

ADMINISTRACION

CALLE SAN JOSÉ, N.º 35

SE RECIBEN

AVISOS Y SOLICITADAS

# LA HELVECIA

ÓRGANO DE LOS INTERESES SUIZOS EN EL RIO DE LA PLATA

LOS ESCRITOS ANÓNIMOS NO SON CONSIDERADOS

Se publica los Domingos, Miércoles y Viérnes

Administrador: ALBERTO HARNISCH

## LA HELVECIA

MONTEVIDEO, 6 DE JUNIO DE 1884

### EL PROYECTO DE FERROCARRILES

ANTE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

En nuestro N.º 61 hemos demostrado la omisión que se hizo en ese proyecto, respecto de la vía de San José a las colonias del Rosario Oriental, vía que se los pasó por alto a los señores ingenieros y al II. Senado.

Toca al II. Representante del Departamento de la Colonia, remediar ese mal: con nuestro artículo en la mano, le será fácil convencer a sus II. colegas de que esa vía es indispensable, porque evitará la inmigración no sólo de los colonos Suizos, sino de los cultivadores de las demás nacionalidades que componen la población de esas colonias.

Agréguese pues a ese proyecto la autorización al Poder Ejecutivo para construir por cuenta del Estado o por contrato esa vía. Si se quiere seguir nuestro consejo en nuestro próximo número expondremos el mejor modo de contratar la obra.

Por ahora lo que importa es que la II. Cámara de Representantes agregue lo dicho al proyecto y despache cuanto antes ese asunto tan importante.

### Para ambas orillas

Nuestro colega W. de *La Deutsche Zeitung* de Buenos Aires se inspiró el domingo de Pentecostes y escribió un artículo, que en su fondo toca lo más esencial de la sociedad en ambas orillas del Plata.

El tema es sobre el porvenir de la juventud pobre, que anda rodando por las calles, descalza, haraposa, sin medios de educación, víctima del asesinato moral y físico cometido por esas damas de caridad que, en su ignorancia y fanatismo, van y piden la vida de un asesino endurecido, cuando ellas mismas son las que educan a millares de criaturas para el cadalso o el suicidio.

Que les importa a estas damas de alto copete que millares de infelices se pierdan! Basta que recojan anualmente los \$80,000 nacionales para hacer obras de caridad.

Agrega el colega que, a pesar del aumento de inmigración, los casos criminales en general han disminuido, merced a la abundancia de trabajo; pero que esta disminución no ha tenido lugar en los casos de asesinatos alevosos; al contrario, han aumentado estos casos, gracias a los pedidos de indultos de las ilustres damas de caridad.

Igualito estamos en Montevideo. Es el crimen más atroz el abandonar a esa tierna juventud de ese modo; bien dice el colega que para hacer caridad cometer un asesinato, es atroz.

La venta de billetes de lotería, diarios y otros objetos análogos, debe prohibirse se efectúe por menores en las calles; la ley señala claramente a los inválidos para la venta de la lotería, luego esa ley se infringe.

La prensa, cuya misión es educar a las masas, comete, se comprende la callejera, un atroz crimen en entregar sus hojas a chiquillos, para que anden hasta pasada medianoche cruzando las calles con sus gritos, aprendiendo todas las pillerías, tomando todas las malas costumbres, para ser en el porvenir seres desgraciados y un terrible cáncer para la sociedad.

Nosotros creemos que las damas de caridad debían iniciar un método diferente para salir airoso con sus nobles y caritativos sentimientos; estamos seguros que lo harán reconocidamente, si se les indica el cómo se puede quitar ese mal, y hacer un bien de tanta trascendencia para el porvenir del país, como tanto mal se le hace con el método actual.

La prensa tiene en esta evolución la misión más importante, porquelas autoridades no lo pueden todo. Dejaremos un momento la palabra al colega W., que a ese respecto dice: «La prensa ha probado mas de una vez su influencia para con las au-

toridades, cuando unida atacó un desacierto. Hasta hoy lo hizo en casos económicos, que sólo se relacionan con la actualidad.

¿Por qué no se ha de portar con esta altura cuando se trata del porvenir de las futuras generaciones? Las experiencias de la semana dan pocas esperanzas de eso.

Los diarios locales son muy capaces de llenar sus columnas de consumo, por ocho días con noticias de Amicis, de un patriota difunto, del teatro Colon, etc., alabándolos a todos. Pero para estudiar el mensaje de Policía con la madurez que requiere, y sacar de ese estudio las consecuencias, para a una voz denunciar las faltas e indicar el medio de subsanarlas; para eso a algunos le falta tiempo y a muchos la capacidad necesaria.

Esos últimos llenan sus columnas con descripciones de los terribles crímenes, contra la decencia y moral públicas, unquilando aun en la clase ignorante cualesquier chispa de indignación; presentando a los más acerbos malhechores como mártires, haciendo tales diarios una especulación explotando al ignorante. Hasta aquí el colega.

¿No ha sucedido lo mismo en la prensa uruguaya con las dos últimas ejecuciones en Piedras Coloradas?

¿No se acordó no escribir ni de suicidios ni de ejecuciones?

Todo esto se ha conseguido y mucho más se conseguirá con la noble misión de la prensa bien entendida.

Hemos dicho que la prensa tiene en esta evolución la misión más importante.

LA HELVECIA es de opinión que una reunión de los que se ocupan en la redacción de los diarios y periódicos de la capital y de los que pudiesen asistir de la campaña, dedicada únicamente a ese problema, le indicaría de qué modo se puede armar de tan deplorable situación a la juventud menesterosa, sería lo más adecuado para su pronta resolución; la prensa montevideana cuenta con personas ilustres y caritativas que perdonarán a LA HELVECIA la iniciativa en esa gran obra; no olviden que ella, la vieja, también fue la iniciadora de la libertad.

Espera LA HELVECIA que su propósito encontrará favorable eco en toda la prensa montevideana, adhiriéndose cada colega a la obra; y que el patriarca anuncie e invite a la reunión que debe salvar a tantos infelices de un porvenir desastroso.

