

ESTE DIARIO

SE PUBLICA

POR SU TIPOGRAFIA A VAPOR

Calle del Cerrito 84

# EL BIEN PÚBLICO

DIARIO DE LA MAÑANA

REDACCION Y ADMINISTRACION, CERRITO 84

DIRECTOR — JUAN ZORRILLA DE SAN MARTIN

AVISOS Y SOLICITADAS HASTA LAS 6 DE LA TARDE

SUSCRIPCION

Por un mes . . . . . \$ 1 50  
Un número del día . . . . . 0 10  
Cinco números a la . . . . . 0 20

## Almanaque

Martes 13—Santos Anacleto papa y Eugenio.

## TEMPLO DE SAN FRANCISCO

La Comision Directiva del Templo de San Francisco, ruega a las personas piadosas que quieran contribuir con su óbolo a la construccion del mismo templo, paralizada hoy por falta de recursos, se dignen depositarlo en las alcancías colocadas en la Iglesia con tal objeto ó enviarlo al despacho parroquial de la misma.

## EL BIEN PÚBLICO

MONTEVIDEO, JULIO 13 DE 1880

## Ferro-carril a Pando

Está sometido a la consideracion de la H. Cámara de Senadores el acuerdo de subvenir a los gastos de la Empresa del Ferro-Carril a Pando, con la suma de seis mil pesos (\$ 6,000) por cada kilómetro de via, sancionado por la de Representantes por unanimidad de votos; y como del acierto de aquel respetable cuerpo, depende el adelanto ó sedentismo económico de mas de un departamento y el bienestar general de sus habitantes, echemos un canto a espaldas en esta cuestion, mas importante que muchas de las que diariamente se debaten, con fruto ó sin él, en el estadio de la prensa, y confiamos que los H. H. Senadores atenderán nuestras observaciones, nacidas tan solo del íntimo convencimiento que hemos formado al respecto, y del espíritu de imparcialidad que en toda materia nos anima, sea ella de un orden político ó económico.

No es el caso remontarse hasta el origen de esta Empresa, para examinar en sus primeras fuentes las circunstancias que la hicieron surgir, los hombres que con una tenacidad superior a todo encomio la tomaron a su cargo, las dificultades desgraciadas con las que lucharon y los sacrificios con que la llevaron en parte a efecto al establecer el tráfico regular y permanente de Montevideo a Toledo. A parte de que esos hechos son del dominio público, están ya consumados; y de lo que se trata hoy por hoy es de dar aliento a esa Empresa, que por falta de recursos, si bien animosa y rebotando en fé y entusiasmo, está en medio camino y sin poder seguir adelante con grave daño de sus propios intereses y de los mas ricos Departamentos de la República.

Que la Empresa tiene un carácter de impotencia capital, es punto puesto fuera de duda.

¿Qué es lo que constituye la importancia de una vía férrea? Serán los gastos que en ella se hacen, el lujo de sus materiales y las dificultades que resuelve? Eso sería si se tratase de un ferro-carril considerado bajo el punto de vista científico y artístico únicamente. Pero la importancia de una vía está en la relacion directa a la riqueza de los terrenos que atraviesa y en relacion a su poblacion, cosas ambas que se cumplen de la manera mas satisfactoria en la línea de que nos ocupamos.

Desde casi su punto inicial de partida, el Ferro-Carril a Pando cuenta con ventajas: primero, por que es conductor de gran número de pasajeros que atraen los espectáculos públicos de la Plaza de Toros y del Hipódromo; segundo, por que desde el kilómetro 12,600 hasta el kilómetro 24,000 en que se encuentra Toledo, hay caminos interiores que se bifurcan en la línea y en que transitan pasajeros y carga provenientes de los ricos Departamentos de Canelones, Minas, etc. etc. Segun los datos que tenemos a la vista, dados el número de pasajeros que vienen del Este a la capital en diligencias y en Ferro-Carril, no bajarían de 23,750 los que mensualmente recorran las líneas; y en cuanto a la carga, ya podrá suponerse a cuanto ascienda cuando, segun la Mesa de Estadística, el número de carretas que entran anualmente a la Plaza de Frutos con procedencia de Pando, no baja de 32,965 ó sean mas de 90 por día, que conduciendo en término medio  $1\frac{1}{2}$  toneladas de carga, dan diariamente 135 toneladas, sin contar con el retorno que puede estimarse mezquinamente considerado en 56  $\frac{1}{4}$  toneladas.

