

[Volver al Índice](#)

## CAPITULO X

### MARINA MERCANTE PRIVADA.

#### 1. EL TRÁFICO FLUVIAL DESPUÉS DE CASEROS.

Se inicia, una sección nueva constituida por apuntes sueltos diversos relacionados con apellidos que son hoy conocidos en el Río de la Plata y en nuestro país, y que tienen mucho que ver con el tráfico, el comercio y hasta con nuestra vida social y política en los primeros tiempos que siguieron a la apertura de la navegación fluvial.

Fueron numerosas las embarcaciones, casi todas de pequeño porte y de diversas matrículas, preferentemente entrerrianas, correntinas, santafecinas, paraguayas, orientales y algunas brasileras, y aún norteamericanas y europeas, que, formando abigarrada y pintoresca flotilla, efectuaron activo y fecundo tráfico fluvial y comercial en los ríos Paraguay y Paraná, desde su apertura a la navegación después de Caseros hasta su nueva clausura por la guerra del 65.

Se da, a continuación, en orden alfabético y, en lo posible, con indicación de su respectiva nacionalidad, los nombres más conocidos de entre los muchos "patrones", como lo eran casi todos, y los de las respectivas embarcaciones que tripulaban, por lo general, como propietarios de ellas, siendo de advertir, sin embargo, que no siempre figuraban al mando de aquéllas las mismas personas, ni éstas tampoco con los mismos barcos, como también que las fechas o embarcaciones que se mencionan sean las únicas en que han actuado aquéllos.

Los datos sueltos que siguen son a modo de simple contribución para el conocimiento de este capítulo dedicado a los que podrían llamarse a justo

título los precursores del tráfico fluvial en los primeros tiempos de la independencia, a base de pacientes aunque incompletas investigaciones hechas por el autor en la capital paraguaya y que acaso fuera útil completar con la compulsión de los correspondientes archivos en la Argentina, a fin de establecer mejor la verdadera importancia de aquel intenso tráfico del que sólo quedan como recuerdo algunos fortunas y apellidos, amén de las vinculaciones sociales y familiares que aún perduran.

Estos apuntes se relacionan con patronímicos que son hoy conocidos en el Río de la Plata o en el Paraguay y que han tenido algo o mucho que ver con el tráfico, el comercio y hasta con la vida social y política, en los primeros tiempos que siguieron a la apertura de la navegación fluvial.

Nuestra vieja marina, tanto de buques a vapor como de otras diversas embarcaciones, estaba a cargo de connacionales, por lo general, en tanto que la fluvial de la Argentina y Uruguay, estuvo a cargo de extranjeros, habiendo sido italianos casi la totalidad de los que hacían el tráfico al Paraguay, y es de suponer que varios de los que figuran sin designación de nacionalidad, hayan sido también italianos.

Es seguro que muchos de esos oscuros viajeros, que no fueron jamás mencionados en la crónica social, habrán sido no obstante los fundadores de familias hasta hoy existentes, tanto aquí como en la Argentina y el Uruguay, del propio modo que los pioneros de nuestro resurgimiento después de la guerra que fueron a trabajar en los obrajes y yerbales haciendo la oscura y penosa vida de los precursores, fueron después el tronco de hogares hoy respetables, ennoblecidos por el trabajo.

El humilde origen de muchos de esos cruzados del progreso en nada deslustra y antes enaltece sus bien saneados títulos a la consideración y al respeto de los contemporáneos.

Así un humilde botero, D. *Nicolás Mihanovich*, fue el creador de la flota comercial más poderosa que ha navegado en estas aguas y el fundador de una sólida fortuna. Entre nosotros no faltan los que sin haber llegado a ser un

Mihanovich o un Lussich, han logrado hacerse de nombre como caballeros condecorados del trabajo y del esfuerzo propio, como los *Hein, de Vargas, De Los Ríos, Velilla, Molinas, Nogues, Bello, Pecci, Vierci, Patri*, etc., para no citar sino algunos de los más expectables de nuestros viejos obreros del periodo constitucional.

Una natural impulsión de vida y de progreso ha hecho siempre de la navegación fluvial en que hoy trabajan tantos hijos del país, una industria tan antigua e importante como las mismas arterias destinadas a poner en circulación los productos naturales de estas ricas regiones mesopotámicas.

Desde los primeros días del coloniaje han surgido también los problemas relacionados con la libre navegación de nuestros ríos, a cargo entonces de modestas balsas y embarcaciones a remo y a vela, impulsadas por lo común por el brazo vigoroso del indígena sin el cual los conquistadores no hubieran podido realizar los milagros que hicieron.

Se ha puesto de manifiesto en un documento de aquella lejana época publicado ha poco en esta misma oportunidad, la importancia capital que tuvieron esas pequeñas embarcaciones para el tráfico, el comercio y la prosperidad de estas regiones. Gracias a ellas, el comercio y la navegación no se interrumpieron por completo ni bajo las severas restricciones peninsulares, ni bajo el régimen del aislamiento durante el largo período de la dictadura vitalicia en que si bien en el puerto de Asunción quedaron y se pudrieron centenares de pequeñas embarcaciones amarradas por años enteros, en cambio otras siguieron llegando a los puertos de Pilar y Encarnación habilitados para determinadas operaciones.

Lo propio ocurrió después bajo el gobierno de Rosas, que prolongó el aislamiento doce años más al mantener cerrados nuestros ríos después de abiertos por nuestro gobierno.

Un sinnúmero de embarcaciones iban y venían a las provincias de Corrientes, Entre Ríos y Santa Fe, expuestas naturalmente a todos los riesgos

y contingencias de las circunstancias cambiantes que tan pronto se traducían en alianzas como degeneraban en hostilidades.

Así se ha visto que a raíz del combate en el paso de Obligado, “abierto a cañonazos” por la escuadra aliada franco-inglesa en lucha con las fuerzas del dictador argentino, regresó escoltando un convoy de un centenar y medio de barcos cargados con productos del Paraguay y Corrientes, habiendo tenido que librar un nuevo y sangriento combate para forzar el paso de San Lorenzo a su vuelta.

Restablecida, por fin, la normalidad de las comunicaciones, los ríos se poblaron de un verdadero enjambre de chalanas, goletas, pailebotes, bergantines, balandras, sumacas y piraguas y aun simples canoas que hacían audazmente el tráfico de Asunción a las provincias litorales argentinas y al mismo estuario, sufriendo todas las penurias, inclemencias y aun peligros que ofrece la vida en la cubierta de esas cáscaras de nuez.

La verdad es que no había tampoco mayores elementos de navegación por entonces y los mismo buques a vapor que empezaron a surcar nuestras aguas eran apenas grandes chatas comparadas con los palacios flotantes en miniatura que hoy estamos acostumbrados a ver entrar y salir en nuestros puertos. La navegación a vapor estaba aun en su infancia y los vapores que podrían llamarse de lujo entonces, como el “Salto de Guairá”, el “Ygurey” y hasta el “Paraguarí”, el mayor de ellos, estaban muy lejos de tener el porte y las comodidades de los más modestos que hoy hacen este servicio y aún el “Río Blanco”, que hacía el trasporte directo de Asunción a Europa era inferior al más pequeño de los vapores, paquetes o de carga, que hoy hacen la carrera de esta ciudad a Buenos Aires.

Estos apuntes servirán así para que se pueda apreciar mejor los importantes servicios que prestaron en su tiempo esos esforzados argonautas del naciente comercio internacional del Paraguay viejo que en constante lucha con la hostilidad de los elementos o de los hombres de aquellos rudos tiempos, realizaron la ininterrumpida y fecunda labor de aproximación y de intercambio, aún bajo el fuego de los cañones.

A ellos, pues, a esos héroes anónimos del trabajo de los muchos que nos frecuentaron trasportando cargas o pasajeros, muchas veces ilustres, van dedicados estos apuntes.

Los nombres de las embarcaciones que tripularon estos marinos contienen por sí solos toda una historia de esfuerzos, de anhelos y de afectos que sería interesante desentrañar por estar íntimamente vinculados en muchos casos a la historia de sus propietarios.

Algunas denominaciones tomadas al azar de esta lista, como “Primera esposa”, “Bella Rosa”, “Joven Margarita”, “Bella Limeña”, etc., recuerdan nombres familiares. Otros, en cambio, evocan nombres geográficos, como “Asunción”, “Villa del Pilar”, “Flor de Corrientes”, “Encarnación”, “Goyana”, “Yguazú”, etc., relacionadas, indudablemente, con los centros de actividad o de origen de sus dueños. Algunos como “Divina Providencia,” o “Providencia” simplemente, “Virgen de Itatí”, “Virgen de la Guarda”, etc., son advocaciones parecidas a la de la “Virgen del Buen Ayre” de los antiguos navegantes y a que son tan inclinados los marinos. No faltan los que mencionan a “San Martín”, “General López” o “Garibaldi”, según la nacionalidad de sus dueños, seguramente, o hechos memorables como “Independencia”, “Vences”, etc. Otros, más positivos, los relacionan con la verdadera finalidad mercantil a que servían, como “Comercio”, “Compañía”, “Primera fortuna”, “Suerte”, “Plata”, etc.

## **2. NOMBRES CONOCIDOS DE ALGUNOS NAVEGANTES DE 1852 A 1865. <sup>1</sup>**

A continuación se hace mención de los principales en orden cronológico.

*Augusto Liliedat.* – (Sueco). Aparece en una exploración del Bermejo y en **7** de octubre de 1852 llegó a nuestro puerto como capitán del pailebote

---

<sup>1</sup> Donde se lee las palabras “aquí”, “a ésta” o “nuestro puerto” entiende que se refiere a Asunción.

“Oscar”, de 12 toneladas. Ya queda dicho al hablar de la Fundición de Ybycuí, que a fines de dicho año el gobierno aceptó su oferta para reemplazar a Godwin, como director de dicho establecimiento, para lo cual volvió a Buenos Aires y Montevideo, a adquirir elementos y contratar más técnicos.

*León Iturbiden.*– (Francés). Navegó mucho tiempo de Asunción a Buenos Aires casi sin interrupción desde los primeros días del año 1852 hasta la época de la guerra, como patrón del pailebote argentino “Angelita”, de 20 toneladas.

*Esteban Vichini.*– (Italiano). También figura constantemente en el mismo período al frente del pailebote correntino “Humilde”, del mismo porte que el anterior, desde mediados de 1852 (Es de notar que tanto a las personas como a las embarcaciones, se clasificaba entonces en correntinos, porteños, etc., según la provincia a que pertenecían y la denominación de argentinos que también se usaba, se refería seguramente a los que reconocían el gobierno de la confederación).