## EL PUERTO DE MONTEVIDEO

Damos la preferencia a otros materiales de actualidad al siguiente

### Mensaje del P. E. a la Cámara

Poder Ejecutivo.

Montevideo, Junio 3 de 1884.

Honorable Asamblea General.

El 1 de Abril último fueron contratadas al referendario en Londres las obras del Puerto de Montevideo autorizadas por la Ley de 28 de Abril de 1883.

Firman las actas respectivas nuestro Encargado de Negocios y la casa Cuthill Sound Delinquo, empresa de muchos años de construcciónes importantes, siendo entre otras las del ferrocarril *Natal* en el Cabo de Buena Esperanza, directamente contratado con el gobierno inglés.

Viene el P. E. a someterlos a vuestra ilustrada consideración, porque las condiciones en que consiente ligarse aquella respetable casa para la construcción del puerto, modifican en partes las establecidas en la ley.

#### OBRAS DEL PUERTO

Un rompe-olas de 2,580 m., que partiendo de la punta del Rodeo en el Cerro, se dirige a la orilla opuesta, buscando la intersección de la calle de Washington, y un otro de 120 m., que saliendo de la extremidad O. de la península corre casi en dirección de esa calle. Entre la extremidad de los dos rompe-olas que terminan en torres con grandes faros, queda una abertura de 185 m., única entrada dejada al puerto.

La extensión de la bahía comprendida entre esos rompe-olas y la línea semi-circular formada por la costa, es de 850 hectáreas.

Un puerto interior formado por tres muros; el primero muro rampa de una extensión de 1500 metros de largo, empezando en la restinga de San José y siguiendo en línea recta hasta la estación del ferrocarril Central, el segundo que arranca de la extremidad de la anterior en la restinga, formando un muelle de 125 metros de largo y continúa como rompe-olas, formando un total de 220 metros, y el tercero a 100 metros de la entrada, señalado por faros, con una extensión de 1500 metros que, colocado en la misma dirección por algunos metros, dobla extendiéndose hacia la isla de la Familia.

Un canal excavado por dragas desde 63 metros,

cundo menos de la entrada del rompe-olas exterior, permitiendo la entrada a buques de 25 pies de calado al puerto interior, que será dragado a una profundidad de 8 metros bajo el nivel de la media marea en una longitud de 900 metros por 310 metros de ancho, contados desde el muro rampa, y la profundidad de 6 metros en una longitud de 600 metros, por 300 metros de ancho. Siendo el área total dragada en el puerto de 186,000 metros cúbicos o sean 49 hectáreas; de las cuales 3072 tendrán la profundidad de 8 metros, y 18 y 1/2 de 6 metros.

Boyas indicadoras a lo largo de la canal de amarraje, y de faros en el interior del puerto, así como anillos de amarrazon en el muro de la rampa, completarán las obras destinadas a la seguridad y facilidades para los buques que hagan en Montevideo operaciones de carga y descarga.

Tales en general, II. Asamblea, el puerto que se proyecta construir, y la simple indicación de las obras colosales a ejecutar para conseguirlo, hace conocer la magnitud de la empresa. V. II. sabrá apreciarlas en sus detalles en los planos y memorias descriptivas adjuntas.

Los que ocupan de nuestro puerto desde mucho tiempo, el aprovechar en su totalidad las corrientes que entran por el extremo N. de la bahía la recorren, ramificándose en varias direcciones, y se ha llegado a afirmar que era indispensable, para que el puerto no se cegara en algunos años, construir rompe-olas de manera a aumentar su intensidad. El proyecto presentado adopta otro sistema y al parecer por motivos fundados.

En efecto: si las aguas que esas corrientes arrastran llevan lino y otras materias en suspensión tan pesadas y perjudiciales cuanto más profundas se encuentran, no habría medio de evitar que se depositasen en el fondo de la bahía en mayor cantidad que la que esas mismas corrientes puedan quitarle como hoy sucede, y entonces, el dragaje, imposibilitado por la extensión en que debería practicarse, sería el único capaz de impedir el cargamento del puerto en época no remota, que es precisamente lo que se pretende prevenir, sin despreciar por absoluto esas corrientes, por el rompe-olas exterior proyectado, se impide acción constante, más perjudicial que útil en relación al fondo, principalmente en las bajas mareas por el mayor reposo relativo de la arena.

A 200 m. de la extremidad del rompe-olas en la punta del Rodeo, se deja un desagüador de 500 m., siendo el muro o rompe-olas en toda esa extensión más bajo de 1.85 m., que el resto, alcanzando apenas a la marea media.

Es así que solamente cuando las aguas suben de este límite, penetran al puerto volviendo a salir en parte por el desagüador y con más velocidad por la canal de entrada del puerto. Fuera de este caso el refugio de las aguas producirá corrientes continuas que llevarán en su acción no interrumpida el lino de la bahía al puerto interior y a la canal de salida, aumentando el fondo en toda ella, siendo en el peor de los casos y cuando más necesario, el dragaje en una extensión relativamente pequeña—puerto interior y canal.

Por un sistema igual aseguran los ingenieros constructores, se ha conseguido en el puerto de Cardiff, el cuarto en importancia de la Gran Bretaña, mantener un canal de una milla de largo de un fondo cenagoso de aluvión, que hoy puede recibir los mejores buques de la marina mercante.

Es también lo que ocurrirá en su acción no interrumpida al resolver obras de cuyo éxito depende en gran parte la prosperidad de un país, la competencia de los ingenieros que las proyectan y deben dirigirlas en su ejecución;—a tal respecto el P. E. está en el caso ocurente plenamente satisfecho.

Dirijo la sección técnica de la compañía el señor Edward Woods, vicepresidente del instituto de ingenieros de Londres, del que ha sido miembro desde 1846.