Parce pues que estas cifras deciden de la importancia de la vía, supuesto que tan pronto como el Ferro-Carril llegue a Pando, toda esa carga preferirá ser transportada por la Empresa y no ya en carretas como sucede actualmente con la mayor parte de dicha carga.

Que se preferirá el Ferro-Carril a las segundas, es demas discutirlo; pero como tratamos de manifestar las ventajas prácticas de este, diremos que establecida la línea hasta Pando, la baratura del flete será inmensamente mayor comparado con el costo actual de traslación por carretas. Empleando este medio de locomocion, veremos que una carreta que carga ciento veinte arrobas, cobra desde Pando en un verano, 4 pesos; en invierno de 6 a 8 pesos. Pero buscando el promedio y estimado en 5, y tomando el máximo de su carga 140 arrobas haríamos:

140 @ por carreta . . . . . \$ 5  
140 @ por F. C. a razon de \$50 la tonelada de 80 @ ó sean 1,875 ms. por arroba. . . . . \$ 2,625

Diferencia por carga a favor del remitente. . . . . \$ 2,375

Resultado muy lisonjero por cierto, pues si para la construccion de un ferro-carril se ha menester indagar previamente la riqueza y porvenir de las regiones que cruce, para la buena explotación de las producciones de estas, es preciso tambien consultar como cuestion previa la cuestion de fletes, y en la contienda el resultado será siempre ventajoso al ferro-carril.

La situacion de Pando no puede ser mejor con relacion a la capital: es el punto donde confluyen todos los productos de los Departamentos del Este y corren hacia él todos los principales caminos de Cerro-Largo, Maldonado, Minas, Florida, Canelones, siendo el punto obligado en donde hacen su parada todos los vehículos antes de llegar al término de su viaje.

La poblacion de toda esa zona es numerosa y muy rica en los productos de los tres reynos de la naturaleza. Sabido es que Minas lleva dignamente su nombre y que hay en su suelo regiones de minas argentíferas, de plomo, cobre, etc. cuya explotacion no se efectua por lo subido de los fletes que absorben toda utilidad. Su riqueza en mármoles es reconocida y la explotacion de canteras constituirá uno de sus principales elementos de prosperidad.

Lo que principalmente distingue a los Departamentos del Este es la abundancia de la hacienda ó sea la riqueza pecuaria unida a la agrícola. Una vez que el ferro-carril pueda trasladar el ganado fácilmente como no sucede en la actualidad en que es preciso arrearlo hasta la capital, la carne misma abaratará por efecto de la mayor concurrencia y será de mejor calidad porque el animal no sufre en el viaje.

Quién no conoce por lo demas la metamorfosis que se opera en los pueblos cuando el ferro-carril penetra en sus soledades y rompe el aislamiento? Quién no sabe que un ferro-carril es la forma plástica y material de los progresos del siglo? Quién, quén es el que despierta a las poblaciones, las une con vínculos de acero y hasta sirve de vehículo a la paz? El ferro-carril hace decir sin trépidar que el pueblo que lo posee ha entrado en el concierto de las naciones civilizadas.

Pero todas estas bellas verdades, tan bellas como verdaderas, ¡porque no decirlo! no son tenidas en lo que valen entre nosotros, y en vez de fomentar empresas de esta clase y cooperar a ellas con toda clase de esfuerzos, cuando no las miramos matándolas con la indiferencia, hacemos lujo de sistemática oposicion con argumentos teóricos y desdichados. Si cada diarista siempre que endilga al correr de la pluma un artículo de oposicion supiese los sacrificios pecuniarios y los desvelos de los empresarios por cada riel que tienden en el suelo; si cada escritor se pusiese en lugar de este y viese los inconvenientes con que tiene que luchar en estos países; si comprendiese que cada riel que se pone en la República, la civiliza y la hace progresar mas que con un artículo por científico y profundo que sea; y si contase por fin con las decepciones que cuesta al empresario iniciar toda empresa, acaso botaría su pluma ó sería el primer ó principal panegirista de ella. Desgraciadamente no siempre les acompaña la prudencia, y como es fácil y es preciso escribir para llenar el tonel de la Danaides que se llama prensa diaria, no trepidan en hacer lo aborrecido estas cuestiones con el espíritu de hostilidad que raya en demencia y en insensatez.

¿Qué distinta cosa a la que pasa en otros países a quienes debíamos tomar por ejemplo!