*Francisco Urbietta.*– (Paraguayo). Navegó también desde mayo de 1854, capitán de la balandra nacional “De Jesús”, de 36 toneladas de registro, entre Asunción y Buenos Aires.

*Ramón Odriosola.*– (Paraguayo).. Actuaba por el año 1854 como capitán de la goleta nacional “Carolina”, de 32 toneladas, con el mismo itinerario.

*Luis Caminos.*– (Paraguayo). Era el capitán del pailebote nacional “25 de Diciembre”, de 28 toneladas de registro.

*Gregorio Benítez.*– (Paraguayo). Capitán del pailebote nacional “Joven del Carmen”.

*Santiago Vichini.* (Italiano). Patrón de la goleta de matrícula correntina “Victoria”, de 81 toneladas, que aparece ya hacia fines de 1854.

*Ramón Alfonso.*– (Paraguayo). Llega en 1854 de Buenos Aires comandando la goleta nacional “Olimpo” de 20 toneladas.

De entre los primeros que llegaron en el año 1855, merecen mención *Antonio y Domingo Bello*, que entraron el mismo día (18 de enero) de Buenos

Aires como patrones de los pailebotes de matrícula argentina “María Teresa” y “Luisa”, de 31 y 24 toneladas respectivamente y siguieron navegando hasta la guerra. Más tarde (mediados de 1858), el segundo actuó de patrón en la goleta santafecina “1ª esposa”.

*Juan B. Solari* (Italiano), aparece en nuestro puerto el 15 de enero de 1862, tripulando la pequeña balandra “Aurora”, de 13 toneladas.

Como los Bello, han actuado asimismo varios Solari en este grupo.

*Vicente Solari*.– (Italiano). En 4 de febrero de 1852, llegó como patrón de la goleta “Iris”, de 48 toneladas, y como el anterior siguió actuando hasta los días de la guerra.

Muchas veces estos marinos cambiaron de embarcación, y así, en 31 de octubre de 1853 aparece comandando la goleta correntina “Carmelita”, de 40 toneladas, lo cual ha ocurrido con frecuencia con varios de los que forman esta nómina.

*Juan Morris*.– (Maltés). En 16 de enero de 1852 entró al frente de la goleta “Guillermo Stuar”, de 16 toneladas, cuando el conocido médico del mismo nombre aun no pensaba venir al Paraguay.

*Benito Molinari*.– (Italiano). En 27 de febrero de 1852 figura como patrón de la goleta “Neptuno”, de 88 toneladas, que navegó hasta la guerra.

*Lázaro Molinari*.– En 30 de septiembre aparece mandando la chalana bombardera “Carmelita”, de 45 toneladas.

*Tomás Montenegro*.– (Santafecino). El 29 de febrero de 1852, llegó con la goleta “1ª Mercedes”, de 72 toneladas.

*Francisco Cerruti*.– (Italiano). Es a lo que parece el hermano de Julio Cerruti que vivió hasta ha poco en Asunción, y de Leopoldo, el pintor. En 31 de marzo de 1852 tripulaba la goleta “Adelaida”, de 60 toneladas, y siguió también hasta la época de la guerra.

*José Picardo*.– (Italiano). El 31 de marzo de 1852, fondeó en el puerto de Asunción con la goleta correntina “Carmen”, de 36 toneladas.

*Rafael Recalde.*– (Paraguayo). En 29 de octubre de 1852, salió con la garandumba nacional “Isabel”, de 36 toneladas.

*Agustín Vacaro.*– (Italiano). El 31 de enero de 1852, zarpó en la sumaca correntina “Goyana”, de 55 toneladas, siguiendo también muchos años al servicio de nuestro intercambio.

*Santiago Ferro.*– (Italiano). Entró el 7 de abril de 1852 con la goleta “Victoria”, de 86 toneladas. Aun cuando en 7 de abril de 1856 llega como pasajero del “Río Negro”, es también de los que siguieron actuando como patrón de barco durante mucho tiempo.

Los dos *Vichini* (*Esteban y Santiago*), mencionados anteriormente, aparecen también desde 1852, llegando el 13 y 14 de junio respectivamente con las goletas “Victoria” y “Clarita”, de 145 y 46 toneladas de porte y ambos continuaron durante los doce años que duró este período de nuestro tráfico fluvial, hasta los sucesos de 1865 y del que se seguirá mencionando muchos otros nombres conocidos.

*Mariano Comas.*– (Santafecino). Actuó en dicho carácter desde enero de 1852 en la goleta “Primera Fortuna” de 30 toneladas.

*José Puyol.*– (Español). Llegó a comienzos de 1852 con el pailebote “Hernani”, de 30 toneladas.

*Angel Balestra.*– (Italiano). Llegó el 13 de junio de 1852 con el bergantín goleta “Hércules” de 100 toneladas que navegó hasta las postrimerías de este período con distintos patrones. En noviembre de 1863, después de otros viajes que hizo, algunas veces como pasajero en otros buques de la carrera (como el 22 de junio de 1859 y 26 de febrero de 1863), zarpó de nuestro puerto comandando el patacho oriental “Niño Arturo”, de 40 toneladas.

El 21 de enero de 1865 vino nuevamente como pasajero del vapor argentino “Salto”, habiendo sido por otra parte muchos los Balestra que en todo ese período vinieron a nuestro país (Francisco, Constantino, Pedro, Petrona, María, Isabel, Antonia, etc.), de las que una Petrona casó con don Antonio Rebaudi.



El nombre de “Niño Arturo” de la goleta de D. Antonio Balestra, se debió al nacimiento del que fue después el doctor Arturo Rebaudi, hijo como su hermano Ovidio, de don Antonio Rebaudi y Da. Petrona Balestra.

El 13 de julio de 1865, zarpó todavía de Asunción, con bastante carga

*Gregorio Gastaldi.*– (Italiano). Llegó en fecha 20 de junio de 1852 con el bergantín-goleta “Francisco” de 125 a 130 toneladas, pues unas veces figura con la primera y otras con la segunda.

*Sebastián Merlo.*– (Correntino), es también de los que navegaron desde 1852 con el pailebote “Tupasy Itatí”, de 16 toneladas, habiendo sido varios los patrones del mismo apellido que luego se nombrará.

*Santiago Guastavino.*– (Italiano). Entró el 5 de agosto de 1852 con la sumaca “Josefina” de 48 toneladas o 36 según otras anotaciones, con la que navegó varios años, habiendo sido también varios los Guastavino, que como patrones de barcas hicieron el tráfico fluvial al Paraguay, según se verá en el curso de estos apuntes. Cuando el combate del Riachuelo, un piloto argentino, Bernardino Guastavino, con su serenidad y disposiciones salvó la escuadra brasilera.

*Manuel Espora.*– (Porteño). Llegó el 30 de septiembre de 1852, con la chalana nacional “Rosario” de 112 toneladas. El 12 de noviembre de 1858 salió como pasajero del vapor argentino “Constitución”.

*Faustino Bedoya.*– (Paraguayo). Aparece en diciembre de 1852 como patrón de la goleta nacional “Concepción”, de 75 toneladas.

*Pedro Echafino (o Schiafino).*– (Italiano). Arribó a nuestro puerto el 8 de enero de 1853, procedente de Goya en el pailebote santafecino “Suspiro” de 20 toneladas.

*Laureano Delgadillo.*– (Paraguayo). El 14 de enero de 1853 aparece con el bergantín goleta nacional “Paraguay” de 65 toneladas y el 21 de octubre siguiente salió comandando el bergantín también nacional “Bermejo” de 35 toneladas.

*Raimundo Guanes* – (Paraguayo). En 2 de abril de 1853 zarpó como patrón de la pequeña chalana nacional “Matilde” de 16 toneladas.

*Miguel Vacaro.*– (Italiano). Llegó el 6 de octubre de 1853 con la goleta argentina “Ligore Americana” de 24 toneladas. Se ha mencionado ya a Agustín Vacaro, también italiano que empezó a actuar desde el año anterior.

*Francisco Roverano.*– (Italiano). Entró el 15 de enero de 1853 con la goleta argentina “Suerte Envidia”.

*Juan Sanguinetti.*– (Italiano). Llegó el 22 de enero de 1853 mandando la bombardera correntina “Carmelita” de 45 toneladas. Se mencionará después otros Sanguinettis.

*Joaquín Sanguinet.*– (Italiano). (Probablemente Sanguinetti también). Llegó el **27** de mayo de 1853 con la balandra santafecina “2 de Julio” de 26 toneladas.

*Pedro Resuagli.*– (Italiano). Salió de nuestro puerto el 28 de febrero de 1853 con la goleta “Flor de Corrientes”, de 54 toneladas y de matrícula también correntina y algo ha de tener que ver con el miembro de la razón social Resoagli y Saveraglio que hasta ha poco actuaban en San José-mí (hoy Ayolas).

*Manuel Risso.*– (Italiano). Salió de aquí el 22 de marzo de 1853 con la goleta santafecina “San José” de 20 toneladas. En el año 1859 navegaba con la goleta correntina “Comercio” de triple porte (60 toneladas). No fue el único Risso patrón de barca que surcó nuestras aguas, según se verá después.

*Jacinto Bubier.*– (Francés). Entró el 5 de abril de 1853 con la goleta también de matrícula santafecina “Nieve” de 19 toneladas.

*Felix Larrosa.*– (Paraguayo). En 1º de mayo de 1853 llegó con la sumaca nacional “Raquel” de 35 toneladas.

*José Ferro.*– (Italiano). Llegó el 18 de mayo de 1853 en el bergantín goleta correntino “Facio” de 83 toneladas, lo que hace ver que este nombre tan en boga hoy día, ya figuraba por el Paraguay en aquellos tiempos.

En 27 de marzo de 1856 tripulaba la goleta correntina "Prudencia".

*Antonio Ferro.*– (Italiano). Salió el 17 de mayo de 1853 con la goleta correntina "Izo" de 4 toneladas.

En octubre de 1855 tripulaba el pailebote goleta argentino "Nueva Carmelita" de 40 toneladas. Habiéndose mencionado antes a Santiago Ferro, otros tres más del mismo apellido se citará todavía. Alguna vez (como el 10 de noviembre de 1863) figura como pasajero del "Ygurey".