Ha ocupado el cargo de ingeniero en jefe de las obras siguientes: F. C. Argentino de Buenos Aires y puertos de la Ensenada, Aguas Corrientes de Montevideo; F. C. de Liverpool y Manchester, y más tarde, su unión con los de Londres y Birmingham, Depósitos y Muelles de los Docks de Liverpool, F. C. de Bilbao y Costa Cantabrica, etc. Fue Ingeniero consultor del Gobierno de Chile desde 1852, y del Perú hasta que estalló la guerra, habiendo dirigido allí varias obras e inspeccionado igualmente los materiales empleados en el puerto de Valparaíso, incluyendo de toda la maquinaria hidráulica para los muelles, depósitos, etc.

La ejecución inmediata de las obras está encomendada a un grupo de ingenieros presidido por el Sr. F. C. Watson, miembro del Instituto de Ingenieros Civiles desde 1819, habiendo concurrido durante su brillante carrera profesional a la construcción de obras tan importantes como el puerto de Cardiff en el Sud de Gales, el gran puerto de Alejandría, la vía férrea de Dord a Londres, el canal de Amsterdam, la vía de Greas Nos Chera Railway en Londres, el F. C. de la Guaira y Caracas en Venezuela, el de Jersey en Inglaterra, el Royal Suedik en Suecia, el puerto de Middlesbrough en Fess, York-Shire, el F. C. de Fensbridge, Wollers, el de Lornain a Sambla en Bélgica, el de Riga Dunoberg en Rusia, el puerto de Amberes, etc.

Ambos ingenieros firman los planos, encontrándose el último en Montevideo, y sus nombres son una garantía de que el proyecto de puerto que se os presenta se ajusta en su parte técnica a las indicaciones de la ciencia y a los consejos de la experiencia.

Considerado ante la ley, está conforme a lo dispuesto en sus artículos 1º y 2º, omitiendo solamente el dragado del Pantano desde el paso de la Boyada hasta su barra. Se ha calculado por la compañía que el hacerlo elevará el costo de las obras a mucho más que el máximo fijado; siendo por otro lado de todo punto extraño al puerto, no ha creído el P. E. deber insistir en eso, tanto por las razones expuestas, y porque sino fallan las precisiones de los ingenieros en cuanto a la acción de las corrientes, construidas las obras, el fondo del Pantano se modificará también, mejorando las propiedades construidas en sus márgenes.

#### TERRAPLENES, OBRAS ANEXAS

En el puerto interior en toda la extensión del muro rampa se hará la rampa de 30 m. de ancho. Tendrá tres vías de líneas férreas que comuniquen con la Aduana, depósitos y barracas, maquinaria hidráulica y a vapor, pescantes, etc., por los sistemas más modernos y colocados de la manera más conveniente para que sean expeditas la carga y la descarga de los buques. Se construirán también los galpones necesarios para el almacenaje y depósito provisorio de las mercaderías.

Esta rampa tendrá 2,000 metros de largo hasta la estación del ferrocarril del Uruguay.

A continuación de ella y por su largo se dejará una extensión de 30 metros de ancho con destino a un gran boulevard, siendo prolongadas hasta el las calles existentes, que con todo el terreno que se tome sobre el mar en frente a la Aduana y sus depósitos, serán de propiedad del Estado, sin indemnización alguna a la compañía, que se obliga a construir además un edificio para la Capitanía del Puerto y a entregar a la Municipalidad 10,000 lib. est. por el caño colector que debe construirse, esperando el Gobierno obtener de ellos el macadam del boulevard.

La restante área de los terrenos tomados a la bahía pertenecerán a la empresa, siendo fiscales, y si de propiedad particular tendrá el derecho de expropiarlos, cuando sus dueños no consientan en pagar con una rebaja de 20 p. el cincuenta del valor obtenido motivo de las obras o mejoras que en ella se hubiesen hecho.

Como veis, el contrato en esta parte se ajusta a lo prescrito en el artículo 5.º de la ley, que autoriza la adjudicación como prima a la compañía de la mitad de los terrenos fiscales al fondo de la rampa y la expropiación en el caso que fuesen particulares.

El área total que se calcula utilizar por medio de terraplenes es de 121,621 m. c. y de estos pertenecen al Estado, incluida la rampa, más de 213,000, puesto que todo el terreno en frente a las propiedades fiscales ó desde la calle de los Treinta y Tres hacia el Oeste hasta el boulevard, será igualmente terraplenada a costa de la compañía y dejado para plazas con una extensión entre todos de 8,000 m. c.

Y si en lo que respecta a los provechos de la compañía concesionaria está el contrato arreglado a la ley, la mejora de una manera notable por la distribución de los terrenos adquiridos por el Estado, dejando a la ciudad de ese espléndido pasaje de 2,000 m., en su parte N., que a la vez que la embellece cambia por completo sus malas condiciones higiénicas actuales, por el inmenso espacio dejado libre en esa parte que ya es hoy, y con más razón lo será en el porvenir, el centro de población de toda la ciudad.

#### COSTO DE LAS OBRAS, GARANTIA Y FORMA DE PAGO

Los concesionarios y la compañía en su caso harán las obras indicadas por lib. est. 3,000,000.

A medida que vayan adelantando los trabajos el Gobierno autorizará la entrega a los banqueros de la compañía de las sumas necesarias, que desde entonces gozarán del servicio garantido.

Terminadas las obras el servicio será por toda la suma de lib. 217,500 anuales durante 75 años. Es de seis años el plazo para la terminación de las obras.

La garantía del Estado será por 8 1/4 p. al año y se hará efectiva en las tarifas de carga y descarga de las mercaderías en el puerto, que serán comprendidas en ellas el transporte a los depósitos y barracas de la rampa, fijadas por el Gobierno y no inferiores a las actuales.

A ese fin pertenecerá a la compañía el privilegio exclusivo de cargar y descargar todos los buques de cualquier clase que fueren que salgan y entren al puerto, y el de construir, explotar y cobrar derechos por el uso de sus obras, muelles y las líneas de trenvías que los concesionarios juzgaren necesario ó conveniente establecer en una ó varias direcciones, las rampas, muelles ó estaciones de ferrocarril con la Aduana, depósitos del Gobierno y las otras líneas construidas ó a construirse en los alrededores por cualquier persona ó compañía extraña, siendo entendido que solo los concesionarios tendrán derecho a establecer dichas líneas en todos los cables de los terrenos ganados por las obras y en contorno de los edificios fiscales.