La República Argentina, es decir su gobierno, ha sido dádivo hasta el extremo con toda empresa de ferro-carril que ha surgido en su suelo y no hay una de 23,750 los que mensualmente recorran las líneas; y en cuanto a la carga, ya podrá suponerse a cuanto ascienda cuando, segun la Mesa de Estadística, el número de carretas que entran anualmente a la Plaza de Frutos con procedencia de Pando, no baja de 32,965 ó sean mas de 90 por día, que conduciendo en término medio  $1\frac{1}{2}$  toneladas de carga, dan diariamente 135 toneladas, sin contar con el retorno que puede estimarse mezquinamente considerado en 56  $\frac{1}{4}$  toneladas.

Parce pues que estas cifras deciden de la importancia de la vía, supuesto que tan pronto como el Ferro-Carril llegue a Pando, toda esa carga preferirá ser transportada por la Empresa y no ya en carretas como sucede actualmente con la mayor parte de dicha carga.

Que se preferirá el Ferro-Carril a las segundas, es demas discutirlo; pero como tratamos de manifestar las ventajas prácticas de este, diremos que establecida la línea hasta Pando, la baratura del flete será inmensamente mayor comparado con el costo actual de traslación por carretas. Empleando este medio de locomocion, veremos que una carreta que carga ciento veinte arrobas, cobra desde Pando en un verano, 4 pesos; en invierno de 6 a 8 pesos. Pero buscando el promedio y estimado en 5, y tomando el máximo de su carga 140 arrobas haríamos:

140 @ por carreta . . . . . \$ 5  
140 @ por F. C. a razon de \$50 la tonelada de 80 @ ó sean 1,875 ms. por arroba. . . . . \$ 2,625

Diferencia por carga a favor del remitente. . . . . \$ 2,375

Resultado muy lisonjero por cierto, pues si para la construccion de un ferro-carril se ha menester indagar previamente la riqueza y porvenir de las regiones que cruce, para la buena explotación de las producciones de estas, es preciso tambien consultar como cuestion previa la cuestion de fletes, y en la contienda el resultado será siempre ventajoso al ferro-carril.

La situacion de Pando no puede ser mejor con relacion a la capital: es el punto donde confluyen todos los productos de los Departamentos del Este y corren hacia él todos los principales caminos de Cerro-Largo, Maldonado, Minas, Florida, Canelones, siendo el punto obligado en donde hacen su parada todos los vehículos antes de llegar al término de su viaje.

La poblacion de toda esa zona es numerosa y muy rica en los productos de los tres reynos de la naturaleza. Sabido es que Minas lleva dignamente su nombre y que hay en su suelo regiones de minas argentíferas, de plomo, cobre, etc. cuya explotacion no se efectua por lo subido de los fletes que absorben toda utilidad. Su riqueza en mármoles es reconocida y la explotacion de canteras constituirá uno de sus principales elementos de prosperidad.

Lo que principalmente distingue a los Departamentos del Este es la abundancia de la hacienda ó sea la riqueza pecuaria unida a la agrícola. Una vez que el ferro-carril pueda trasladar el ganado fácilmente como no sucede en la actualidad en que es preciso arrearlo hasta la capital, la carne misma abaratará por efecto de la mayor concurrencia y será de mejor calidad porque el animal no sufre en el viaje.

Quién no conoce por lo demas la metamorfosis que se opera en los pueblos cuando el ferro-carril penetra en sus soledades y rompe el aislamiento? Quién no sabe que un ferro-carril es la forma plástica y material de los progresos del siglo? Quién, quén es el que despierta a las poblaciones, las une con vínculos de acero y hasta sirve de vehículo a la paz? El ferro-carril hace decir sin trépidar que el pueblo que lo posee ha entrado en el concierto de las naciones civilizadas.

Pero todas estas bellas verdades, tan bellas como verdaderas, ¡porque no decirlo! no son tenidas en lo que valen entre nosotros, y en vez de fomentar empresas de esta clase y cooperar a ellas con toda clase de esfuerzos, cuando no las miramos matándolas con la indiferencia, hacemos lujo de sistemática oposicion con argumentos teóricos y desdichados. Si cada diarista siempre que endilga al correr de la pluma un artículo de oposicion supiese los sacrificios pecuniarios y los desvelos de los empresarios por cada riel que tienden en el suelo; si cada escritor se pusiese en lugar de este y viese los inconvenientes con que tiene que luchar en estos países; si comprendiese que cada riel que se pone en la República, la civiliza y la hace progresar mas que con un artículo por científico y profundo que sea; y si contase por fin con las decepciones que cuesta al empresario iniciar toda empresa, acaso botaría su pluma ó sería el primer ó principal panegirista de ella. Desgraciadamente no siempre les acompaña la prudencia, y como es fácil y es preciso escribir para llenar el tonel de la Danaides que se llama prensa diaria, no trepidan en hacer lo aborrecido estas cuestiones con el espíritu de hostilidad que raya en demencia y en insensatez.