*Salvador Arce.*– (Paraguayo). Salió de nuestro puerto el 18 de abril de 1853 con la garandumba nacional "Asunción" de 22 toneladas.

*Donato Falcón.*– (Correntino). Entró el 31 de octubre de 1853 con la goleta nacional "Compañía" de 30 toneladas.

*Victorio Falcón.*– (Paraguayo). Salió el 7 de abril de 1853 de Asunción tripulando esa misma goleta.

*Bernardo Gastaldi.*– (Italiano). Llegó el 25 de febrero de 1853 con la goleta argentina "Ferrolana" de 100 toneladas.

*Ramón Benítez.*– (Paraguayo). Salió de Asunción el 20 de abril de 1853 con el pailebote nacional "Joven del Carmen", de 25 toneladas.

*Fulgencio Alarcón.*– (Paraguayo). Zarpó el 7 de mayo de 1853 siguiente con la chalana nacional "Carmen" de 6 toneladas.

*Lisandro García.*– (Paraguayo). Partió el 10 de mayo de 1853 tripulando la goleta nacional "Carolina" de 50 toneladas.

*Andrés Frugone.*– (Italiano). Salió el 14 de mayo de 1853 con la balandra de matrícula correntina "Carmelita" de 12 toneladas.

*Tomás Luis Conde.*– (Correntino). Llegó el 26 de agosto de 1852 con la garandumba de esa misma matrícula "Francisco", de 8 toneladas.

*Bernardo Valle.*– (Italiano). Llegó el 28 de agosto de 1853 con el pailebote también correntino "Europa" de 18 toneladas. Como a mediados de 1859 figura el mismo en una goleta de igual nombre pero de mayor porte (30

toneladas), parece esto indicar que reemplazó su primera embarcación con otra mejor.

*Francisco Gómez.*– (Paraguayo). Salió el 1 de septiembre de 1853 en la falúa nacional “Rita” de 75 toneladas.

*Lorenzo Carlos Nielsen.*– (Norteamericano). Llegó el 17 de octubre de 1853 al mando de la sumaca oriental “Fanny”, de 341 toneladas, todo un coloso fluvial entre sus congéneres y coetáneos.

El “Fanny” siguió navegando mucho tiempo en nuestro tráfico y en octubre del mismo año fue fletado por Mr. Eduardo Hopkins por cuenta de la célebre “Compañía de Navegación de los Estados Unidos y el Paraguay” para un viaje en que el mismo Hopkins al frente de su agencia, situada en la “Plaza Nueva” de esta ciudad, anunciaba recibir cargas y pasajeros.

*Andrés Velilla.*– (Paraguayo). En 12 de junio de 1858 mandaba la sumaca de guerra nacional “Independencia del Paraguay” que por entonces era una de nuestras mayores unidades. Más tarde se lo encuentra actuando prominentemente en la marina mercante y de guerra de mayor porte.

Fue en esa sumaca que el general Francisco S. López se trasladó a Buenos Aires con su comitiva para su viaje a Europa de donde debía venir con el que fue primer buque de de nuestra marina de guerra, el “Tacuarí”.

*José María Lamas.*– (Paraguayo). Zarpó de esta ciudad el 10 de mayo de 1853 tripulando la balandra nacional “Casualidad”, de 25 toneladas. El 1858 un José María Lamas, era fiscal del crimen con el sueldo corriente entonces para estas magistraturas o sea 18 pesos mensuales, dato este que da toda su importancia y relieve a los espléndidos haberes que se abonaba en cambio a los numerosos técnicos extranjeros.

*José Abad.*– (Español). Regresó en fecha 17 de octubre de 1853 con el pailebote argentino “Oscar” de 12 toneladas, la embarcación que trajo Lilledat quien, según es sabido, se contrató en ésta quedando como director de la fundición. Otro Abad (Federico), también español anduvo por aquí en el año 1855, aunque no como marino.

*Andrés Carvallo.*– (Paraguayo). Zarpó de este puerto el 21 de octubre de 1853 tripulando la goleta nacional “Oliva” de 36 toneladas.

*Mamerto Irigoyen.*– (Paraguayo). Partió el 25 de octubre de 1853 en la garandumba nacional “Rayas” de 25 toneladas.

Y si un Andrés H. Carvallo llegó a ser presidente del Paraguay como otro Irigoyen lo fue de la Argentina, no podrá negarse que entre estos viejos marinos, modestos patronos de pequeñas barcas casi todos, no faltaban realmente nombres conocidos.

*José María Núñez.*– (Paraguayo). Salió el 4 de septiembre de 1853 tripulando la balandra nacional “De Jesús”, de 15 toneladas.

*Manuel Rodríguez.*– (Paraguayo). Partió el 12 de septiembre de 1853 con el queche nacional “Encarnación” de 120 toneladas.

*Juan Bautista Ferraro.*– (Italiano). Regresó el 19 de octubre de 1853 en el queche argentino “Hércules” de 18 toneladas. En 1858 navegaba en la goleta argentina “Nueva Feliz” de 22 toneladas.

*Juan Antonio Marín.*– (Paraguayo). Salió el 25 de octubre de 1853 tripulando el pailebote nacional “Pilar”, de 45 toneladas.

*Luis Recalde.*– (Paraguayo). El 3 de noviembre de 1853 salió en la garandumba nacional “Isabel” de 30 toneladas, la misma en que antes figuró Rafael Recalde.

*Pascual Urdapilleta.*– (Paraguayo). En 3 de noviembre de 1853 salió con la goleta nacional “Carolina”, de 37 toneladas.

*Guillermo Sosa.*– (Paraguayo). Salió el 7 de noviembre de 1853 en el lanchón nacional “Guillermo”, de 20 toneladas. Posteriormente se dedicó al comercio, y era uno de los mayores compradores de yerba, habiendo hecho nuevos viajes ya en este nuevo carácter.

*Hipólito Argaña.*– (Paraguayo). Salió el 10 de noviembre de 1853 en la garandumba nacional “Angela”, de 18 toneladas.

*Raimundo, González.*– (Paraguay). Partió el 17 de noviembre de 1853 en la falúa nacional “Rita”, de 14 toneladas.

*Cayetano Bazán.*– (Paraguay). Salió el 19 de noviembre de 1853 en la garandumba nacional “Josefa”, de 16 toneladas.

*Tomás Domecq.*– (Paraguay). Partió el 28 de noviembre de 1853 en la goleta nacional “Compañía”, de 30 toneladas. En años sucesivos hizo varios viajes a Buenos Aires como pasajero, ya solo o en compañía de su señora esposa. Fue el padre del contralmirante Domecq García, después Ministro de Marina de la Argentina.

La goleta “Compañía” debía su nombre a la circunstancia de que su dueño, D. Tomás Domecq, paraguayo, casado con Da. Eugenia García Ramos, argentina, trabajaba en sociedad o compañía con los hermanos de ésta, sus cuñados Patricio Peralta Ramos, fundador de Mar del Plata, y Manuel García Ramos, fuertes comerciantes de Buenos Aires y sobrinos carnales como la esposa de D. Tomás Domecq, del coronel de la independencia, Pedro Ramos Domecq que actuó en el Regimiento de Granaderos a caballo.

*Marcelino Ayala.*– (Paraguay). Salió el 6 de diciembre de 1853 en una chalana nacional, de pequeño porte.

*Fortunato Franco.*– (Paraguay). Tripulando una canoa partió el 10 de diciembre de 1853. En 1860 navegaba en la chalana nacional “Rita”.

*Desiderio Avezada.*– (Paraguay). Salió el día 9 de diciembre de 1853 en la garandumba nacional “Rosario”, de 17 toneladas.

*Mariano Mujica.*– (Paraguay). Partió el día 13 de diciembre de 1853 en la garandumba nacional “Asunción”, de 22 toneladas.

*José Añasco.*– (Italiano). Regresó de este puerto el día 17 de diciembre de 1853 con la goleta entrerriana “Néstor”, de 35 toneladas.

*Felipe Antonio Pereira.*– (Paraguay). Salió el 19 de diciembre de 1853 con el bergantín goleta nacional “Rosario”, de 112 toneladas.

*Nicanor Navero.*– (Paraguayo). Al mando de una piragua nacional con quince hombres de tripulación, fue a Buenos Aires saliendo de nuestro puerto el 23 de agosto de 1855. En un viaje del vapor “Río Uruguay”, llegó como pasajero el 28 de octubre de 1856.

Vivió hasta ha poco, teniendo su residencia en la calle Convención frente al palacio de gobierno. Es innecesario agregar que fue padre del varias veces presidente de la República don Emiliano González Navero.

*Agustín Schiafino.*– (Italiano). Llegó el 20 de septiembre de 1.855 con la sumaca argentina “Nueva Rosita”, de 50 toneladas procedente de Corrientes.

*Simón Gastaldi.*– (Italiano). Aparece en nuestras;guas desde octubre de 1855 al mando siempre de importantes embarcaciones como el bergantín goleta “Francisco” de 125 toneladas y lo mismo que Gregorio Gastaldi, ya citado antes, al par de Bernardo, navegó sin interrupción hasta los comienzos de la guerra y aún después de ella siguió comandando buques de mayor porte, como el famoso “Taragüí”, que hizo la carrera de Buenos Aires a Asunción hasta el año 1885 aproximadamente, época en que el mencionado Gastaldi pasó como capitán del “San Martín”, el predecesor de los actuales buques paquetes, cuya llegada a nuestro puerto por primera vez dio lugar a una grandiosa fiesta de que se ha ocupado el cronista de antaño, el argentino Narciso Acuña Lezica, en sus recuerdos del pasado.

A lo dicho por él, el autor de estas líneas sólo puede agregar haber conocido personalmente a dicho Gastaldi cuando el 25 de mayo de 1880 salía en el “Taragüí” de la rada de Buenos Aires (entonces no había dársena), entre las salvas de aquel día, al regresar nuestros padres de una larga expatriación. Razón tenía, pues, de conservar del apuesto capitán Gastaldi un recuerdo inolvidable.

*Pastor Pereira.*– (Paraguayo). Como Felipe Antonio Pereira, figuró por la misma época inicial (1855) como patrón del pailebote nacional “Ypané” de 43 toneladas, y como Ypané es el hogar solariego de los Pereira, no cabe duda

que se trata de uno de los antecesores de esta conocida familia. Un Pastor Pereira, que debe ser de sus descendientes, ha fallecido ha poco en Asunción.