El material, máquinas, locomotoras, wagones, lanchas a vapor, dragas y demás accesorios de cualquier naturaleza que sean, que se requieran para la construcción y explotación del puerto ó de los trenvías, serán admitidos libres de derecho y de cualquier otro impuesto ó carga municipal ó del Estado.

Los concesionarios ó la Compañía según el caso fuesen, no estarán obligados a pagar contribución directa a otros impuestos en lo que se refiere a los capitales y materiales, ó la renta que produzcan dichas obras.

Si los beneficios excedieren al 8 1/4 p. garantido, el exceso se dividirá en partes iguales entre el Estado y la Compañía, salvo el caso de que en alguno de los años de la concesión no haya alcanzado la renta del puerto para cubrir el servicio pactado, haciéndolo el Gobierno con otras rentas. En tal caso se la adjudicará íntegro hasta la concurrencia de la suma por ese motivo adelantada.

Los buques de guerra nacionales usarán el puerto gratuitamente, así como las tropas y barcos del ejército o para el servicio nacional.

La Compañía proveerá el alumbrado para los faros y pagará el costo del gas que se consuma en iluminar las rampas, el boulevard y todo el espacio frente a la Aduana y sus depósitos. Costeará igualmente la policía del puerto durante el plazo de la concesión.

Las cláusulas que acabamos de leer modifican las artículos 3.º y 4.º de la ley; pero no son inaceptables a juicio del P. E.

Fijar el costo de obras de esta naturaleza, expuestas a eventualidades de todo género en una cantidad determinada, sin sujeción a un presupuesto riguroso, no tiene el inconveniente que en otros casos. Es probable que llevadas a cabo por empresas particulares que en su interés tratarán de realizar las mayores economías, cuesten menos, permitiendo ganancias considerables; pero es también posible que pierdan, como seguramente lo sucedería al Estado si hubiese de ordenar no es eficaz en ninguna parte, y aquí, menos que en otra; así es que lo único práctico es lo que se ha hecho—determinar condiciones generales para la obra de utilidad pública que se proyecta, y luego contratarla con el primero que, ofreciendo garantías suficientes, se comprometa a realizarla, aunque algo sea necesario conceder.

La exoneración de derechos es también de práctica constante tratándose de obras públicas, siendo consecuencia necesaria de la concesión el privilegio de cargar y descargar los buques que entren y salgan del puerto, así como la explotación de sus muelles y obras anexas.

Con más razón podría objetarse, porque a estar a los términos de la ley aumentan realizando el costo de las obras y el valor de la concesión:

1.º La obligación para el Estado de pagar el interés de las sumas que fueron empleadas durante la construcción de las obras.

2.º La prórroga de la concesión de 50 a 75 años, y 3.º Exonerar a la empresa de la expropiación de los faros existentes en la costa del Río de la Plata.

## PRECIO DE LA SUSCRICION

Por mes, en la República . . . \$ 1.00  
 • seis meses, . . . 5.50  
 • un año, . . . 10.00  
 Número suelto . . . 0.10

La primera pretensión es no obstante justa, puesto que los intereses solamente se pagan por el capital invertido y en virtud de arreglos financieros con la Compañía que V. II. tendrá a la vista, con el producto de las obras del puerto.

La prórroga de la concesión por 25 años no es tampoco exagerada si se tiene en cuenta que para obras idénticas se obtienen en otros países y aún en la Gran Bretaña, concesiones por 99 años. Sin embargo para exigirlos los concesionarios han consentido en reducir en 1 3/4 por año la suma destinada a la amortización, renunciando también a la prima de 4 p. que le aseguraba la ley, y admitiendo al Gobierno a la participación por mitad de los lucros toda vez que excedan del 8 1/4 de la garantía.

Esa participación, la obligación que se impone de iluminar no solamente el puerto, sino una gran extensión de la costa, la policía, la exoneración de los gastos de puerto al servicio nacional, compensar también la pérdida de la suma destinada a la expropiación de faros, dándole al Gobierno tal vez con creces los medios de hacerla directamente.

Hé ahí, II. Asamblea, descrito a largos trazos como podéis verificarlo en los planos, memorias, contratos y demás documentos que se adjuntan, el Proyecto de Puerto que el P. E. ha juzgado digno de ocupar la atención de V. II. y del país. De todas las obras públicas a emprenderse ninguna es con más urgencia reclamada y en consecuencia ha puesto el Poder Ejecutivo tanto empeño que apenas tomando el tiempo necesario de restablecer nuestro crédito en el exterior, se encuentra habilitado a dar principio dentro de muy pocos meses, si V. II. se sirva aprobar las condiciones pactadas por nuestro Ministro en Londres, y que han sido expuestas en este Mensaje.

Dios guarde a V. II. muchos años.

SANTOS.  
 JOSÉ L. TERRA.

## REVISTA DE LA PRENSA

### A PATRIA

*Día 1*—Pone en conocimiento del público la carta del comisionado de la Sociedad nuevos mercados por carne en Santander, de la cual resultan buenas noticias al respecto.

### EL BIEN PUBLICO

*Día 1*—Trata de los divorcios y se opone enérgicamente a ellos, y con razón; ¡tan luego en el invierno!—si fuera en el verano todavía podía hallarse razón a los franceses en algunos casos.

### LA FRANCE

*Día 1*—Trata del art. 1537 del Código de Comercio, que dice:

«La declaración de quiebra pronunciada en país extranjero, no puede invocarse contra los acreedores que el fallido tenga en el Estado, ni para disputarles los derechos que pretendan tener sobre los bienes existentes dentro del territorio, ni para anular los actos que hayan celebrado con el fallido.

• Declarada la quiebra por los tribunales de la República, no se tendrá en consideración a los acreedores que pertenezcan al concurso formado en el extranjero, sino para el caso de que pagados íntegramente los acreedores de la República resultase un sobrante.

A ese respecto se entenderán los sindicatos del concurso formado en la República con los sindicatos del concurso extranjero.»