¿Qué distinta cosa a la que pasa en otros países a quienes debíamos tomar por ejemplo!

La República Argentina, es decir su gobierno, ha sido dádivo hasta el extremo con toda empresa de ferro-carril que ha surgido en su suelo y no hay una de 23,750 los que mensualmente recorran las líneas; y en cuanto a la carga, ya podrá suponerse a cuanto ascienda cuando, segun la Mesa de Estadística, el número de carretas que entran anualmente a la Plaza de Frutos con procedencia de Pando, no baja de 32,965 ó sean mas de 90 por día, que conduciendo en término medio  $1\frac{1}{2}$  toneladas de carga, dan diariamente 135 toneladas, sin contar con el retorno que puede estimarse mezquinamente considerado en 56  $\frac{1}{4}$  toneladas.

Parce pues que estas cifras deciden de la importancia de la vía, supuesto que tan pronto como el Ferro-Carril llegue a Pando, toda esa carga preferirá ser transportada por la Empresa y no ya en carretas como sucede actualmente con la mayor parte de dicha carga.

Que se preferirá el Ferro-Carril a las segundas, es demas discutirlo; pero como tratamos de manifestar las ventajas prácticas de este, diremos que establecida la línea hasta Pando, la baratura del flete será inmensamente mayor comparado con el costo actual de traslación por carretas. Empleando este medio de locomocion, veremos que una carreta que carga ciento veinte arrobas, cobra desde Pando en un verano, 4 pesos; en invierno de 6 a 8 pesos. Pero buscando el promedio y estimado en 5, y tomando el máximo de su carga 140 arrobas haríamos:

140 @ por carreta . . . . . \$ 5  
140 @ por F. C. a razon de \$50 la tonelada de 80 @ ó sean 1,875 ms. por arroba. . . . . \$ 2,625

Diferencia por carga a favor del remitente. . . . . \$ 2,375

Resultado muy lisonjero por cierto, pues si para la construccion de un ferro-carril se ha menester indagar previamente la riqueza y porvenir de las regiones que cruce, para la buena explotación de las producciones de estas, es preciso tambien consultar como cuestion previa la cuestion de fletes, y en la contienda el resultado será siempre ventajoso al ferro-carril.

La situacion de Pando no puede ser mejor con relacion a la capital: es el punto donde confluyen todos los productos de los Departamentos del Este y corren hacia él todos los principales caminos de Cerro-Largo, Maldonado, Minas, Florida, Canelones, siendo el punto obligado en donde hacen su parada todos los vehículos antes de llegar al término de su viaje.

La poblacion de toda esa zona es numerosa y muy rica en los productos de los tres reynos de la naturaleza. Sabido es que Minas lleva dignamente su nombre y que hay en su suelo regiones de minas argentíferas, de plomo, cobre, etc. cuya explotacion no se efectua por lo subido de los fletes que absorben toda utilidad. Su riqueza en mármoles es reconocida y la explotacion de canteras constituirá uno de sus principales elementos de prosperidad.

Lo que principalmente distingue a los Departamentos del Este es la abundancia de la hacienda ó sea la riqueza pecuaria unida a la agrícola. Una vez que el ferro-carril pueda trasladar el ganado fácilmente como no sucede en la actualidad en que es preciso arrearlo hasta la capital, la carne misma abaratará por efecto de la mayor concurrencia y será de mejor calidad porque el animal no sufre en el viaje.

Quién no conoce por lo demas la metamorfosis que se opera en los pueblos cuando el ferro-carril penetra en sus soledades y rompe el aislamiento? Quién no sabe que un ferro-carril es la forma plástica y material de los progresos del siglo? Quién, quén es el que despierta a las poblaciones, las une con vínculos de acero y hasta sirve de vehículo a la paz? El ferro-carril hace decir sin trépidar que el pueblo que lo posee ha entrado en el concierto de las naciones civilizadas.