Debió ser el mismo navegante Pastor Pereira el que a comienzos de octubre de 1859 fue a Buenos Aires como pasajero, regresando al mes siguiente. En 30 de noviembre de 1858 fue en este mismo carácter Andrés Pereira, y entre las numerosas personas que salieron en el viaje del vapor "Salto" el 16 de marzo de 1.865, figura también doña Natividad Pereira con un chico (¿Manuel Gondra?) y el comerciante argentino don Manuel Gondra, hermano de don Adeodato, que también anduvo por el Paraguay.

*Luis Repetto.*– (Italiano). Entró el 22 de enero de 1856 con la goleta oriental "Genóva", de 58 toneladas.

*José Repetto.*– (Italiano). Partió el 2 de enero de 1861 con la goleta argentina "Villa del Pilar", de 15 toneladas.

*Gerónimo Guastavino.*– (Italiano). Llegó a nuestro puerto el 24 de marzo de 1856 en uno de sus tantos viajes con la goleta argentina "Estrella", de 72 toneladas.

*Benito Guastavino.*– (También italiano). El 28 de junio de 1861 figuraba al mando del pailebote argentino "San Martín" de 20 toneladas.

*Francisco Benavides.*– (Italiano). Aparece en 21 de marzo de 1861 con la goleta argentina "Divina Providencia", de 39 toneladas.

*Santiago Iglesias.*– (Italiano). En 13 de mayo de 1863 actuaba, en la goleta argentina "Judita" de 26 toneladas.

*Carlos Garibaldi,* – (Italiano). Llegó el 7 de abril de 1858 con el pailebote argentino "Cavour", de 15 toneladas.

En otra ocasión se ha mencionado varios marinos más del mismo apellido, que aparecieron en estas aguas en dicho período. Otro de ellos es el siguiente:

*Antonio Garibaldi.*– (Italiano). Que el 28 de octubre de 1859, llegó con la goleta argentina "Centinela", de 20 toneladas, en la que siguió navegando hasta principios de la guerra.



*Ambrosio Cerruti.*– A más de Francisco Cerruti, que navegó hasta la misma época, debe mencionarse a Ambrosio Cerruti, también italiano, patrón del pailebote argentino “Virgen Itatí”, que figura en nuestras aguas desde agosto de 1855.

En marzo de 1860 tripulaba la goleta argentina “Armonía”, de 31 toneladas.

*José Félix Gavilán.*– De nacionalidad paraguayo, en septiembre de 1855 mandaba el bergantín nacional “Bermejo” de 135 toneladas.

*Gaspar Benítez.*– También paraguayo, en la misma época aparece como patrón de la balandra nacional “Casualidad”.

*Felipe Doria.*– De igual nacionalidad que los anteriores, en el mismo período figuraba como patrón de una piragua nacional de 125 toneladas.

*Francisco Doria.*– Ídem, aparece también con la misma embarcación.

*Lorenzo Escobar.*– También paraguayo, era por el mismo tiempo (octubre de 1855) patrón de la goleta nacional “Oliva”, de 32 toneladas.

*Juan Bautista Parodi.*– (Italiano). Llegó el 14 de enero de 1854 como patrón de la goleta oriental “Pascua”, de 38 toneladas.

En diciembre de 1859 lo era de la goleta argentina “Voladora”, de 34 toneladas.

Fueron varios los Parodi que sirvieron al comercio y al tráfico fluvial, y dejando otros para después, se menciona también ahora al siguiente.

*Pedro Parodi.*– (Italiano). Que en marzo de 1856 era patrón de la goleta argentina “Nicodemus” y en 1861 seguía aún siéndolo.

*Manuel Pérez.*– (Paraguayo). En 18 de marzo de 1856 partió aguas abajo como patrón de la garandumba nacional “Arroyos y Esteros”, de 142 toneladas, regresando a ésta como pasajero de otro barco el 4 de agosto.

*Pascual Morel.*– De nacionalidad italiano, entró el 1º de septiembre de 1856 como patrón de la goleta correntina “Magdalena”, de 80 toneladas.

*Jerónimo Repeto.*– Se ha hecho ya mención de Luis y de José Fieyeto. Como éstos, Gerónimo era también italiano y patrón de la goleta oriental “Carolina”, de 45 toneladas, con la que entró en nuestras aguas en 7 de marzo de 1856.

*Sebastián Achinelli,* – Compatriota de los anteriores, llegó a nuestro puerto el 29 de septiembre del mismo año (1856) como patrón del pailebote argentino “Ortiz” de 25 toneladas.

*Silvestre Moreno.*– (Paraguayo). Salió el 28 de febrero de dicho año con el bergantín “Bermejo”, ya mencionado. Dos años más tarde aún seguía en el oficio.

*Andrés Migone.*– De nacionalidad italiano, apareció aquí el 1 de abril de 1856 como patrón de la pequeña goleta de matrícula argentina, “Fidela”, de 22 toneladas y tres tripulantes, regresando el 23 del mismo mes.

Navegó con la misma embarcación durante mucho tiempo y trasportaba naranjas de San Antonio. Es fama que en sus viajes traía obsequios a don Carlos Antonio, lo que no le valió para que una vez que hubo de cargar naranjas invernicas, recibiera una orden terminante de no hacerlo, con severas advertencias de las que no podían librarle los regalos con que procuraba propiciarse la buena voluntad del gobernador paraguayo.

*Luis Migone.*– Hermano del anterior y padre de nuestro bien conocido médico y bacteriólogo, doctor Luis Enrique Migone, entró al puerto de Asunción el 26 de mayo de 1860 como patrón del pailebote argentino “Perla”, de 71 toneladas, procedente, en lastre, de Corrientes.

*Clemente Sosa.*– (Paraguayo). Era patrón de la goleta nacional “República del Paraguay”, de 80 toneladas, por el mes de agosto de 1856.

*Francisco Sosa.*– También paraguayo, como Guillermo Sosa, ya mencionado antes, en abril de 1863 tripulaba la goleta nacional “Capital”, de 40 toneladas.

*Antonio Augusto Vasconcellos.*– (Portugués). Figuró como sobrecargo de la goleta nacional “República del Paraguay”, al mando de Clemente Sosa.

*Zacarías Aquino.*– (Paraguayo). Como patrón del pailebote nacional “25 de Diciembre”, de 26 toneladas, navegaba en agosto del mismo año (1856).

*Luis Garasino.*– (Italiano). Entró el 4 de septiembre de 1857, con la goleta entrerriana “Flor argentina”.

*Claudio Martínez.*– (Paraguayo). Comandaba la goleta nacional “Rosario”, de 112 toneladas, en 1856.

*Gaspar Cafarelo.*– (Italiano). Entró el 4 de septiembre de 1857 con la balandra argentina “Bella Rosa”. En enero de 1860 mandaba la goleta argentina “Furiosa”.

*Juan Riso.*– (Italiano). Llegó el mes de mayo de 1858 como patrón del pailebote argentino “Leocadio”, de 9 toneladas.

*José Sanguinetti.*– (Italiano). En abril de 1858 actuaba en el pailebote argentino “San Remo”, de 12 toneladas. Se ha mencionado ya a Juan y a Joaquín Sanguinetti y otros más del mismo apellido se nombrará más adelante.

*Agustín Torrent.*– (Paraguayo). A comienzos de 1856 actuaba como sobre cargo en la goleta nacional “Trinidad”.

*Clemente Azereto.*– (Italiano). Llegó el 9 de mayo de 1858 como patrón del pailebote argentino “Domingo” de 24 toneladas.

*Vicente Masafarro.*– (Italiano). En igual fecha llegó al mando del pailebote argentino “General Garibaldi”.

*Vicente Boto.*– (Italiano). Entró el 12 de julio del mismo año con la goleta argentina “Epidamo”, de 26 toneladas. Aunque el nombre aparece escrito así, debe ser “Eridano”.

*Luis Merlo.*– (Italiano). Llegó el 14 del mismo mes como patrón del pailebote argentino “Adelina”, de 20 toneladas.

Además de éste y de Sebastián y Santiago Merlo, ya mencionados, se cita a continuación otros del mismo apellido.

*Juan Merlo.*– (Italiano). Que en 24 del mismo mes (julio de 1858) aparece con el bergantín goleta oriental “Hércules”, de 100 toneladas.

*Mateo Merlo.*– (Italiano). Salió el 9 del mismo mes mandando la goleta argentina “Incipile”, de 20 toneladas.

*Fernando Merlo.*– (Italiano). Como los anteriores, en abril de 1860 tripulaba la goleta argentina “Monte Alegre” de igual tonelaje que la anterior.

*Ignacio Robles.*– (Paraguayo). En octubre de 1856 fue a Paraná con el pailebote nacional “Estrella”, de 50 toneladas.

*Sebastián Machiavello.*– (Italiano). En 28 de julio de 1858, llegó al frente de la goleta argentina suiza “Luisa”, de 32 toneladas, sin poder precisar si fue el introductor del maquiavelismo en el país, pues hay otro del mismo nombre.

*José Machiavello.*– (También italiano). En 29 de octubre del mismo año llegó a ésta como patrón de la sumaca argentina “Goyana”, de 40 toneladas.

*Nicolás Casanelli.*– De la misma nacionalidad, desde la misma época (julio de 1858) navegó con la goleta argentina “Anunciación”, de 30 toneladas.

*Gabriel Grance.*– (Paraguayo). En 12 de octubre del mismo año, viajó a Alburquerque al frente de la goleta nacional “Prepublica del Paraguay”, de 80 toneladas.

*Manuel Bonorino.*– (Italiano). Por noviembre de aquel año, navegaba con la goleta de igual matrícula “Río de la Plata”, de 16 toneladas.

*José Perini.*– Compatriota del anterior, llegó el 6 de octubre de 1853, con la goleta argentina “Nueva Ninfa”, de 48 toneladas, procedente de Corrientes.

*Carlos Perini.*– Ídem. Ídem. En 6 de noviembre de 1859 llegó con la goleta argentina del mismo nombre, que podría creerse fuera la misma a no haber sido de otro porte (31 toneladas) y en 5 de julio del año siguiente aparece con la embarcación de igual clase “Ninfa” de sólo 25 toneladas.

*Francisco Bazán.*– (Paraguayo). Llegó a principios de mayo de 1861 del puerto de Montevideo conduciendo la goleta nacional “República del Paraguay”,

de 40 toneladas. Otro del mismo apellido, además de Cayetano antes ya mencionado, es Balbino Bazán.