El colega toca un punto bien arduo: pretende que los acreedores del exterior deben tener el mismo derecho que los de esta plaza.

### LA NACION

*Día 1*—Anuncia el nombramiento para Ministro de Justicia, Cultos e Instrucción Pública, del ciudadano D. Juan L. Cuestas.

Luego publica la estadística de importación, que es la siguiente:

Año 1882	
Importación . . . . .	\$ 18,174,800
Exportación . . . . .	» 22,062,934
Total . . . . .	\$ 40,237,734
Año 1883	
Importación . . . . .	\$ 20,322,311
Exportación . . . . .	» 25,221,664
Total . . . . .	\$ 45,543,975

Lo que da un aumento del año 1883 de \$ 5,306,241; resultando una diferencia del 92 al 83 de \$ 2,147, 511.

Reconoce el colega que hace dos años el país estaba hundido en el más completo desquicio y bancarota; pero se equivoca en algo al calificar esos progresos.

Concluye con una colaboración sobre el puerto de Montevideo, que dice: ha visto los planos, que lo parecen muy lindos; pero, como no es apto en la materia, espera a que se publiquen cuando sean pasados al Cuerpo Legislativo.



Muy bien, colega; diciendo la verdad no se hace mal a nadie, y tratando del progreso del país se hace un bien; esperemos esos planes!

Día 5.—Describe la desconsolada reunión de los tenedores de Deuda no inscrita en la unificación; le larga una de comedio al Dr. Durá, que le constatará sin duda, pues no por tener títulos de deuda lo quita eso el derecho de discutir un asunto de interés general.

## EL SIGLO

Día 4.—Insiste en que los avalúos sean permanentes por un año; y en que no es el Ministro de Hacienda quien tiene la facultad de alterarlos. Desea que el Consejo Directivo de la Liga Industrial intervenga en este asunto, como interviene en otros que afectan los intereses industriales.

También desea que el mismo Consejo se resuelva a gestionar cerca de los Poderes Públicos, la supresión de la patente de los repartidores de pan y de los dependientes de fábricas viajeras.

Día 5.—Trae una carta del fiscal D. Teófilo Díaz, que reproduce su informe respecto al avalúo de los fosforos por el Ministerio de Hacienda y es de opinión que el Poder Ejecutivo tiene la facultad de hacer con la tarifa de avalúos de Aduanas lo que le dé la gana.

Cada uno tiene su modo de entender la ley; así no es extraño que ese fiscal que entiende por *regularizar*, renovar, le haya dado por atribuir al P. E., facultades que no tiene.

—En un extenso remitido viene a justificarse el Dr. Fort de los cargos que le hicieron otros facultativos; por los documentos que agrega, en los cuales figuran los Drs. Rappaz, Páez y otros, resulta que la envidia fué el móvil del ataque.

Día 4.—Trata sobre el avalúo de los fosforos y es de la misma opinión de los demás colegas, de que el Ministro de Hacienda no puede alterar la tarifa de avalúos durante el año, porque los contratos que se hicieron con el extranjero se basaron en esta tarifa. Cree que el consejo de la Liga Industrial debe intervenir en este asunto. Nosotros creemos que las Cámaras deben intervenir al Sr. Ministro, anulando simplemente lo que hizo con una resolución censurando; de otro modo que quejarse los contratos con el extranjero, si para probar a fulano o fulanita se echó patas arriba la base principal del comercio?

## LA RAZON

Del 3 publica los importantes documentos que cambian entre el Ministro de Hacienda y la Comisión de los tenedores de Deudas no inscritas en la unificación.

## EL TELEGRAMA MARITIMO

Día 3.—Con el título «Dictadura Administrativa», dice que el Sr. Ministro de Hacienda, toca refutado en sus argumentos los avalúos de los fosforos, comprendiendo el error cometido; y le larga una ruidosa paliza a pámpero duro.

## EL HILLO ELÉCTRICO

Día 5.—De vuelta de su excursión al Egipto y pasando por Francia se vino con el proyecto de ley sobre divorcio, dando un grave disgusto a *Los Helvéticos*, que no quieren emprender el divorcio es solamente por los casos bien motivados, pues aunque la religión católica apostólica romana, con sus muchos defectos no acepta el divorcio, la sana razón dice que los individuos imposibilitados de vivir conjugalmente unidos por motivos insuperables deben ser separados por la ley; de ambas partes se entregan al celibato, que es lo que exige esa religión ortodoxa.

Luego trae el colega otra pillora de Córdoba (R. A.), donde el vicario Sr. Clara hizo de las suyas, y el Procurador General de la Nación le curó las malas maneras quitándole el oficio y beneficio de vicario, cuyo dictamen será aceptado por el Gobierno.

## La Exposición de Abril del año 1885

Damos a continuación la Memoria de la Asociación Rural, por la cual nuestros compatriotas pueden informarse de qué modo se efectuó esa exposición, y prepararse para brillar con sus productos, ganando el premio principal sin mucho esfuerzo.

Por toda clase de informes que necesiten ocurrir a *La Helvecia* que tendrá especial lugar en sus administraciones.

MEMORIA DE LA JUNTA DIRECTIVA DE LA ASOCIACIÓN RURAL, LEIDA EN LA ASAMBLÉA GENERAL ORDINARIA QUE TUVO LUGAR EL 21 DE MAYO DE 1885.

Señores: La Junta Directiva de la Asociación Rural, dando cumplimiento a lo preceptuado en el inciso 2.º del artículo 7.º de sus Estatutos, viene a rendir cuenta de sus trabajos durante el año de su administración.

Múltiples han sido las tareas que han ocupado la atención de la Junta Directiva, porque numerosos son las cuestiones de interés rural que cada día se suscitaban y cuya importancia acrece a medida que el país progresa en sus industrias y medios de producción.

Así los esfuerzos hechos en bien del adelanto de la campaña por la Asociación Rural, vienen coronándose del éxito que era consiguiente; nuevas iniciativas y nuevas necesidades se presentan en la población rural, y las tareas de esta corporación tienden a duplicarse, abriendo dilatadas esferas de acción al patriotismo de sus asociados.