Pero todas estas bellas verdades, tan bellas como verdaderas, ¡porque no decirlo! no son tenidas en lo que valen entre nosotros, y en vez de fomentar empresas de esta clase y cooperar a ellas con toda clase de esfuerzos, cuando no las miramos matándolas con la indiferencia, hacemos lujo de sistemática oposicion con argumentos teóricos y desdichados. Si cada diarista siempre que endilga al correr de la pluma un artículo de oposicion supiese los sacrificios pecuniarios y los desvelos de los empresarios por cada riel que tienden en el suelo; si cada escritor se pusiese en lugar de este y viese los inconvenientes con que tiene que luchar en estos países; si comprendiese que cada riel que se pone en la República, la civiliza y la hace progresar mas que con un artículo por científico y profundo que sea; y si contase por fin con las decepciones que cuesta al empresario iniciar toda empresa, acaso botaría su pluma ó sería el primer ó principal panegirista de ella. Desgraciadamente no siempre les acompaña la prudencia, y como es fácil y es preciso escribir para llenar el tonel de la Danaides que se llama prensa diaria, no trepidan en hacer lo aborrecido estas cuestiones con el espíritu de hostilidad que raya en demencia y en insensatez.

¿Qué distinta cosa a la que pasa en otros países a quienes debíamos tomar por ejemplo!

La República Argentina, es decir su gobierno, ha sido dádivo hasta el extremo con toda empresa de ferro-carril que ha surgido en su suelo y no hay una de 23,750 los que mensualmente recorran las líneas; y en cuanto a la carga, ya podrá suponerse a cuanto ascienda cuando, segun la Mesa de Estadística, el número de carretas que entran anualmente a la Plaza de Frutos con procedencia de Pando, no baja de 32,965 ó sean mas de 90 por día, que conduciendo en término medio  $1\frac{1}{2}$  toneladas de carga, dan diariamente 135 toneladas, sin contar con el retorno que puede estimarse mezquinamente considerado en 56  $\frac{1}{4}$  toneladas.

Parce pues que estas cifras deciden de la importancia de la vía, supuesto que tan pronto como el Ferro-Carril llegue a Pando, toda esa carga preferirá ser transportada por la Empresa y no ya en carretas como sucede actualmente con la mayor parte de dicha carga.

Que se preferirá el Ferro-Carril a las segundas, es demas discutirlo; pero como tratamos de manifestar las ventajas prácticas de este, diremos que establecida la línea hasta Pando, la baratura del flete será inmensamente mayor comparado con el costo actual de traslación por carretas. Empleando este medio de locomocion, veremos que una carreta que carga ciento veinte arrobas, cobra desde Pando en un verano, 4 pesos; en invierno de 6 a 8 pesos. Pero buscando el promedio y estimado en 5, y tomando el máximo de su carga 140 arrobas haríamos:

140 @ por carreta . . . . . \$ 5  
140 @ por F. C. a razon de \$50 la tonelada de 80 @ ó sean 1,875 ms. por arroba. . . . . \$ 2,625

Diferencia por carga a favor del remitente. . . . . \$ 2,375

Resultado muy lisonjero por cierto, pues si para la construccion de un ferro-carril se ha menester indagar previamente la riqueza y porvenir de las regiones que cruce, para la buena explotación de las producciones de estas, es preciso tambien consultar como cuestion previa la cuestion de fletes, y en la contienda el resultado será siempre ventajoso al ferro-carril.

La situacion de Pando no puede ser mejor con relacion a la capital: es el punto donde confluyen todos los productos de los Departamentos del Este y corren hacia él todos los principales caminos de Cerro-Largo, Maldonado, Minas, Florida, Canelones, siendo el punto obligado en donde hacen su parada todos los vehículos antes de llegar al término de su viaje.

La poblacion de toda esa zona es numerosa y muy rica en los productos de los tres reynos de la naturaleza. Sabido es que Minas lleva dignamente su nombre y que hay en su suelo regiones de minas argentíferas, de plomo, cobre, etc. cuya explotacion no se efectua por lo subido de los fletes que absorben toda utilidad. Su riqueza en mármoles es reconocida y la explotacion de canteras constituirá uno de sus principales elementos de prosperidad.

Lo que principalmente distingue a los Departamentos del Este es la abundancia de la hacienda ó sea la riqueza pecuaria unida a la agrícola. Una vez que el ferro-carril pueda trasladar el ganado fácilmente como no sucede en la actualidad en que es preciso arrearlo hasta la capital, la carne misma abaratará por efecto de la mayor concurrencia y será de mejor calidad porque el animal no sufre en el viaje.