*Balbino Bazán.* – (Paraguayo). Que en 8 de julio de 1861 salió de aquí con la goleta nacional “Capital”, de 30 toneladas.

*Ángel Casarino.* – (Italiano). En 31 de octubre de 1853 llegó de Buenos Aires con el bergantín goleta argentino “Triunfante” de 70 toneladas.

A comienzos de 1859 navegaba en la goleta argentina “Rosario”, de 50 toneladas.

*Agustín Casarino.* – (También italiano). Entró a nuestro puerto el 6 de septiembre del mismo año (1859) con la goleta argentina “Relámpago” de 49 toneladas.

*Julián Cabrera.* – (Paraguayo). Salió de aquí el 21 de octubre de 1853 al mando del bergantín goleta nacional “Paraguay”, de 65 toneladas.

*Manuel Bianchi.* – (Italiano). Su primer viaje a ésta se registra en 26 de diciembre de 1853 con la sumaca argentina “Progreso”, de 25 toneladas.

En 1863 tripulaba la goleta oriental “Águila”, de doble porte, en la que figura ya desde fines de 1861, con el nombre de Manuel Vianchi.

*Luis Vianchi.* – Que ya anduvo por aquí a mediados de 1850, aparece posteriormente, hasta los días de la guerra. (marzo de 1865) con la goleta italiana “Águila oriental” del mismo porte, que es de suponer sea la misma anterior, pues a esa fecha casi todas estas embarcaciones habían cambiado de matrícula por los sucesos que habían empezado a producirse en el Río de la Plata.

*Gerónimo Capurro.* – (Italiano). Entró el 1º de febrero de 1859 como patrón de la goleta argentina “Joven Margarita”, de 16 toneladas.

*Bernardo Capurro.* – (También italiano). El 27 de julio del mismo año vino con la goleta argentina “Armonía”, de 40 toneladas.

Entre los viajeros que llegaron de Corumbá el 9 de febrero de 1863 figura también un Luis Capurro, de la misma nacionalidad, quien en 26 de septiembre

de 1860 aparecía ya entre los pasajeros de otro buque salido en esta fecha de nuestro puerto aguas abajo.

Este mismo año (1860) entre los pasajeros entrados el 10 de enero por el vapor nacional "Paraguarí", figura también un Francisco Capurro, compatriota de los anteriores, quien regresó el 21 del mismo mes y por el mismo buque.

*Juan Francisco Chávez.*– (Brasileño). Salió de este puerto el 21 de abril de 1859 como patrón del bergantín goleta de la misma nacionalidad "Iguazú".

*Felipe Gómez.*– (Paraguayo). El 1º de octubre (mismo año) salió con una pequeña chalana nacional de 2 toneladas.

*Simón Prieti.*– (Italiano). Entró el 6 de febrero con el bergantín goleta argentino "Feliz Vencedor", de 40 toneladas.

*Esteban Noceti.*– (Ídem). Salió el 2 de febrero comandando la goleta argentina "Catalina" de 70 toneladas.

*Cesáreo Sivori.*– (También italiano). Salió el 5 de abril con el bergantín goleta argentino "Octavia" de 20 toneladas.

*Zacarías Sivori.*– (Ídem). El 4 de mayo de 1864 navegaba en la goleta argentina "Nueva Octavia" de 18 toneladas.

*Prudencio Gómez.*– (Paraguayo). Salió el 5 de marzo de 1860 con la chalana nacional "Santa Bárbara", de 10 toneladas.

*Lorenzo Ferro.*– (Italiano). Entró a nuestro puerto el 21 de mayo de 1859 con la goleta argentina "Leonesa". de 29 toneladas.

Se recordará haberse hecho ya mención de otros patrones de barcas del mismo apellido y nacionalidad, Santiago, Antonio y José Ferro, y de otros dos más se tratará luego.

*Julio Bello.*– (Italiano). En mayo de 1859 navegaba a ésta con la goleta santafecina "Inquinosa", de 25 toneladas.

Fueron varios los del mismo apellido, como Gregorio, Antonio y Domingo Bello, también ya citados y completará esta serie otro bien conocido entre nosotros.

*José Bello.*– En octubre del mismo año (1859 siempre) navegaba como patrón de la goleta argentina “África”, de 40 toneladas y 5 hombres de tripulación.

Don José Bello, más conocido con su popular apodo de “Pachiquín”, navegó mucho tiempo, hasta los días de la guerra y radicado después en el país donde formó un hogar respetable que llegó a ser de alta figuración, continuó cultivando sus aficiones navales y es fama que en la bahía conservó una de sus embarcaciones que fueron la base de una fortuna honradamente ganada en las rudas jornadas de nuestra vieja marina mercante.

*Antonio Dellepiani.*– (Italiano). Navegó como patrón del pailebote argentino “Africano”, de 25 toneladas, con el que se anotó su entrada a Asunción el 11 de agosto de 1858.

Antes de dedicarse a la navegación fluvial había visitado varias veces el Paraguay figurando ya entre los que llegaron el 7 de agosto de 1855 como simple pasajero entonces. No fue el único del mismo apellido que vino a nuestro país, pues entre los pasajeros que de allí salieron el 29 de mayo de 1856, figura también un Andrés Dellepiani, a quien vemos llegar nuevamente el 5 de septiembre del mismo año con una hermana.

El 2 de septiembre de 1853 este mismo regresó como pasajero de la goleta argentina “Virginia” (de 40 toneladas) volviendo el 6 de enero de 1859 por el vapor argentino “Constitución”, de la carrera al Plata.

Entre los que llevó el “Ypora” en su viaje del 25 de febrero de 1853 a Buenos Aires figura doña Rosa Dellepiani.

Andrés Dellgyiani, otro fuerte comerciante de Asunción, casado con D. Petrona Cálcena de Echeverría, es el padre del escritor D. Antonio Dellepiani y del general D. Luis Dellepiani. A principios de 1865 se trasladó aquel definitivamente a Buenos Aires, a bordo de la cañonera italiana “Volpe”.

*Santos Merlo.*– (Italiano). Llegó con la goleta correntina “Monte Alegre”, de 20 toneladas, el 21 de agosto de 1858.

*Luis Mansilla.*– (Italiano). Llegó el 23 de agosto de 1858 con la goleta argentina “San Juan Bautista”, de 56 toneladas. A mediados de 1863, tripulaba el patacho argentino “Nápoli”, de 60 toneladas.

*Vicente Mansilla.*– (Italiano). En 27 de junio de 1864, navegaba con la goleta argentina “Napoli”.

*Francisco Bonavia.*– (Italiano). Llegó el 2 de septiembre de 1858 con la goleta argentina “Flor Argentina”, de 27 toneladas. En mayo de 1861 tripulaba la de la misma clase y porte “Divina Providencia”.

*Manuel Benzo.*– (Italiano). Llegó el 19 de septiembre c. 1858 como patrón de la embarcación de igual clase “Primera Pepita”, de 30 toneladas.

*Benito Magnasco.*– (Italiano). Entró el 19 del mismo mes y año procedente de Corrientes con la goleta argentina “Minerva”, de 40 toneladas.

*Juan Mañasco.*– (Italiano). En 6 de junio de 1861 navegaba con la goleta “Bella Limeña”, de 20 toneladas.

*Manuel Mañasco.*– (Italiano). En 9 de marzo de 1860 salió de nuestro puerto con la goleta oriental “Vences”, de 30 toneladas.

*Nicolás Mañasco.*– (Italiano). En 8 de septiembre de 1860, salió de aquí con la goleta argentina “Joven Julia”, de 25 toneladas. (Probablemente el apellido debe ser Magnasco).

*Manuel Serrati.*– (Italiano). Entró el 22 de febrero de 1860 con la goleta argentina “Viuda Nicoleta”, de 40 toneladas.

*Luis Sanguinetti.*– (Italiano). A fines de 1859 actuaba como sobrecargo de la goleta nacional “República del Paraguay”, de 80 toneladas.

Otros Sanguinettis (José, Joaquín y Juan), han sido mencionados con anterioridad y uno más del mismo apellido, *Antonio Sanguinetti*, actuaba en los primeros meses del año 1865 en igual carácter.

También un *Francisco Sanguinetti* llegó al país en 19 de septiembre de 1860 a bordo del “Marqués de Olinda”, buque que hacía la carrera regular de Montevideo a Asunción.



*Carmelo Mármol.*– (Paraguayo). Era el principal de la mencionada embarcación “República del Paraguay”, en la época antedicha.

*Lázaro Canale.*– (Italiano). Entró el 22 de febrero de 1860 con la goleta argentina “Leopoldo”, de 29 toneladas y siguió navegando hasta los días de la guerra.

En mayo de 1864 tripulaba la goleta argentina “Lealtad” de 23 toneladas con la que entró todavía en 28 de marzo de 1865.

*Nicolás Canale.*– (Italiano). Aparece en 31 de enero de 1859 con la goleta argentina “Neptuno”, de 49 toneladas.

*Víctor Giménez.*– (Paraguayo). En 31 de enero de 1860 hizo un viaje en canoa a Corrientes.

*Miguel Palma.*– (Italiano). En 17 de abril de 1856 llegó de Paraná con la goleta argentina “Rey David”, de 40 toneladas.

*Juan Bautista Noe.*– (Italiano). En 29 del mismo mes entró de la misma procedencia con la goleta argentina “Margarita”, de 35 toneladas.

*Santos Frugone.*– (Italiano). En 20 de abril del mismo año (1859) llegó con la embarcación de igual clase “Incipile”.

Se recordará haberse ya mencionado otro del mismo apellido, Andrés Frugone, y entre los pasajeros que condujo el “Salto del Guairá”, en 10 de mayo de 1864 figura también un Esteban Frugone que regresó por el “Paraguarí”, en 24 de junio del mismo año.

*Gerónimo Masoni.*– (Italiano). En mayo de 1856 tripulaba la goleta argentina “Providencia”, de 27 toneladas. Posteriormente (agosto de 1860) navegaba en el pailebote argentino “Mariquita”, de 10 toneladas.

*Antonio Picón.*– En septiembre del mismo año dirigía la goleta argentina “Cabaza”, de 27 toneladas.

*Luis Gallino.*– (Italiano). En 18 de octubre de 1859 aparece con la goleta argentina “Ana Constancia”, de 38 toneladas.

*Agustín Gallino.*– (Italiano). En 16 de julio del mismo año estaba en nuestro puerto con la embarcación de igual clase y matrícula “Prudente”, de 30 toneladas.

*Luis Correa.*– (Paraguayo). En agosto de 1863 navegaba con la pequeña chalana nacional “Rosario”, de 4 toneladas.

*Santiago Solari.*– (Italiano). Vino con su familia en 12 de enero de 1859 tripulando el bergantín goleta argentino “Hesperia”, de 130 toneladas.

Estuvo con anterioridad en el país habiendo llegado como pasajero del vapor “Río Uruguay” junto con don Andrés Dellepiani y hermana y otras conocidas personas, en 1º de septiembre de 1856.

Poco antes, en 14 de junio del mismo año, en un viaje del “Tacuarí”, habían llegado a Asunción con conocidas personas, Rufino Solari y señora Rosa Parodi, italianos, quienes regresaron el 12 de noviembre de 1858 por el vapor argentino “Constitución” (el 2 del mismo mes regresó también don Andrés Dellepiani, a bordo de la goleta argentina “Virginia”).

*Agustín Solari.*– En mayo de 1861 tripulaba la goleta argentina “María Antonieta”, de 18 toneladas.

*Lorenzo Solari.*– (También italiano). En abril de 1863 aparece con el pailebote argentino “Montserrat” de 15 toneladas y posteriormente, en 24 de septiembre de 1864, figura entre los pasajeros que trajo el “Paraguari”.

*Gerónimo Solari.*– Fue de los últimos patrones de pequeños barcos mercantes que navegaba aun en marzo de 1865.

Respecto de Vicente Solari, a más de sus viajes como patrón, hizo otros como pasajero, como por ejemplo, el 19 de septiembre de 1860 en que llegó por el “Marqués de Olinda”, habiendo vuelto a entrar por el mismo paquete el 14 de agosto del año siguiente y en compañía de doña Carmen Solari el 11 de mayo de 1864 también por el citado barco, de la marina brasilera.

Un Pedro Solari, anotado éste como francés, llegó por el “Paraguari”, el 26 de enero de 1863.

*Pablo Hermosa.*– (Paraguayo). En mayo de 1859 navegaba con el pailebote nacional “Ninfa”, de 13 toneladas.

*Agustín Russo.*– (Italiano). En agosto de 1859 tripulaba la goleta argentina “Virgen de la Guardia”, de 30 toneladas.

*Nicolás Raffo.*– (Italiano). En agosto de 1859 figura con el pailebote oriental “Agustincito”, de 11 toneladas.

*Manuel Ferrari.*– (Italiano). Así mismo, a fines de septiembre de 1859 trabajaba con la goleta argentina “Viuda Nicoleta”, de 30 toneladas.

*Manuel Casabianca.*– (Italiano). En septiembre de 1859, aparece con la goleta argentina “Julia”, de 40 toneladas.

*José Netto.*– (Italiano). En diciembre de 1859 tripulaba la goleta brasileña “Millone”, de 40 toneladas.

*Francisco Careaga.*– (Italiano). En diciembre de 1859, estaba en Asunción con la sumaca argentina “Isabel”, de 80 toneladas.

*Ignacio Moreno.*– (Italiano). Aparece en diciembre de 1859 con la goleta argentina “Armonía”, del mismo tonelaje. En septiembre del año siguiente figura con el apellido de Moresco (equivocadamente, sin duda) y la misma goleta, con 40 toneladas.

*Santiago de Luchi.*– (Italiano). Entró el 24 de marzo de 1860 con el pailebote brasileño “Millones”, de 39 toneladas. (Debe ser la misma embarcación antes mencionada).

Entre los pasajeros que llevó el “Ygurey”, en su viaje del 21 de agosto de 1864 figura Santiago Deluqui (que debe ser el mismo, españolizada la pronunciación). Entre los que pasaron a Albuquerque en abril de 1857 figuraba también un Tomás Deluqui, de igual nacionalidad.

*Lorenzo Piaggio.*– (Italiano). En marzo de 1860 navegaba en la goleta argentina “Triunfo argentino”, de 55 toneladas.

*Antonio Sifredi.*– (Italiano). El 27 de mayo de 1860 entró como patrón del buque “Presidente López”, de 43 toneladas.

*Lorenzo Sifredi y Nicolás Sifredi* son de los que seguían navegando aún en los primeros meses del año 1865.

*Nicolás Riquelme.*– (Paraguayo). En abril de 1860 tripulaba la goleta nacional “República del Paraguay”, de 80 toneladas. A principios de 1864 salió con la de la misma clase “Capital”, de 40 toneladas.

*José Parodi.*– (Italiano). Entró el 12 de junio de 1860 con la goleta argentina “Voladora”, de 24 toneladas.

*Domingo Parodi.*– A comienzos de marzo de 1865 llegó con la embarcación “Elegante”, de 23 toneladas.

*Bernardo Gandolfo.*– (Italiano). A mediados de 1860 navegaba con el bergantín goleta “Neptuno”, de 45 toneladas

*Eliseo Pereira.*– (Paraguayo). En febrero de 1863 tripulaba la chalana nacional “Paraná”, de 8 toneladas.

*Carlos Onguin (¿Olguin?).*– (Italiano). En 26 de febrero de 1863 figuraba en el patacho argentino “Presidente López”, de 40 toneladas, que debe ser el mismo ya mencionado.

Entre los pasajeros llegados al país en enero de 1858, figura un Pedro Pascual Olguin.

*Estevan Vianqui (o Vianchi).*– (Italiano). En 18 de abril de 1863 actuaba en el pailebote oriental “Leopoldo”, de 9 toneladas.

*Juan Fontana Rosa.*– (Italiano). En la misma época navegaba con el pailebote argentino “Dolores”, de 25 toneladas.

*Juan Bocio.*– (Italiano). En abril de 1863 actuaba en la goleta argentina “Santa Rosa”, de 10 toneladas.

*Juan Ferro.*– Se han citado también varios de este apellido. A ellos debe agregarse este otro, de la misma nacionalidad, que en abril de 1863 tripulaba la goleta argentina “San Juan”, de 15 toneladas.

*Andrés Delfino.*– (Italiano). En abril de 1863 figuraba como patrón de la goleta “Esperanza”, de 25 toneladas.

Otro Delfino (Francisco G.), oriental éste, figura entre los pasajeros llegados a Asunción en agosto de 1839.

*Nicolás Viñales.*– (Italiano). En octubre de 1860 tripulaba, la goleta argentina “Joven Ramona”, de 18 toneladas.

*Fernando Ferro.*– (Italiano). En octubre de 1860 actuaba como patrón de la goleta argentina “Anunciación”, de 40 toneladas.

*Mariano Soller.*– (Italiano). Por el año 1860 figuraba como patrón del bergantín goleta argentino “Goya”, de 90 toneladas.

*José Rosa.*– (Español). Aparece en octubre de 1860 al mando de la goleta argentina “Bella Juanita”, de 25 toneladas.

*Salvador Russo.*– (Italiano). Llegó a Asunción a fin del año 1860 con la goleta argentina “Plata”, de 30 toneladas.

*Mariano Olles.*– (Italiano). A comienzos de diciembre de 1860 regresó con el patacho argentino “Paquete de Goya”, de 90 toneladas.

*Francisco Ruydias.*– (Paraguayo). Fue despachado de Asunción en 11 del mismo mes con la pequeña chalana nacional “Rosario”, de 6 toneladas.

*Antonio Aregoste.*– (Italiano). A mediados de marzo de 1861, tripulaba la goleta argentina “Eridano”, de 24 toneladas.

*Eduardo Loza.*– (Italiano). A comienzos de abril del mismo año partió de nuestro puerto con la goleta oriental “Fénix”, de 36 toneladas, con destino a Montevideo.

Cayetano Ferreira.– (Paraguayo). En 7 de mayo de 1861 salió con la pequeña goleta nacional “Ypané”, de sólo 2 toneladas.

*Mateo Vichini.*– (Italiano). A mediados del año 1861, actuaba como patrón del bergantín sardo “Eduardo”, de 128 toneladas.

*Casimiro Fernández.*– (Paraguayo). Salió con la pequeña barca nacional “Concepción”, de 3 toneladas, que zarpó el 21 de noviembre de 1861.

*Juan Colombino.*– (Italiano). En 23 de diciembre de 1861, tripulaba la goleta argentina “Panchita”, de 49 toneladas.

*Nicolás Michelli.*– (Italiano). A comienzos de julio de 1861 vino con el patacho argentino “Espartero”, de 30 toneladas.

*Ángel Oneto.*– (Italiano). A comienzos de septiembre de 1861, entró con la goleta argentina “Teresita”, de 9 toneladas.

*Jaime Van Siche.*– (Norteamericano). A fines de septiembre de 1861 estaba en nuestro puerto con la goleta brasilera “Bella Luisita” de 5 toneladas.

*Luis Guastavino.*– (Italiano). Por septiembre de 1861 actuaba como patrón de la goleta argentina “Unión y Libertad” de 138 toneladas.

*Santiago Giudice.*– (Italiano). A principios de octubre de 1858 estaba en nuestro puerto con la goleta argentina “María” de 40 toneladas y en marzo de 1863 tripulaba la embarcación de igual clase y matrícula “Clorinda”, de 28 toneladas.

*Pecho Giudice.*– (Italiano). En marzo de 1863 tripulaba la misma goleta argentina “María” ya mencionada.

En abril de 1865 salió de aquí con la goleta “Vencedor Correntino”, de 19 toneladas, siendo así de los que actuaron hasta el comienzo de la guerra.

*Santiago Tiscornia.*– (Italiano). En marzo de 1863 navegaba con la goleta argentina “Virtuosa”, de 20 toneladas.

*Juan B. Tiscornia,*– (Italiano). En mayo de 1863 actuaba con la goleta oriental “Carmen Generosa”, de 52 toneladas.

*Nicolás Cafarello.*– (Italiano). A mediados de 1860 llegó con la goleta argentina “Rosita”, de 21 toneladas.

*Luis Risso.*– (Italiano). Junto con los Soler, Pairó, Uribe, Elorduy, y otros distinguidos viajeros llegó a nuestro país en 28 de octubre de 1856 como pasajero del vapor “Río Uruguay” y posteriormente se dedicó a la navegación lo mismo que Manuel y Juan Risso ya mencionados anteriormente.

En 25 de mayo de 1863 se le encuentra con el pailebote argentino "Rosita", de 27 toneladas. (La diferencia de tonelaje es imputable a algún error de la época).

*Santiago Berino.*– (Italiano). En octubre de 1856 tripulaba la goleta argentina "General López", de 44 toneladas, y seguía actuando aún en vísperas de la guerra.

*Bartolomé Cúneo.*– (Italiano). A comienzos de agosto de 1860 estaba en nuestro puerto con la goleta argentina "Joven María Luisa", de 20 toneladas.

*Antonio Lanfranco.*– (Italiano). A mediados de mayo de 1861 tripulaba la goleta argentina "Ulises", de 45 toneladas.

*Gerónimo Vega.*– (Paraguayo). A mediados de mayo de 1863 partió a Corrientes en una pequeña embarcación, cuyo nombre no se registra.

*Nicolás Molinari.*– (Italiano). En junio de 1863 aparece con la goleta argentina "Armonía", de 40 toneladas.

*Luis Ayraldi.*– (Italiano). A fines de junio de 1863 entró con la goleta argentina "Caballo Marino", de 20 toneladas.

*Domingo Acosta.*– (Italiano). Por el año 1861 tripulaba la goleta argentina "Primera Fortuna", de 30 toneladas.

*Cándido Cáceres.*– (Paraguayo). En mayo de 1859 salió al mando del bergantín nacional "General López", de 180 toneladas.

*Nicolás Campos.*– (Italiano). En mayo de 1861 figuraba como patrón de la goleta argentina "Joven Mariquita".

*Luis Buero.*– (Italiano). A comienzos de agosto de 1863 estaba en nuestro puerto como patrón del pailebote argentino "Perla".

*Constancio Carbone.*– (Italiano). En agosto de 1863 era patrón de la goleta argentina "Vencedor Correntino", de 36 toneladas.

*Bernardo Picone.*– (Italiano). A mediados de agosto de 1863 navegaba en la goleta argentina "Real Trinidad", de 40 toneladas.

*José Martínez de Nassimento.*– (Brasileño). A comienzos de septiembre de 1860 navegaba en el alto Paraguay con la goleta brasileña “América del Sur”, de 92 toneladas.

*Lorenzo Canagli.*– (Italiano). A fines de 1863 figuraba como patrón del pailebote argentino “Saturno”, de 20 toneladas.

*Antonio Ghiribaldi.*– (Italiano). A comienzos de noviembre de 1863 era el patrón de la sumaca argentina “Teresa”, de 39 toneladas.

*Ángel Munialdi.*– (Italiano). A fines de 1863 tripulaba la goleta oriental “Traviata”, de 20 toneladas, que hacía viajes a Montevideo.

*José Oliveira.*– (Brasileño). A fines de diciembre de 1863 llegó del norte con la chalana brasileña “Independencia”, de 18 toneladas.

*David Kepuer.*– (Norteamericano). A fines de 1863 llegó de Corrientes como patrón de la chalana también norteamericana “Margarita”, de 16 toneladas.

*José Brusa.*– (Italiano). A comienzos de febrero de 1864 tripulaba el patacho argentino “Facio”, de 65 toneladas.

*Francisco del Pino.*– (Italiano). A fines del mes siguiente estaba en nuestro puerto con la goleta argentina “Herminia”, de 28 toneladas.

*Luis Falco.*– (Italiano). Navegaba con la goleta argentina “Garibaldina”, de 15 toneladas, desde años anteriores.

*José Morfino.*– (Italiano). A fines de marzo de 1864, vino como patrón de la goleta oriental “Hernani”, de 20 toneladas.

*Agustín Canavaro.*– (Italiano). A comienzos de mayo de 1864 actuaba en la sumaca, argentina “Carmen”, de 40 toneladas.

*Antonio Peirano.*– (Italiano). A fines de mayo de 1864 tripulaba la goleta argentina “Lombardía”, de 39 toneladas.

*Esteban Soliche.*– (Italiano). En junio de 1864 llegó con la goleta argentina “Margarita”, de 35 toneladas.



*Pedro Agüero.*– (Italiano). A fines de junio de 1864, tripulaba la ballenera argentina “Fortuna”, de 4 toneladas.

*José Gayoso.*– (Paraguayo). A fines de junio de 1864 viajó a Corrientes como patrón de la chalana nacional “Villeta”, de 4 toneladas.

*Fermín Uliambre.*– (Paraguayo). A fines de julio de 1864 actuaba en la goleta nacional “Capital”, de 50 toneladas.

*Andrés Luchano.*– (Italiano). En abril de 1865 aparece como patrón de la goleta argentina “Chaco”, de 128 toneladas.

*José Viacaba.*– (Italiano). En abril de 1865 navegaba con el bergantín italiano “Due Sorelle”, de 179 toneladas.

Como por esta época muchas de las embarcaciones de matrícula argentina habían cambiado de bandera, seguramente por la inminencia del conflicto que se cernía en el Río de la Plata, cabe suponer que esta embarcación sea la misma que figuraba con el nombre de “Dos Hermanas”, traducción al español de su nombre primitivo.

#### LISTA ALFABÉTICA DE LOS MENCIONADOS EN ESTE CAPITULO

<b>A</b>	Abad, José Achinelli, Sebastián Acosta, Domingo Agüero, Pedro Alarcón, Fulgencio Alfonso, Ramón Añasco, José Aquino, Zacarías	Arce, Salvador Aregoste, Antonio Argaña, Hipólito Avezada, Desiderio Ayala, Marcelino Ayraldi, Luis Azereto, Clemente
<b>B</b>	Bazán, Balbino Bazán, Cayetano Bazán, Francisco Bedoya, Faustino Bello, Antonio y Domingo Bello, José	Benzo, Manuel Berino, Santiago Bianchi, Manuel Bocio, Juan Bonavia, Francisco Bonorino, Manuel

Bello, Julio Benavides, Francisco Benítez, Gaspar Benítez, Ramón	Boto, Vicente Brusa, José Bubier, Jacinto Buero, Luis
<p style="text-align: center;"><b>C</b></p> Cabrera, Julián Cáceres, Cándido Cafarello, Nicolás Cafarelo, Gaspar Caminos, Luis Campos, Nicolás Canagli, Lorenzo Canale, Lázaro Canale, Nicolás Canavaro, Agustín Capurro, Bernardo Capurro, Gerónimo Carbone, Constancio Careaga, Francisco	Carvalho, Andrés Casablanca, Manuel Casanelli, Nicolás Casarino, Agustín Casarino, Ángel Cerruti, Ambrosio Cerruti, Francisco Chávez, Juan Francisco Colombino, Juan Comas, Mariano Conde, Tomás Luis Correa, Luis Cúneo, Bartolomé
<p style="text-align: center;"><b>D</b></p> De Luchi, Santiago Del Pino, Francisco Delfino, Andrés Delgadillo, Laureano	Dellepiani, Antonio Domecq, Tomás Doria, Felipe Doria, Francisco
<p style="text-align: center;"><b>E</b></p> Echafino, Pedro (o Schiafino) Escobar, Lorenzo	Espora, Manuel
<p style="text-align: center;"><b>F</b></p> Falco, Luis Falcón, Donato Falcón, Victorio Fernández, Casimiro Ferrari, Manuel Ferraro, Juan Bautista Ferro, Antonio Ferro, Fernando	Ferro, José Ferro, Juan Ferro, Lorenzo Ferro, Santiago Fontana Rosa, Juan Franco, Fortunato Frugone, Andrés Frugone, Santos
<p style="text-align: center;"><b>G</b></p> Gallino, Agustín Gallino, Luis Gandulfo, Bernardo Ganosó, José Garasino, Luis García, Lisandro	Giménez, Víctor Giudice, Pecho Giudice, Santiago Gómez, Felipe Gómez, Francisco Gómez, Prudencio

Garibaldi, Antonio Garibaldi, Carlos Gastald, Gregorio Gastaldi, Bernardo Gastaldi, Simón Gavilán, José Félix Ghibaldi, Antonio		Grance, Gabriel Guanes, Raimundo Guastavino, Benito Guastavino, Gerónimo Guastavino, Luis Guastavino, Santiago
Hermosa, Pablo	<b>H</b>	
Iglesias, Santiago Irigoyen, Mamerto	<b>I</b>	Iturbiden, León
Kepuer, David	<b>K</b>	
Lamas, José María Lanfranco, Antonio Larrosa, Felix	<b>L</b>	Liliedat, Augusto Loza, Eduardo Luchano, Andrés
Machiavello, José Machiavello, Sebastián Magnasco, Benito Mansilla, Luis Mansilla, Vicente Mañasco, Juan Mañasco, Manuel Mañasco, Nicolás Marín, Juan Antonio Mármol, Carmelo Martínez de Nassimento, José Martínez, Claudio Masafarro, Vicente Masoni, Gerónimo Merlo, Fernando Merlo, Juan Merlo, Luis	<b>M</b>	Merlo, Mateo Merlo, Santos Merlo, Sebastián Michelle, Nicolás Migone, Andrés Migone, Luis Molinari, Benito Molinari, Lázaro Molinari, Nicolás Montenegro, Tomás Morel, Pascual Moreno, Ignacio Moreno, Silvestre Morfino, José Morris, Juan Mujica, Mariano Munialdi, Ángel
Navero, Nicanor Netto, José Nielsen, Lorenzo Carlos	<b>N</b>	Noceti, Esteban Noe, Juan Bautista Núñez, José María
Odriosola, Ramón Oliveira, José Olles, Mariano	<b>O</b>	Oneto, Ángel Onguin, Carlos
Palestra, Ángel	<b>P</b>	Pérez, Manuel

Palma, Miguel Parodi, Domingo Parodi, José Parodi, Juan Bautista Parodi, Pedro Peirano, Antonio Pereira, Eliseo Pereira, Felipe Antonio Pereira, Pastor	Perini, Carlos Perini, José Piaggio, Lorenzo Picardo, José Picón, Antonio Picote, Bernardo Prieti, Simón Puyol, José
<b>R</b> Raffo, Nicolás Raimundo, González, Recalde, Luis Recalde, Rafael Repeto, Jerónimo Repetto, José Repetto, Luis Resuagl, Pedro Riquelme, Nicolás Riso, Juan	Risso, Luis Risso, Manuel Robles, Ignacio Rodríguez, Manuel Rosa, José Roverano, Francisco Russo, Agustín Russo, Salvador Ruydias, Francisco
<b>S</b> Sanguinet, Joaquín Sanguinetti, José Sanguinetti, Juan Sanguinetti, Luis Schiafino, Agustín Serrati, Manuel Sifredi, Antonio Sifredi, Lorenzo Sifredi, Nicolás Sivori, Cesáreo Sivori, Zacarías	Solari, Agustín Solari, Gerónimo Solari, Juan B. Solari, Lorenzo Solari, Santiago Solari, Vicente Soliche, Esteban Soller, Mariano Sosa, Clemente Sosa, Francisco Sosa, Guillermo
<b>T</b> Tiscornia, Juan B. Tiscornia, Santiago	Torrent, Agustín
<b>U</b> Uliambre, Fermín Urbietta, Francisco	Urdapilleta, Pascual
<b>V</b> Vacaro, Agustín Vacaro, Miguel Valle, Bernardo Van Siche, Jaime Vasconcellos, Antonio Augusto Vega, Gerónimo Velilla, Andrés Viacaba, José	Vianchi, Luis Vianqui, Estevan (o Vianchi) Vichini, Esteban Vichini, Esteban Vichini, Gregorio Santiago Vichini, Mateo Vichini, Santiago Viñales, Nicolás

## 8. LOS ÚLTIMOS NAVEGANTES.

Los nombres de patrones de barcos que se ha mencionado en las listas anteriores, no son los de todos los que actuaron en el ramo de la navegación fluvial, sino tan sólo los más conocidos tomados de los que en crecido número entraban y salían cada mes en el tráfico de Asunción al Río de la Plata. Tampoco es completa la lista en cuanto a embarcaciones, por no haberse podido consultar las anotaciones correspondientes a varios meses.

Este activo movimiento de embarcaciones menores que transportaban cargas y en ocasiones pasajeros, duró hasta el estallido de la guerra en 1865.

Se da a continuación los nombres de los últimos patrones de barcos que entraron y salieron en los meses de febrero y marzo de dicho año, en los cuales aún subsistió una relativa normalidad e intensidad en la navegación por dichas embarcaciones.

*Febrero de 1865.* Entraron las tripuladas por Nicolás Cafarello, Luis Falco, Pascual, Morel, Amancio Cuartino, Juan Caballo, Gerónimo Solari; Antonio Camugli, Fortunato Antola, Domingo Costa, Santiago Ferro, Juan Botello, Antono Donati, José Bello, Agustín Huru o Urri, Juan Carbone, Luis. Halaro (francés), Pedro Resoagli, Lorenzo Sifredi, Ceferino Ruis Díaz (correntino), Miguel Carboneschi, Pedro Giudice, Lorenzo Rávena, José Oderigo y Francisco Cerruti, siendo italianos todos los no señalados con nacionalidad distinta.

El mismo mes salieron las embarcaciones tripuladas por Santiago Berino, Nicolás Achinelli, Antonio Meirelo, Antonio Sanguineti, Nicolás Minuto, Gerónimo Aerto, Antonio Garibaldi, Lorenzo Sifredi, Nicolás Cafarello, Pedro Romaldi, Agustín Urri, Santiago Ferro, Ambrosio Cuartino, Luis Falco, Fortunato Antelo, Pascual Morel y Gerónimo Solari.

*Marzo de 1865.* En este mes entraron aún Domingo Parodi ("Elegante", 23 toneladas), Esteban Vichini ("Dos Hermanos", 40 id.), José Cichero ("Judita", 26 id.), Vicente Musialdo (goleta oriental "Teresita", 30 id.), Fortunato Peyrano

(patacho italiano "Triunfante", 80 id.), Luis Vianchi (goleta italiana "Águila Oriental", 50 id.), Gerónimo Gastaldi (vapor italiano "Cavour", 200 ídem.), Simón Fidanza (vapor argentino "Salto"), José Devoto (bergantín argentino "Micaela" de 18 ídem), Cesáreo Livoti (goleta italiana "Manuelita" de 45 ídem), José Carrara (patacho argentino "Mariano Arigos", 45 ídem), Lázaro Canale (goleta italiana "Lealtad").

El mismo mes salieron de nuestro puerto Ceferino Ruiz Díaz (goleta argentina "Camila Entrerriana", de 25 toneladas), José Oderigo (goleta oriental "María Luisa Eugenia", de 60 ídem), Domingo Costa (goleta argentina "Primera Fortuna", 30 ídem), Juan Caballo (ídem ídem, "Joven Agustina", 36 ídem), Luis Allano (patacho argentino "María Teresa" de 50 id.), Pedro Giudice (goleta argentina "Bella Emilia", 28 ídem), Antonio Donati (ídem ídem "Vencedor Correntino", 19 ídem), Juan Guerello (ídem ídem. "América del Sur", 64 ídem), Lorenzo Rávena (ídem ídem "Catalina", 28 ídem), Simón Fidanza (vapor "Salto"), José Bello (goleta argentina "África", 25 ídem) y Antonio Camugli (patacho argentino "Defensor", 42 ídem).

Como se ve, en estos dos meses hubo aún bastante movimiento de embarcaciones menores. En cambio en el mes de abril de 1865 sólo figuran las pocas entradas siguientes: día 4, goleta argentina "Bella Vasquesa" de 48 toneladas, patrón León Iturbide; día 10, vapor inglés "Ranger" de 50 toneladas, comandante Gilermo Plater (o Slater) inglés; día 17, vapor inglés "Flying Fish" de 60 toneladas en lastre (adquirido por el gobierno paraguayo) capitán Juan Víctor Houren, inglés; día 23, goleta argentina "Chaco" de 29 toneladas, patrón Andrés Luchano y día 24, bergantín italiano "Due Sorelle", de 179 toneladas, patrón José Viacava, no registrándose ya ninguna salida, lo que indica no haberse despachado embarcación alguna aguas abajo de esa fecha en adelante, salvo la ya citada del "Niño Arturo".

El buque adquirido sería el que se llamó luego "Pirá-bebé", que es la traducción literal al guaraní de su primitivo nombre.

#### **4. NÓMINA ADICIONAL.**

Sin precisar en todos, a continuación se menciona las embarcaciones que tripularon. Debe agregarse a la nómina que antecede algunos otros nombres que corresponden a marinos, casi todos italianos, que actuaron igualmente en el tráfico fluvial entre el Paraguay y el Río de la Plata. Son ellos los siguientes:

José Ansaldi; Nicolás Bado, pailebote "María Teresa"; Pedro Balestra; Juan Lucio Barollo; Balbiano Bazán (paraguayo), goleta "Capital"; Francisco Bazán (Ídem), ídem "República del Paraguay"; Juan Bautista Bisso; Manuel Bonorino, goleta "Río de la Plata"; Julián Cabrera (paraguayo), goleta "Paraguay"; Manuel Casabianca, ídem "Julia"; Nicolás Casanelli, ídem "Anunciación"; Agustín Casarino, ídem "Relámpago"; Ángel Casarino, bergantín goleta "Triunfante"; Juan Ferro, goleta "San Juan"; Miguel Fontana Rosa; Leonardo Garibaldi; Gabriel Grance (paraguayo), goleta "República del Paraguay"; José Machiavello, sumaca "Goyana"; Sebastián Machiavello, goleta "Luisa"; Vicente Mansilla, ídem "Nápoli"; Santiago Merlo, ídem "Monte Alegre"; José Morquino; Juan Pastorini, goleta "Albina"; Fortunato Peyrano, patacho "Triunfante"; Carlos Perini, goletas "Ninfa" y "Nueva Ninfa"; José Perini. ídem "Nueva Ninfa"; Ignacio Robles (paraguayo), pailebote "Estrella"; Nicolás Scoto; Vicente Scoto, goleta "Eridano"; Luis Vianchi, sumaca "Progreso" y después goleta "Divina Providencia".

*Nota:* No todos los nombrados en los dos artículos precedentes (Nº 3 y 4) figuran en el Índice que les precede.

#### **5. LOS VIEJOS MARINOS.**

*(Reproducción)*

Uno de nuestros colaboradores ha hecho en estas columnas, con el mismo título que estas líneas, la prolija enumeración de algunos de los principales marinos que actuaron como patrones de embarcaciones menores en la navegación de nuestros ríos y en el tráfico fluvial y comercial de Asunción al

Río de la Plata, en el período comprendido desde la apertura de aquéllos al comercio internacional, después de la caída de Rosas, hasta los días de la guerra, o sea hasta abril de 1865.

Aunque limitada la enumeración a los nombres más conocidos, ella abarca cerca de trescientos navegantes que se ocuparon en ese activo tráfico, siendo casi la totalidad de ellos de nacionalidad italiana, casi con seguridad genoveses, que eran los que más abundaban por entonces en los puertos de mar de estos países, haciendo honor a sus tradiciones de intrepidez y de competencia en dicho ramo, como antes había distinguido a los fenicios.

En aquellos ya lejanos días en que la navegación a vapor estaba aún en sus comienzos, y no se disponía del concurso de los modernos buques de gran calado, la navegación era un servicio verdaderamente penoso, y tenía que efectuarse en embarcaciones de reducido tonelaje, tal como puede dar idea la que hasta ahora mismo se practica en la región norte de nuestro país.

Así, pues, el concurso de dichos marinos, experimentados y naturalmente inclinados al comercio, fue de gran importancia para el naciente desenvolvimiento de nuestro pueblo mediterráneo, cuyas aguas se vieron siempre surcadas por verdaderas flotillas, contribuyendo a imprimir gran animación a sus transacciones y a fomentar nuestra naciente producción.

Según ha podido verse por los apellidos de aquellos humildes hombres de trabajo, muchos de ellos han constituido hogares respetables y hasta de renombre hoy día, no sólo en nuestro país sino también en el Río de la Plata, contribuyendo a formar hogares honorables que son otros tantos propulsores del progreso de los pueblos.

Aun en época posterior, cuando los primeros buques a vapor llegaron a los puertos atlánticos y empezaron a surcar nuestros ríos, y se llegó a formar una marina nacional propia, servida por gran número de embarcaciones de mayor porte, no por eso aquéllos dejaron de actuar y, por el contrario, siguieron prestando, como en un principio, sus importantes servicios auxiliares para las



comunicaciones del Paraguay, tanto con la parte norte, como por el sur hasta Buenos Aires y Montevideo y puertos de escala.

Y todavía, cuando los peligros de la conflagración se anunciaron en el horizonte de la vecindad, y los paquetes nacionales tuvieron que suspender sus viajes, esas embarcaciones menores tripuladas por extranjeros fueron las únicas que pudieron continuar por algún tiempo haciendo el servicio de la navegación, aún bajo los riesgos inherentes a aquellos difíciles momentos.

(Editorial de *EL Orden* del 10 de diciembre de 1924).