La asidua propaganda de la Asociación Rural no ha sido infuente en ella la consiguiente infiltración en el espíritu de nuestra sociedad, el convencimiento de la gran importancia que en la vida económica de la República ejerce la campaña, con sus ricos medios de producción natural y las industrias derivadas.

En las esferas administrativas como en las filas del pueblo, se hace justicia y se aprecian debidamente los propósitos de esta corporación; es así que sus iniciativas y sus propósitos son recibidos favorablemente en la población rural.

La Junta Directiva, aprovechando estas circunstancias, ha respondido a uno de los ideales prácticos demarcados en sus Estatutos, realizando el primer concurso de ganadería que ha tenido lugar en la capital de la República.

En esta simpática fiesta rural se exhibieron, a la vez que los ejemplares de nuestra ganadería, una sección variada de los productos agrícolas e industriales de mayor importancia; se realizó también una interesante exhibición de floricultura, y se ha preparado el camino para exposiciones y concursos de mayor magnitud.

Era necesario romper con el secreto de las exposiciones; el país rural reclamaba de tiempo atrás la realización de un provechoso torneo del trabajo y de la producción, y su justo anhelo ha sido satisfecho; resta ahora que la Junta Directiva que nos sucede en nuestra misión, continúe la obra iniciada, corrigiéndola de las imperfecciones que naturalmente tuvieron que notarse en una revista ganadera llevada a cabo sin preparación previa y con recursos aislados de una sociedad privada.

El Poder Ejecutivo ha tomado bajo sus auspicios la realización de una Exposición Nacional, que tendrá lugar en Comisión del año próximo, nombrando a los miembros de la Dirección de Agricultura y de las Asociaciones de la Liga Industrial y a la «Rural»; con esos elementos se preparan los trabajos convenientes para que el certamen a que se invita al país productor obtenga el éxito anhelado.

También en la esfera de la enseñanza agrícola, el Superior Gobierno prepara la instalación de una escuela técnico-práctica, que llenará los propósitos que tenía la Asociación Rural al iniciar una suscripción popular con ese objeto.

La falta de adhesiones en número suficiente para sufragar los gastos necesarios para el planteamiento de aquella escuela, y el hecho de hacer suyo el pensamiento del Poder Ejecutivo y confiar a la Dirección General de Inmigración y Agricultura la realización de la obra con los recursos del erario público, han influido para que la Junta Directiva suspenda los trabajos iniciados, porque ve sus aspiraciones en vía de realización, aunque no por los mismos medios, pero sí con iguales fines.

La situación de nuestra cría de ganados y la extensión de tierras que nuevamente se roturan, demandan de nuestros agricultores y ganaderos la adquisición de conocimientos más adelantados en esas materias, que preparen a la población rural para la evolución progresista que se desarrolla en nuestro suelo.

La Escuela práctica de Agricultura concurriría muy contingente moral de la Asociación Rural debe ponerse al servicio de una idea que nació de su seno y debe perseverar hasta sus últimos términos.

La agricultura, a pesar de no haber tenido un año de producción halagadora, sigue desarrollándose extensamente, y dilatados prados agrarios vienen sucediendo a las zonas destinadas exclusivamente a la producción pecuaria.

Con el aumento de la población se ha manifestado la extensión de los cultivos, y con la subdivisión consiguiente de la propiedad, la valorización de las tierras, con la demanda de brazos para satisfacer el aumento del trabajo.

## Telégramas

## ITALIA

Roma, 1.º de Junio.

El aniversario de la fiesta del Estatuto ha pasado con toda tranquilidad.

Roma, 2.º de Junio.

En la conmemoración de la muerte de Garibaldi hubo hoy una manifestación hostil delante del palacio de la embajada austriaca.

Los manifestantes irredentistas gritaron: *Viva Trento! Viva Trieste!* Intervino la policía y arrestó a algunas personas.

## TERREMOTO

Londres, 2.º de Junio.

En la isla de Kishinev, (1) en el Golfo Pérsico, se produjo un violento terremoto, derribándose casi todos los edificios.

Los daños son muy considerables.

Hasta hoy se cuentan DOSCIENTAS VÍCTIMAS.

## CRONICA

El Ministro Inglés.—Palgrave recientemente llegado a este país acerolado junto a S. S. el Obispo de la diócesis, monseñor Yereghy.

Parce que el Sr. ministro, es uno de los miembros de importancia con que cuenta el partido católico en Inglaterra.

El Teniente Coronel Tezanos.—Este jefe que, por decreto fué nombrado jefe de la Escuela de S. E., ya se hizo cargo de su puesto.

Junta de Sanidad.—A continuación publicamos la medida que adoptó la Junta de Sanidad, mandando suspender la observación de los buques procedentes del Brasil y otras medidas para los de Ultramar.

Junta de Sanidad.

Montevideo, Junio 1.º de 1885.

Esta corporación, en sesión extraordinaria en el día de la fecha, ha resuelto lo siguiente:

1.º.—Suspender desde el día de mañana la observación de los buques procedentes del Brasil.

2.º.—Que los buques de Sanidad antes de dar libre entrada a los buques de ultramar pasen por una inspección médica rigurosa con el objeto de apreciar las condiciones higiénicas de ellos y conocer el estado de la salud de los pasajeros y tripulantes.

3.º.—Que se dé publicidad a lo resuelto para conocimiento general.

Bentura Silveira, Presidente.

Amador Vilaplana, Secretario.

Compañía dramática inglesa.—Dentro de poco tiempo vamos a tener el gusto de apreciar la compañía que ha organizado en Inglaterra, el Sr. Daniel Lathan y que funcionará, según se nos asegura, en Círculos.

Entre los artistas, vienen algunos que ya conocen al público de Montevideo. Forman parte de la compañía Mandel Cleahud—Sarah Berly, y Ethel Arden.

Se cree que también formará parte el conocido actor Gamberole.

Felicitamos a la distinguida colonia inglesa, y a todo aquel que posee el idioma de Milton y Byron, que pronto tendrán la oportunidad de apreciar las obras del repertorio del teatro inglés.