Quién no conoce por lo demas la metamorfosis que se opera en los pueblos cuando el ferro-carril penetra en sus soledades y rompe el aislamiento? Quién no sabe que un ferro-carril es la forma plástica y material de los progresos del siglo? Quién, quén es el que despierta a las poblaciones, las une con vínculos de acero y hasta sirve de vehículo a la paz? El ferro-carril hace decir sin trépidar que el pueblo que lo posee ha entrado en el concierto de las naciones civilizadas.

Pero todas estas bellas verdades, tan bellas como verdaderas, ¡porque no decirlo! no son tenidas en lo que valen entre nosotros, y en vez de fomentar empresas de esta clase y cooperar a ellas con toda clase de esfuerzos, cuando no las miramos matándolas con la indiferencia, hacemos lujo de sistemática oposicion con argumentos teóricos y desdichados. Si cada diarista siempre que endilga al correr de la pluma un artículo de oposicion supiese los sacrificios pecuniarios y los desvelos de los empresarios por cada riel que tienden en el suelo; si cada escritor se pusiese en lugar de este y viese los inconvenientes con que tiene que luchar en estos países; si comprendiese que cada riel que se pone en la República, la civiliza y la hace progresar mas que con un artículo por científico y profundo que sea; y si contase por fin con las decepciones que cuesta al empresario iniciar toda empresa, acaso botaría su pluma ó sería el primer ó principal panegirista de ella. Desgraciadamente no siempre les acompaña la prudencia, y como es fácil y es preciso escribir para llenar el tonel de la Danaides que se llama prensa diaria, no trepidan en hacer lo aborrecido estas cuestiones con el espíritu de hostilidad que raya en demencia y en insensatez.

¿Qué distinta cosa a la que pasa en otros países a quienes debíamos tomar por ejemplo!

La República Argentina, es decir su gobierno, ha sido dádivo hasta el extremo con toda empresa de ferro-carril que ha surgido en su suelo y no hay una de 23,750 los que mensualmente recorran las líneas; y en cuanto a la carga, ya podrá suponerse a cuanto ascienda cuando, segun la Mesa de Estadística, el número de carretas que entran anualmente a la Plaza de Frutos con procedencia de Pando, no baja de 32,965 ó sean mas de 90 por día, que conduciendo en término medio  $1\frac{1}{2}$  toneladas de carga, dan diariamente 135 toneladas, sin contar con el retorno que puede estimarse mezquinamente considerado en 56  $\frac{1}{4}$  toneladas.

Parce pues que estas cifras deciden de la importancia de la vía, supuesto que tan pronto como el Ferro-Carril llegue a Pando, toda esa carga preferirá ser transportada por la Empresa y no ya en carretas como sucede actualmente con la mayor parte de dicha carga.

Que se preferirá el Ferro-Carril a las segundas, es demas discutirlo; pero como tratamos de manifestar las ventajas prácticas de este, diremos que establecida la línea hasta Pando, la baratura del flete será inmensamente mayor comparado con el costo actual de traslación por carretas. Empleando este medio de locomocion, veremos que una carreta que carga ciento veinte arrobas, cobra desde Pando en un verano, 4 pesos; en invierno de 6 a 8 pesos. Pero buscando el promedio y estimado en 5, y tomando el máximo de su carga 140 arrobas haríamos:

140 @ por carreta . . . . . \$ 5  
140 @ por F. C. a razon de \$50 la tonelada de 80 @ ó sean 1,875 ms. por arroba. . . . . \$ 2,625

Diferencia por carga a favor del remitente. . . . . \$ 2,375

Resultado muy lisonjero por cierto, pues si para la construccion de un ferro-carril se ha menester indagar previamente la riqueza y porvenir de las regiones que cruce, para la buena explotación de las producciones de estas, es preciso tambien consultar como cuestion previa la cuestion de fletes, y en la contienda el resultado será siempre ventajoso al ferro-carril.

La situacion de Pando no puede ser mejor con relacion a la capital: es el punto donde confluyen todos los productos de los Departamentos del Este y corren hacia él todos los principales caminos de Cerro-Largo, Maldonado, Minas, Florida, Canelones, siendo el punto obligado en donde hacen su parada todos los vehículos antes de llegar al término de su viaje.

La poblacion de toda esa zona es numerosa y muy rica en los productos de los tres reynos de la naturaleza. Sabido es que Minas lleva dignamente su nombre y que hay en su suelo regiones de minas argentíferas, de plomo, cobre, etc. cuya explotacion no se efectua por lo subido de los fletes que absorben toda utilidad. Su riqueza en mármoles es reconocida y la explotacion de canteras constituirá uno de sus principales elementos de prosperidad.

