta mar, pero esos faroles que cruzan sus luces, distintas de colores i de duracion, no permiten equivocacion alguna.

Si en la cuestion de ubicacion de los saladeros prevalece la opinion brillantemente patrocinada por *La Prensa*: su dissemination sobre el litoral en lugar de su aglomeracion sobre un solo punto, los productos no faltarán a los diversos puertos de la costa, porque bajo el punto de vista comercial el fenómeno del monopolio de Buenos Aires no es menos extraño que bajo el punto de vista nautico.

Efectivamente la inmensa rejion que alimenta el comercio de Buenos Aires lejos de tener alguna red de caminos que converje a ese centro, no tiene caminos siquiera. La sola compensacion a condiciones tan contrarias es que la principal rama del comercio consiste en los animales que se conducen en pie a los saladeros de la ciudad para ser allí elaborados.

Pero esa clase de negocios, que no hace sentir inmediatamente la falta de caminos carriles, experimenta graves perjuicios de este estado de cosas i de los cuales los interesados no se han rendido bastante cuenta hasta ahora.

No hai un hombre de campo que no sepa que una tropa de hacienda se adelgaza con la marcha, pero ninguno quizas lo sabe exactamente por ser casi imposible la averiguacion con nuestro modo de ser. Por lo tanto no será demas dar algunos datos positivos a nuestros hacendados que tomamos de la Memoria sobre los concursos de animales

para la carniceria en 1849 publicada por orden del Ministro de agricultura de Francia.

Un novillo Durhan, Walter, engordado en la chacra *du Pin* i conducido a pie primeramente a la feria de Bernay i despues a Rouen ha perdido del 4 al 20 de Abril 120 kilogramos (240 libras) o 14 $\frac{1}{2}$ de su peso, o 14 libras por dia o 960 gramos (cerca de 2 libras) por kilometro (como 1160 varas.)

Los animales siguientes: Symetry, Luisa Curly, Victoria, Southampton, Colette, Claudine i Jerry pesando juntos 5026 kilogramos han perdido una cantidad de 645 kilogramos en 120 dias para llegar al matadero.

Lo que da por término medio, un animal del peso de 718 kilogramos habiendo perdido 92 kilogramos en 17 dias o sea cerca de 11 $\frac{1}{2}$ por dia.

Los animales engordados artificialmente al punto estremo que se usa en Europa, han de padecer mas que los nuestros de las caminatas pero hai que tener presente tambien que son animales mansos; que las distancias indicadas las han recorrido conducidos por un hombre a pie; que han hecho los descansos del camino i pasado las noches en posadas que tienen establos a proposito con agua i mantencion, i creemos que estas circunstancias diversas deben equilibrarse poco mas o menos.

Con estos datos, considerando el inmenso número de animales que se elaboran en el pais, las distancias considerables que tienen que recorrer, uno puede calcular aproximadamente la suma que se pierde cada año. Pérdida enorme que disminuiria mucho si cada centro de produccion tuviera su puerto de embarque.

Una nueva herramienta.

En nuestro número anterior dimos cuenta de una nueva posicion social, muy ventajosa en Francia: la de insurrecto. Hoy tenemos que dar cuenta de una nueva herramienta industrial i esa nueva herramienta será el cañon krupp si hemos de dar fe a una interesante revista de Europa que publica el *Diario Español* i de la cual extractamos lo siguiente:

“La miseria es muy grande en Berlin, la vencedora, mucho mas grande que en Paris, la vencida. La huelga de los operarios albañiles Berlineses ha cesado por fin, obteniendo un aumento de 5 gros por semana. 5 gros son 12 sous, o 60 centimos de franco, para conseguir esta ventaja, han tenido que holgar i ayunar tres meses aquellos desventurados, a quienes nada alcanza de la famosa indemnizacion de guerra pagada por Francia. La indemnizacion lleva otro destino.”

“Nadie extrañará la miseria que, segun todas las correspondencias, i segun la misma prensa local, se sufre hoy en Berlin, si se tiene en cuenta la paralización del trabajo durante la

guerra i durante las huelgas que la han seguido. Ademas, algunos guarismos bastarán para formarse cabal idea de lo que es aquella capital, en la cual se paga un impuesto sobre las rentas o rendimientos, de cuya estadística oficial resulta que en aquella poblacion de 900,000 habitantes, solo hai 15,722 cuyas rentas esceden de 1000 thalers (3750 f.) anuales i 175,998 personas que no cuentan mas de 300 thalers (unos 1000 francos) anuales para vivir. Estos guarismos esplican, aunque no justifican, muchos hechos vergonzosos de la guerra de Francia. Esa jente es muy rapasa, pero muy pobre tambien. Lo peor será que le de por enriquecerse en la guerra. Si desgraciadamente fuera así, la invasion de los barbaros en los siglos IV i V de la Iglesia quedaria eclipsada; i la Europa tendria que confundirse, necesariamente, para rechazar la moderna irrupcion.”

Frontera.

Los indios han aparecido ha poco al Norte de esa i han llevado del fortin de *Medias Lunas* 70 caballos.

Poco despues invadieron por el fortin *Carlota* i ultimamente por la *Picassa*. Persona llegada ayer de Junin, nos dice que los hacendados de ese partido i otros del Norte, viven en un continuo sobresalto, pues, diariamente se ven amenazados a quedarse arruinados totalmente.

La Prensa.

Contingentes.

Ya anunciamos que el Ministro de la Guerra habia resuelto no pagar los haberes de las Guardias Nacionales licenciados en las fronteras, sino a ellos personalmente.

Hé aqui el texto de esa resolucion: “En virtud de disposiciones superiores vijentes, ningun individuo de tropa, puede otorgar poder para cobrar de sus haberes de manera que se hace necesario vuelva este expediente al solicitante para que ocurran los interesados personalmente.”

Esta disposicion ha sido puesta al pié de una solicitud de un apoderado de un Guardia Nacional de la Guardia del Monte, que dista 45 leguas de esta ciudad i otros dos documentos análogos del Tandil.

La Prensa.

La Esposicion.

Los habitantes de la campaña de Buenos Aires celebramos la apertura de la esposicion argentina pero no podemos participar de los sentimientos de alegria que hoy aitan a los habitantes de Córdoba.

Tenemos la vista fija sobre nuestros hermanos los pobladores de la frontera, entregados sin defensa, ellos sus fa-