Allá iremos.

Existencia General Rivera.—El Senado continúa de sancionar un proyecto de decreto, autorizando al Gobierno para invertir de las rentas generales, hasta la suma de 20,000 \$ destinados a la erección de una estatua a la memoria del Brigadier General don Fructoso Rivera.

Se cree que será colocada en la plaza Cagancha, trasladándose la que existe allí a la plaza Independencia.

Los restos de Correa.—Un colega de Paysandú publica lo siguiente:

«Un amigo estimado que vino hoy de Piedras Blancas, paraje en que fueron enterrados Pedro Correa y Jacinto Santana, nos da cuenta de lo siguiente: «Ayer a las doce estaba construyendo el señor D. Carlos Bardeoli, comeciente de Piedras Blancas, un cajón para depositar los restos del desgraciado Correa. Todos los vecinos de los alrededores han visto con horror que los perros y otros animales habían sacado del sitio en que fueron sepultados pedruzcos del cuerpo de Correa.

«En vista de este horrible suceso los vecinos acordaron sacar los restos de donde estaban, ponerlos en un cajón y enterrarlos en un lugar más seguro.

«Se ha notado, que el brazo derecho de Correa fué el primero que los perros sacaron de la sepultura.

Lo que a nosotros nos extraña, y que confesamos que mucho nos llama la atención, francamente es el inexplicable proceder de las autoridades de aquel departamento.

(Continuando.)

mento, no hayan pensado mejor, lo que mas tarde cumplieron con eso deber cristiano los vecinos de aquel paraje.

Si se tratara de ciertos ex-gobernantes políticos y de ciertos Comandantes... pero se trata a nada menos que de un Coronel Belhove, y del Teniente Coronel Salvador Tajos, ambos a nuestro modo de ver, dignos habidos todos conceptos, por cuyo honor nos sorprende que para esos desgraciados no haya habido dos cajones para enterrar la escama desgraciada que refiere las líneas que transcribimos.

(Quiera Dios que ese ejemplo sea el último en este país, pero si desgraciadamente fuéramos que presenciara alguna ejecución mas. Recuérdese de mirar con mas respeto los restos, que no por ser de asesinos, debe despreciar al extremo de no enterrarlos como cristianamente debe hacerse.

Justa queja.—Nos asociamos en un todo a la denuncia que hace nuestro colega *La Razon*, y que a continuación publicamos respecto a la conducta inculcable de los comandantes de los vapores pertenecientes a la Compañía de Mensajerías Marítimas para con los pasajeros que se embarcan en nuestro puerto.

Nosotros hemos oído una de las tantas víctimas que a no ser por la pronta ayuda del buqueiro que nos había llevado al bordo no lo dudaría que hubiéramos tomado un baño sin quererlo, o sabe Dios si hubiéramos podido contar el cuento, pues aun cuando llevamos sobre nuestros hombros *lustreros*, los que hemos aprendido a nadar la mitad, es decir: *a fondo*.

No concluiremos estas líneas, sin pedir que la Comandancia de Marina obligue a los comandantes de la referida Compañía a que cumplan con su deber.

No aquí como se expresa nuestro colega *La Razon*:

Insiste.—Parece que los comandantes de los vapores de las Mensajerías Marítimas estuvieran en la creencia de que los pasajeros que se embarcan en el puerto de Montevideo no merezcan más consideraciones que los fardos de café que cargan en Río de Janeiro.

No tocan los vapores de esa compañía en ningún punto de escala sin que inmediatamente bajen la escalera de pasajeros; pero en Montevideo, no sabemos porque, no sucede así, teniendo por consiguiente a las señoras que trepan por unos tramos de madera hacia la sala de los pasajeros y tripulantes.

Mid quejas han llegado hasta nosotros; personalmente hemos presenciado estos días el embarque en uno de esos vapores y no pudimos por menos que sentirnos indignados con el proceder de los comandantes de esa Compañía para con los pasajeros, y especialmente para con las señoras, que se embarcan en nuestro puerto.

Como tal proceder constituye no solo una incomodidad sino también un peligro, pedimos a la Comandancia General de Marina que ponga coto a esos abusos.

Paysandú.—Leemos en *El Paysandú*, que le consta que el Coronel Dr. Ventura Rodríguez, va a elevar renuncia del cargo de Presidente de la municipalidad.

Si eso es cierto, los habitantes de Paysandú deben estar de felicitaciones.

—Los vecinos del paso de Andres Perez, piden que se coloque allí una balza, pues son grandes los peligros que sufren los viajeros, cuando el arroyo crece, imposibilitando el pasaje.

—Por nuestra parte, unamos nuestra voz, por tal de que cuanto antes se lleve esa necesidad.

—La Compañía dramática que dirige el Sr. J. Cavalli, que hace tiempo trabaja en Paysandú, piensa dirigirse al Salto.

El Sr. Escayola.—Tenemos entre nosotros con precedencia de Tacuarembó al Gefe Político de aquel Departamento, quien viene por asuntos de servicio.

Predicar en desierto.—Días pasados escribimos algo referente a esos hipanotes, a esos focos de inmundicias que se conocen con el nombre de Academias, esparzados en que nuestra indicación seria tomada en consideración por el señor Gefe Político, a quien reconocemos con la mejor voluntad, por tal de ir corrigiendo ciertos males...

pero la verdad es una, y es que se ha cumplido desgraciadamente el dicho vulgar con que encabezamos estas líneas.

Nuestro colega *El Diario* también da al grillo de alerta expresándose en los siguientes términos:

Academia.—La academia establecida en la calle Vazquez esquina Mercedes, no nos dice, es un punto de reunión donde noche a noche se producen escándalos.

El vecindario vive alarmado.

¿No sería prudente una medida tendiente a evitar esos mitones?

Candidatos.—Parece que dentro de poco tiempo empezarán a funcionar las autoridades de los nuevos departamentos Artigas, Rivera, y Treinta y Tres.

Con este motivo, han empezado a volar por esos mundos de Dios, una cantidad de

candidaturas para llenar aquellos puestos, que muchos de ellos, considerándose ya *hombres públicos*, empezaron por darse tono, por imitar la *estudiada* y *comprometida* gravedad de cierto representante, que según las malas lenguas, no asistió a Solís cuando debutaba el celebre Bottero por no verso en la imprescindible necesidad de reírse....

Se non è vero? ben trovato, conociendo a nuestro ilustrado representante.

Documentos oficiales.—Estrachamos el nombramiento del ciudadano D. Juan L. Cuestas por Ministro de Justicia, Cultos e Instrucción Pública.

Para Jefe de la Escolta al Teniente Coronel D. Zenon Tezanos, en lugar del que renunció Sargento Mayor D. Francisco Latapie.

Para 2.º Jefe del 5.º de caballería al Capitán D. Esteban Poyo.

Para 3.º Jefe del Regimiento de Artillería al Capitán D. Juan B. Perez.

Para Ayudante del Ministerio de Hacienda al Sargento Mayor D. Sixto Rodriguez.

## ULTIMA HORA

Sobre el mensaje del P. E. a la Cámara respecto a las mejoras del puerto de Montevideo

Recomendamos al Cuerpo Legislativo la mayor cautela al discutir ese mensaje, porque eso de obligarse a pagar durante 6 años 247,500 libras esterlinas, o en nuestra moneda \$1,163,350 es algo mas de lo que puede sufrir la renta del puerto, luego ese proyecto encontrará duras resistencias por parte de los propietarios al norte de la ciudad; y finalmente cuando ese puerto está concluido, hacemos esa suposición, los puertos al fondo de Plata ya funcionarían desde años y nos habrían quitado todo el provecho que la mejora debía producir.

Creemos que toda la prensa será en contra de ese proyecto, el cual tratáramos en los próximos números por la parte científica y financiera, pues al cabo tenemos una base sólida que discutir.

## SECCION COMERCIAL

CENTRO COMERCIAL

DESPUES DE HORA DEL DIA 3

Deuda Amortizable

5,000 \$ para el 15 del corriente . . . 28 1/8 . . .

HORA OFICIAL

Día 4

Deuda Unificada

1,000 \$ para fin de mes . . . 54 1/4 . . .

terceros desde Julio . . .

9,000 \$ para mañana . . . 55 5/8 . . .

4,700 \$ para el 15 del corriente . . . 55 3/4 . . .

Acciones Progreso Oriental

30 acciones al contado . . . 18 1/4 \$ c/u

DESPUES DE HORA

Sociedad La Plata

200 acciones para fin de Agosto . . . 11 . . .

200 acciones para fin de Junio . . . 11 . . .

100 acciones al contado . . . 10 1/2 . . .

Acciones Progreso Oriental

200 acciones para fin de Agosto . . . 18 3/4 . . .

Tramita a los Pósitos

10 acciones para mañana . . . 66 . . .

DESPUES DE HORA DEL DIA 4

Deuda Unificada

9,900 \$ para fin de mes . . . 54 1/4 . . .

11,000 \$ idem ídem . . . 55 1/4 . . .

1,700 \$ para fin de Julio . . . 55 3/4 . . .

11,000 \$ para fin de mes . . . 55 3/4 . . .

23,500 \$ id. id. . . 56 1/4 . . .

DESPUES DE HORA DEL DIA 4

Deuda Unificada

23,500 \$ para fin de mes . . . 56 1/4 . . .

2,200 \$ al contado . . . 55 7/8 . . .

23,500 \$ para fin de mes . . . 56 1/4 . . .

9,100 \$ para fin de mes . . . 56 1/4 . . .

Acciones Progreso Oriental

50 acciones para mañana . . . 18 1/4 \$ c/u

HORA OFICIAL

Día 5

Acciones de la Plata

50 para el sábado . . . 10 3/4 . . .

Acciones Progreso Oriental

10 para el 15 del corriente . . . 18 1/8 \$ c/u

10 al contado . . . 18 3/4 . . .

10 id. id. . . 18 3/4 . . .

DESPUES DE HORA

Acciones de la Plata

50 para fin de mes . . . 12 . . .

200 al contado . . . 12 . . .

100 para mañana . . . 27 . . .

Acciones Sociedades Progreso Oriental

10,000 para el 15 de Junio . . . 28 . . .

DESPUES DE HORA

Deuda Unificada

9,100 \$ para fin de mes . . . 54 3/8 p. de esp.

4,700 \$ para mañana . . . 55 . . .

23,500 \$ id. id. . . 56 . . .

23,500 \$ para fin de mes . . . 56 . . .

23,500 \$ para fin de mes . . . 56 3/4 . . .

Deuda Amortizable

40,000 \$ para fin de Junio . . . 28 1/4 . . .

MERCADO DE CAMBIOS

Banco

Particular

Sobre Londres . . . 51 1/2 a 51 1/4 51 5/8 51 3/4

Francisco . . . 5 1/4 a 5 1/2 5 1/2 5 1/2 5 1/2

América . . . 12 1/2 por 100 5 1/2

Rio Janeiro . . . 12 1/2 por 100 5 1/2

Buenos Aires . . . 2 p. de descuento nominal

## ENTRADAS MARITIMAS

DIA 4

Buenos Aires el 3.º de Mayo, barca inglesa *Flammar*, de 117 toneladas, capitán Taylor y 32 tripulantes, a C. R. Horne y Ca.

Buenos Aires el 23 de Mayo, barca inglesa *Londardian*, de 718 toneladas, capitán J. M. Donald y 11 tripulantes a la orden.

Buenos Aires el 30 de Mayo, barca inglesa *Sapho*, de 559 toneladas, capitán Hellespach y 9 tripulantes, a la orden.

Buenos Aires el 3.º de Mayo, barca italiana *La Maria*, de 412 toneladas, capitán F. Trapani y 8 tripulantes.

Buenos Aires el 4.º de Mayo, barca francesa *Apollon*, de 415 toneladas, capitán A. Silveira y 50 tripulantes, a P. Christophersen con 86 pasajeros.

Buenos