Lo que principalmente distingue a los Departamentos del Este es la abundancia de la hacienda ó sea la riqueza pecuaria unida a la agrícola. Una vez que el ferro-carril pueda trasladar el ganado fácilmente como no sucede en la actualidad en que es preciso arrearlo hasta la capital, la carne misma abaratará por efecto de la mayor concurrencia y será de mejor calidad porque el animal no sufre en el viaje.

Quién no conoce por lo demas la metamorfosis que se opera en los pueblos cuando el ferro-carril penetra en sus soledades y rompe el aislamiento? Quién no sabe que un ferro-carril es la forma plástica y material de los progresos del siglo? Quién, quén es el que despierta a las poblaciones, las une con vínculos de acero y hasta sirve de vehículo a la paz? El ferro-carril hace decir sin trépidar que el pueblo que lo posee ha entrado en el concierto de las naciones civilizadas.

Pero todas estas bellas verdades, tan bellas como verdaderas, ¡porque no decirlo! no son tenidas en lo que valen entre nosotros, y en vez de fomentar empresas de esta clase y cooperar a ellas con toda clase de esfuerzos, cuando no las miramos matándolas con la indiferencia, hacemos lujo de sistemática oposicion con argumentos teóricos y desdichados. Si cada diarista siempre que endilga al correr de la pluma un artículo de oposicion supiese los sacrificios pecuniarios y los desvelos de los empresarios por cada riel que tienden en el suelo; si cada escritor se pusiese en lugar de este y viese los inconvenientes con que tiene que luchar en estos países; si comprendiese que cada riel que se pone en la República, la civiliza y la hace progresar mas que con un artículo por científico y profundo que sea; y si contase por fin con las decepciones que cuesta al empresario iniciar toda empresa, acaso botaría su pluma ó sería el primer ó principal panegirista de ella. Desgraciadamente no siempre les acompaña la prudencia, y como es fácil y es preciso escribir para llenar el tonel de la Danaides que se llama prensa diaria, no trepidan en hacer lo aborrecido estas cuestiones con el espíritu de hostilidad que raya en demencia y en insensatez.

¿Qué distinta cosa a la que pasa en otros países a quienes debíamos tomar por ejemplo!

La República Argentina, es decir su gobierno, ha sido dádivo hasta el extremo con toda empresa de ferro-carril que ha surgido en su suelo y no hay una de 23,750 los que mensualmente recorran las líneas; y en cuanto a la carga, ya podrá suponerse a cuanto ascienda cuando, segun la Mesa de Estadística, el número de carretas que entran anualmente a la Plaza de Frutos con procedencia de Pando, no baja de 32,965 ó sean mas de 90 por día, que conduciendo en término medio  $1\frac{1}{2}$  toneladas de carga, dan diariamente 135 toneladas, sin contar con el retorno que puede estimarse mezquinamente considerado en 56  $\frac{1}{4}$  toneladas.

Parce pues que estas cifras deciden de la importancia de la vía, supuesto que tan pronto como el Ferro-Carril llegue a Pando, toda esa carga preferirá ser transportada por la Empresa y no ya en carretas como sucede actualmente con la mayor parte de dicha carga.

Que se preferirá el Ferro-Carril a las segundas, es demas discutirlo; pero como tratamos de manifestar las ventajas prácticas de este, diremos que establecida la línea hasta Pando, la baratura del flete será inmensamente mayor comparado con el costo actual de traslación por carretas. Empleando este medio de locomocion, veremos que una carreta que carga ciento veinte arrobas, cobra desde Pando en un verano, 4 pesos; en invierno de 6 a 8 pesos. Pero buscando el promedio y estimado en 5, y tomando el máximo de su carga 140 arrobas haríamos:

140 @ por carreta . . . . . \$ 5  
140 @ por F. C. a razon de \$50 la tonelada de 80 @ ó sean 1,875 ms. por arroba. . . . . \$ 2,625

Diferencia por carga a favor del remitente. . . . . \$ 2,375

Resultado muy lisonjero por cierto, pues si para la construccion de un ferro-carril se ha menester indagar previamente la riqueza y porvenir de las regiones que cruce, para la buena explotación de las producciones de estas, es preciso tambien consultar como cuestion previa la cuestion de fletes, y en la contienda el resultado será siempre ventajoso al ferro-carril.

La situacion de Pando no puede ser mejor con relacion a la capital: es el punto donde confluyen todos los productos de los Departamentos del Este y corren hacia él todos los principales caminos de Cerro-Largo, Maldonado, Minas, Florida, Canelones, siendo el punto obligado en donde hacen su parada todos los vehículos antes de llegar al término de su viaje.

La poblacion de toda esa zona es numerosa y muy rica en los productos de los tres reynos de la naturaleza. Sabido es que Minas lleva dignamente su nombre y que hay en su suelo regiones de minas argentíferas, de plomo, cobre, etc. cuya explotacion no se efectua por lo subido de los fletes que absorben toda utilidad. Su riqueza en mármoles es reconocida y la explotacion de canteras constituirá uno de sus principales elementos de prosperidad.

Lo que principalmente distingue a los Departamentos del Este es la abundancia de la hacienda ó sea la riqueza pecuaria unida a la agrícola. Una vez que el ferro-carril pueda trasladar el ganado fácilmente como no sucede en la actualidad en que es preciso arrearlo hasta la capital, la carne misma abaratará por efecto de la mayor concurrencia y será de mejor calidad porque el animal no sufre en el viaje.

Quién no conoce por lo demas la metamorfosis que se opera en los pueblos cuando el ferro-carril penetra en sus soledades y rompe el aislamiento? Quién no sabe que un ferro-carril es la forma plástica y material de los progresos del siglo? Quién, quén es el que despierta a las poblaciones, las une con vínculos de acero y hasta sirve de vehículo a la paz? El ferro-carril hace decir sin trépidar que el pueblo que lo posee ha entrado en el concierto de las naciones civilizadas.

Pero todas estas bellas verdades, tan bellas como verdaderas, ¡porque no decirlo! no son tenidas en lo que valen entre nosotros, y en vez de fomentar empresas de esta clase y cooperar a ellas con toda clase de esfuerzos, cuando no las miramos matándolas con la indiferencia, hacemos lujo de sistemática oposicion con argumentos teóricos y desdichados. Si cada diarista siempre que endilga al correr de la pluma un artículo de oposicion supiese los sacrificios pecuniarios y los desvelos de los empresarios por cada riel que tienden en el suelo; si cada escritor se pusiese en lugar de este y viese los inconvenientes con que tiene que luchar en estos países; si comprendiese que cada riel que se pone en la República, la civiliza y la hace progresar mas que con un artículo por científico y profundo que sea; y si contase por fin con las decepciones que cuesta al empresario iniciar toda empresa, acaso botaría su pluma ó sería el primer ó principal panegirista de ella. Desgraciadamente no siempre les acompaña la prudencia, y como es fácil y es preciso escribir para llenar el tonel de la Danaides que se llama prensa diaria, no trepidan en hacer lo aborrecido estas cuestiones con el espíritu de hostilidad que raya en demencia y en insensatez.

¿Qué distinta cosa a la que pasa en otros países a quienes debíamos tomar por ejemplo!

La República Argentina, es decir su gobierno, ha sido dádivo hasta el extremo con toda empresa de ferro-carril que ha surgido en su suelo y no hay una de 23,750 los que mensualmente recorran las líneas; y en cuanto a la carga, ya podrá suponerse a cuanto ascienda cuando, segun la Mesa de Estadística, el número de carretas que entran anualmente a la Plaza de Frutos con procedencia de Pando, no baja de 32,965 ó sean mas de 90 por día, que conduciendo en término medio  $1\frac{1}{2}$  toneladas de carga, dan diariamente 135 toneladas, sin contar con el retorno que puede estimarse mezquinamente considerado en 56  $\frac{1}{4}$  toneladas.

Parce pues que estas cifras deciden de la importancia de la vía, supuesto que tan pronto como el Ferro-Carril llegue a Pando, toda esa carga preferirá ser transportada por la Empresa y no ya en carretas como sucede actualmente con la mayor parte de dicha carga.

Que se preferirá el Ferro-Carril a las segundas, es demas discutirlo; pero como tratamos de manifestar las ventajas prácticas de este, diremos que establecida la línea hasta Pando, la baratura del flete será inmensamente mayor comparado con el costo actual de traslación por carretas. Empleando este medio de locomocion, veremos que una carreta que carga ciento veinte arrobas, cobra desde Pando en un verano, 4 pesos; en invierno de 6 a 8 pesos. Pero buscando el promedio y estimado en 5, y tomando el máximo de su carga 140 arrobas haríamos:











