

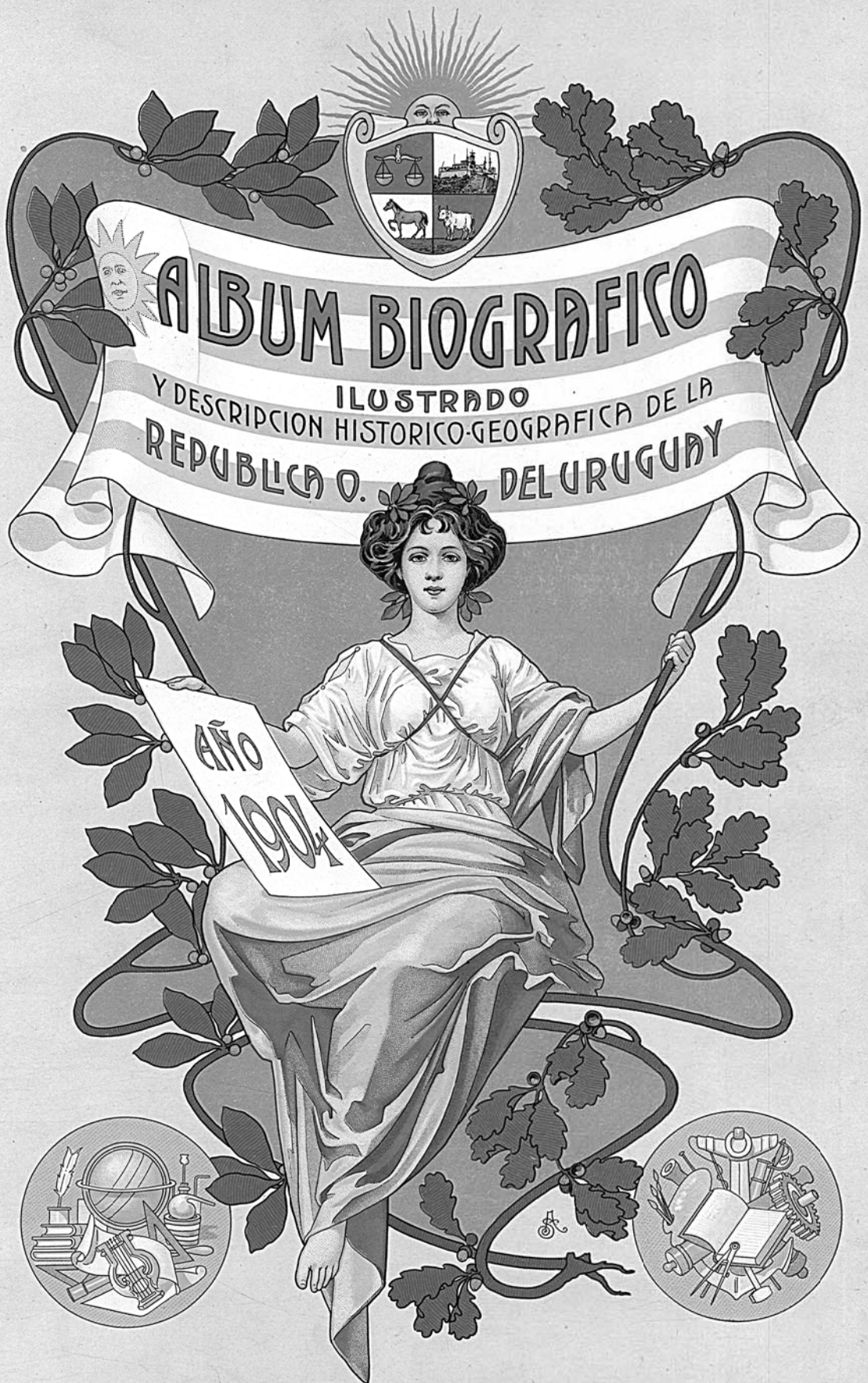
*“Album Biográfico  
Ilustrado”*

*y*

*Descripcion Historico-Geográfica de la  
República O. del Uruguay*

AÑO

1904





*Excmo. Sr. D. JOSÉ BATLLE Y ORDÓÑEZ*  
*PRÉSIDENTE DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY*

## Excmo. Sr. D. José Batlle y Ordóñez

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Es un democrata, quizá más democrata que lo que á su alta posición conviene, y sin embargo, está vinculado á lo más selecto de la sociedad montevideana; pero más amante de las prácticas democráticas que de las pesadas ceremonias del mundo aristocrático, se ha sentado siempre con más gusto en los bancos de hierro de la plaza pública, que en las mullidas y aterciopeladas sillas de los salones. A ser ciertas las biografías que hemos leído del presidente de los Estados Unidos de Norte América, tiene mucha semejanza con el coronel Roosevelt por su carácter franco y decidido, por su ilustración, por su intransigencia con el mal, por sus prácticas mundanas y por su benevolencia para juzgar de los actos que no afectan á la causa pública por la cual ha batallado sin darse punto de reposo.

Hijo del general don Lorenzo Batlle, de aquel ministro de la guerra en los tiempos de la homérica defensa, y presidente más tarde de la República, es colorado por tradición de familia y por convicción íntima de la bondad de la causa que defiende. Por su nacimiento, por sus vinculaciones y talento ha podido llevar una vida regalada; pero su intransigencia con todo lo que no representa la verdad, la justicia, la libertad y el respeto á los derechos del hombre, le trajo días amargos de persecuciones y destierros, de encarcelamiento y pobreza que hubieran acabado por doblegarle, si el temple acerado de su alma no hubiese sido capaz de resistir á tan duras pruebas, y cobrar en ellas nuevos bríos para nuevas luchas. A cada golpe asestado por el despotismo, por la envidia ó por la mala suerte, ha levantado su corazón y su cabeza sobre las miserias de los hombres y con el presentimiento de su destino, mirando siempre hacia adelante, ha seguido su marcha sin vacilaciones ni temores hasta llegar á la cumbre.

Su figura política se destaca en el escenario del Uruguay desde hace más de veinte años, desde aquel día en que la mazorca empasteló las imprentas de *La Razón* y *El Plata* el 20 de Mayo de 1881. En ese preciso momento, el Sr. Batlle y Ordóñez asumió la redacción de *La Razón*, acompañado del Dr. Dufort y Alvarez, y desde entonces no ha cesado de luchar.

Iniciada su campaña enérgica contra el gobierno del general Santos, que autorizó esos hechos bochornosos, bien pronto se atrajo el odio del gobernante, quien, pretendiendo doblegarlo, recurrió á toda clase de amenazas, que no hicieron mella en el espíritu bien templado del periodista. Inútiles las amenazas, se recurrió al atentado. Una noche el domicilio del Sr. Batlle y Ordóñez fué asaltado por varios esbirros que hicieron fuego sobre el viejo general don Lorenzo Batlle, sin que afortunadamente la bala que debía herirle diera en el blanco.

En 1885, el Sr. Batlle y Ordóñez, acompañado del inolvidable publicista Dr. Teófilo D. Gil, se preocupó de preparar el sentimiento público para un movimiento armado, y cuando la oportunidad llegó, dejando descansar la pluma, emigró á Buenos Aires para organizar con el Sr. Rufino T. Domínguez un batallón de voluntarios. Hizo entonces la vida del soldado, hasta que tuvo lugar la desgraciada jornada del Quebracho, en que quedó prisionero.

La revolución, no obstante su derrota, parecía haber impreso nuevos rumbos á la política, y el Sr. Batlle y Ordóñez, que inmediatamente de su regreso á Montevideo, fundó su valiente diario *El Día*, emprendió una propaganda, independiente pero moderada, pensando que así no sería obstáculo á la nueva situación que surgía de la actitud coalicionista de los hombres que, sin distinción de colores políticos, promovieron la guerra al general Santos.

Bien pronto se convenció Batlle de que aquella actitud suya no era la más á propósito para contener los desmanes del poder. En Agosto de 1886, amenazada de muerte la minoría parlamentaria, se ve obligado á emigrar á Buenos Aires; pero antes de abandonar la patria se decide á dar al país un manifiesto á que el temor de las empresas periodísticas niega acogida en las columnas de la prensa. Sólo Batlle se decide á publicarlo en *El Día*, y desde aquel momento empieza de nuevo su propaganda violenta, y desafiando las iras del gobernante comienza para el periodista una serie de amenazas sangrientas, persecuciones y encarcelamientos imposibles de relatar en este compendio, que se hace infiel por sus muchas omisiones. Bastará decir, sintetizando en breves frases aquel período tormentoso, que Batlle se impuso á los sicarios que habían de asesinarle, que sufrió los rigores de la prisión confundido con criminales y tratado como ellos en la cárcel del crimen, y que si hubo la

idea de abatirlo, salió de aquella campaña sostenida contra un poder que se hacía irresistible, enaltecido y á la cabeza del movimiento de opinión que él había ido produciendo con su propaganda enérgica y el ejemplo que daba de su valor indomable.

La situación crugía, minada hasta en los elementos propios de su fuerza. Se trabajaba incesantemente y con éxito para producir un nuevo movimiento armado, y el Sr. Batlle y Ordóñez, que no ignoraba ninguno de los secretos de la revolución en proyecto, pasó á Buenos Aires para alistarse en sus filas como secretario del coronel Galano, que debía de invadir el territorio nacional, llegó á sus oídos la nueva de la conciliación que el general Santos celebró en Noviembre de 1886, y entonces, convenciendo á su jefe de que debía disolver sus fuerzas, se procede en consecuencia de ese consejo y el señor Batlle regresa á Montevideo, asumiendo la dirección de *El Día* y emprendiendo una nueva campaña política en armonía con las exigencias de la nueva situación que él aceptó, pero siempre desconfiado de la buena fe del general Santos.

Entonces no ataca, pero censura los actos que á su leal entender no responden á las promesas solemnes que Santos hiciera y á los sanos propósitos que guiaron á los hombres que en ellas creyeron, prestándole su concurso en el gobierno, y convencido al fin de la esterilidad del sacrificio, se separa de la conciliación y prepara con su propaganda la batalla decisiva que dió en tierra con la dominación santista.

Expatriado el general Santos, no cesaron sus propósitos de dominio personal. Se había formado aquella llamada Liga de Jefes, que, recibiendo inspiraciones del gobernante caído, debía imponerse al general Tajes, preparando la vuelta al país y al poder del general Santos; pero el Sr. Batlle y Ordóñez se encargó de hacer transparente—por la irritación que en los coligados produjeron sus escritos—las ramificaciones de aquel plan subversivo que el general Tajes destruyó con la disolución del 5.º de cazadores.

Afirmada así la situación, el señor Batlle dedicó sus energías á la reorganización del partido colorado, sobre base esencialmente democrática, y estaba empeñado en esos trabajos, cuando fué nombrado Jefe Político del Departamento de Minas, cargo que aceptó y desempeñó dando pruebas de administrador modelo.

Su proclamación como candidato á diputado por el departamento de Montevideo, le obligó á renunciar su puesto de Jefe Político, pero un suceso inesperado le llevó á la vida privada hasta fines del año 1889, en que por segunda vez fundó *El Día*, proclamando la candidatura del Dr. Julio Herrera y Obes, que el 1.º de Marzo de 1890 fué electo Presidente, iniciando el gobierno civil en la República.

Elegido Diputado por el Departamento del Salto, desempeñó su puesto con inteligencia é ilustración, destacándose como orador conciso y de una lógica abrumadora.

Durante el gobierno de D. Juan Idiarte Borda formó en las filas de la oposición, dirigiendo *El Día*.

Producida la guerra del 97, se mostró partidario decidido de la paz, iniciando activas gestiones entre los colorados disidentes y realizando un viaje á Buenos Aires para ponerse en comunicación con personas influyentes del partido nacionalista.

Fué colaborador, como hombre de acción y pensamiento de la política iniciada por el señor Cuestas en los primeros tiempos de su gobierno. Formó parte del Consejo de Estado, hasta que fué elegido senador por el departamento de Montevideo en Diciembre de 1898. Reunido el Senado el 14 de Febrero de 1899, fué elegido vicepresidente de la República, ejerciendo las funciones del Poder Ejecutivo hasta el 1.º de Marzo, y como se le hicieron insinuaciones para que aprovechara en beneficio propio la influencia que le daba tan elevado cargo, rechazó con energía toda clase de proposiciones, entregando tranquilamente sin ningún dolor ni remordimiento, la banda presidencial al presidente Cuestas.

El 1.º de Marzo de 1903 el voto de la asamblea le llevó á la primera magistratura. Desde ese día se respiran en la República aires liberales y democráticos que permiten las expansiones del espíritu y el desarrollo de iniciativas progresistas, que elevan más aún el concepto de esta nación, que si es chica en territorio y población, es tan grande como la que más, por la capacidad, desinterés y condición altiva de sus hijos.

*Poder Ejecutivo de la República*



EXCMO. SR. D. JOSÉ BATLLE Y ORDÓÑEZ  
Presidente de la  
República Oriental del Uruguay



EXCMO. SR. DR. D. JUAN CAMPISTEGUI  
Ministro de Gobierno



EXCMO. SR. DR. D. MARTÍN C. MARTÍNEZ  
Ministro de Hacienda



EXCMO. SR. GENERAL DE DIVISIÓN  
D. EDUARDO VÁZQUEZ  
Ministro de Guerra y Marina



EXCMO. SR. INGENIERO D. JOSÉ SERRATO  
Ministro de Fomento



EXCMO. SR. DR. D. JOSÉ ROMEU  
Ministro de Relaciones Exteriores

*Presidentes de Juntas Económicas Administrativas de Departamentos del Interior*



Sr. PEDRO ROLANDO  
Canelones



Sr. CARACIOLLO PAIS  
Minas



Sr. JOSÉ D. AGUIRRE  
Cerro Largo



Sr. V. SILVA BARRIOS  
Rocha



Sr. JOSÉ REAL  
Flores



Sr. FRUCTUOSO DEL PUERTO  
Treinta y Tres



Sr. BENITO SOLARI  
Salto



Sr. JUAN GIRIBALDI HEGUY  
Paysandú



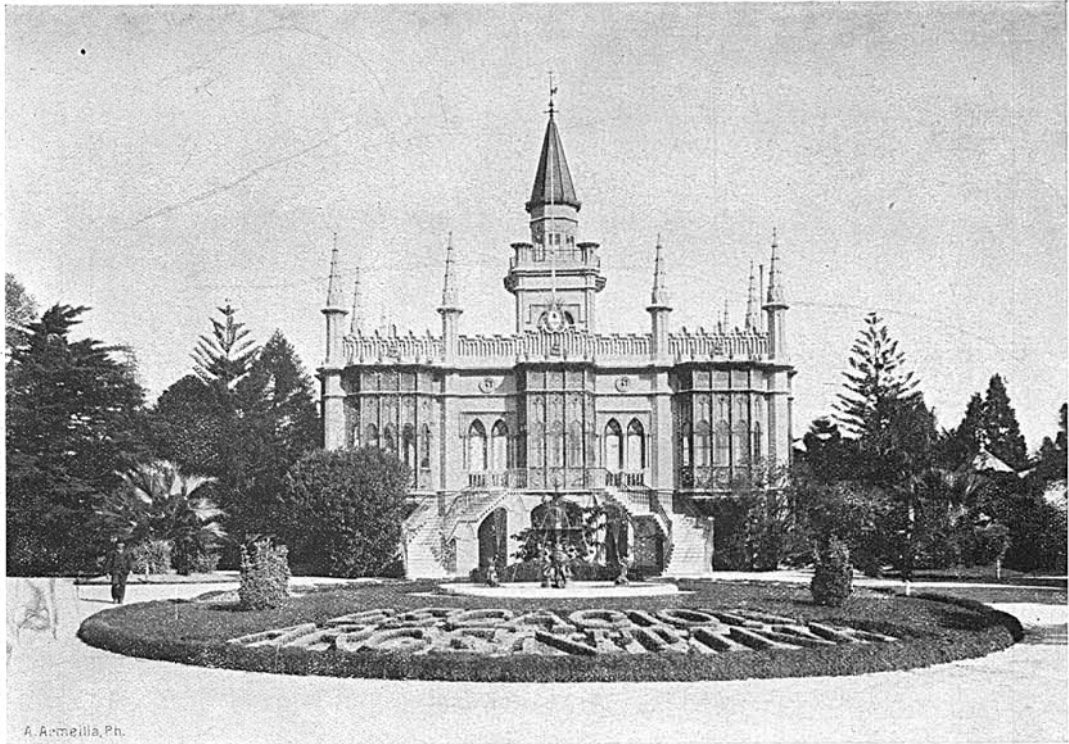
Sr. BENIGNO A. GAYE  
Tacuarembó



Sr. FRANCISCO LASSERRE  
Río Negro



Sr. AGUSTÍN ORTEGA  
Rivera

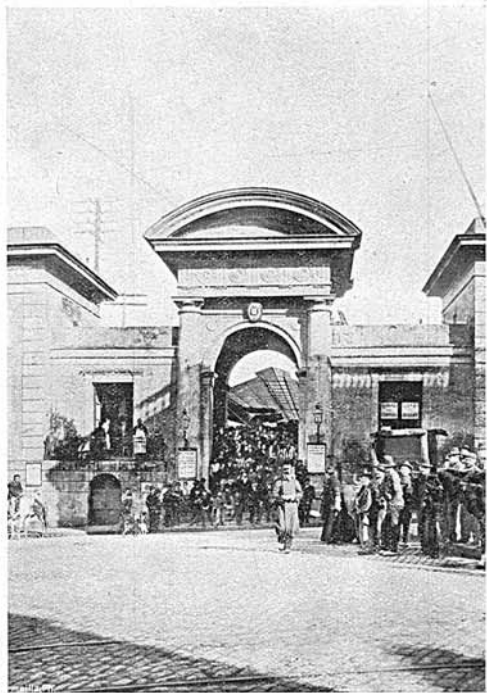


A. Armeilla, Ph.

LEGACIÓN ARGENTINA



MERCADO CENTRAL (calle Reconquista)



PORTADA DEL MERCADO (calle Soriano)

Estos resultados deben halagar á nuestros agricultores y estimular en general para dar mayor desarrollo á la labor de esta tierra siempre pródiga y siempre dispuesta á que la exploten.

### Viticultura

En el país, se cultivan diferentes clases de vides como ser: Americana (varias), Bordeaux, Barbera, Cabernet, Jolle noir, Gamay, Harriague, Moscatel, Malbec, Merlot, Neviolo, Pinot, Vidiella, Negrette, Aramont, Chassellas, Semillon, Valenciana, Portuguesa, Sauvignon, Alicante, Gros Plaut, Malvasia y otras.

Del resumen estadístico publicado por el Departamento Nacional de Agricultura y Ganadería, resulta que en 1902 existían en la República 1029 plantaciones en una superficie de 4149 hectáreas, 2050 metros. Para su cuidado y elaboración de vinos se dió ocupación á 1935 peones, existiendo 226 bodegas. Las cepas en cultivo eran 16.512.651, de las cuales estaban en producción 13.525.651 y á producir 2.987.508. La vendimia dió un producto de 13.612.449 kilogramos de uva, siendo vendidos 2.673.286 y elaborados 10.939.163. La elaboración produjo 6.911.242 litros de vino tinto, 128.256 de vino blanco, 43.804 de alcohol de orujo (grapa) y 5064 de alcohol de vino.

El señor Juan J. Aguiar, Jefe de la sección de estadística de esa importante repartición del Estado, se expresa en los siguientes términos al reseñar el desarrollo de la Industria vitícola:

«El punto inicial de los cultivos, constatado por el censo publicado en 1898 y confirmado luego por las investigaciones recientemente agitadas para la ejecución de esta monografía, tiene su origen en los años 1874 y 75.»

«Por esa época, los señores Francisco Vidiella y Pascual Harriague recibieron del exterior dos variedades cuya clasificación, respetándose la sanción popular que las consagra con el nombre de los progresistas industriales que las importaron, no ha querido estudiarse en los vastos anales de la ampelografía moderna.»

«Estas variedades por sus bondades características ó bien por su fácil adaptación á nuestro suelo, han resultado en el terreno de las experimentaciones prácticas, por su rusticidad, resistencia á las enfermedades criptogámicas y abundantes frutos,—excelentes para la elaboración de vinos comunes, que por su gran consumo, aseguran mercado á la producción nacional, estimulando á la vez los cultivos á francas prosperidades.»

«Ahora bien: admitida la posibilidad de los cultivos por las resultancias científicas que emanan de la posición geográfica del país, de las suavidades de su clima y la constitución geológica de su suelo, correspondió á los señores Vidiella y Harriague la solución del problema vitícola, encarnado en sus perseverantes esfuerzos para vencer las dificultades inherentes á todo trabajo industrial.»

«Sus consagraciones hábilmente encaminadas, dieron por resultados inmediatos la demostración palmaria de los hechos definitivamente comprobados—abiriendo un fecundo surco en que encauzar las nuevas corrientes del trabajo nacional.»

«Arrojados los primeros fundamentos que habian de impulsar la industria á sus actuales progresos, la viticultura, no obstante, permaneció estacionaria y sin atraer hacia sí los esfuerzos que después de largos años de profunda indiferencia habian de dedicársele.»

«Modificado el ambiente, operadas las conquistas que la labor agrícola ha consolidado en el país, la viticultura, como cultivo industrial, forzoso era que despertara la atención de una parte de la población rural, que llamada á su cultura, por los productos que de ella se derivan, obtendrá por el trabajo la compensación de todos sus esfuerzos.»

«El tiempo transcurrido desde los primeros ensayos, breve en la vida permanente de los pueblos, ha bastado para operar el crecimiento de aquella industria, cuyo desarrollo es notable, pesando ya en el desenvolvimiento económico del país como factor importantísimo de riqueza y bienestar.»

«Los extensos horizontes que estos cultivos civilizadores ofrecen á la acción fecundante del trabajo, son incuestionables, como incuestionables son las prosperidades que pueden generarse de sus fecundas expansiones industriales.»

### Industria en general

La principal industria en la República, es la ganadería; la agricultura adquiriendo gran desarrollo; la viticultura sigue sus pasos, y la salazón y conservación de carne es valiosísima.

La industria manufacturera no está muy desarrollada; pero ya tenemos fábricas de productos textiles, de papel, grandes molinos de harina á vapor, fábricas de licores, aguardientes, fideos, calzado aserraderos, astilleros, baraderos y unas docientas industrias ú oficios diferentes que dan ocupación á 34.000 obreros y tienen en giro un capital declarado de 65.750.993 pesos.

El número de cabezas de ganado vacuno faenado durante el último año en los saladeros de la República es de 800.000.

### Comercio interior

La estadística no puede contener datos sobre el Comercio interior de la República en razón á que no se gravan las cosas de consumo como en la generalidad de los países europeos con impuestos de ninguna clase sobre las producciones nacionales. Así, pues, estos datos son únicamente los suministrados por las Receptorías de Aduana y la Dirección de Abasto y Tablada, de lo que se ha introducido al Departamento de la Capital por los de campaña en el año 1901.

Según esos datos se han introducido en la Capital los siguientes productos de ganadería y saladero:

Aceite de potro.....	kilog.	181.795
" " patas.....	"	41.067
Astas.....	número	413.611
" atados.....	"	19
" .....	kilog.	4.569
" .....	bultos	3
" de saladero.....	número	91.649
Badanas.....	"	337
Caldo concentrado.....	kilog.	5.165
Canillas.....	número	—
" .....	kilog.	3.184
Carne conservada.....	"	3.227
Carne de cerdo.....	"	30
" tasajo.....	"	2.464.780
Cerda.....	"	268.560
" .....	bolsas	4
Ceniza.....	kilog.	433.800
Cueros vacunos secos.....	"	446.844
" .....	número	584.013
" " salados.....	"	45.789
" .....	kilog.	7.142
" de vaquillona y becerros secos.	"	6.047
" " .....	"	4.205
" " " " salados.	"	5.039
" " " " " .....	atados	13

Tener animales sin pastor y darle de comer en la vía pública. — Transitar mozos de cordel por las plazas con cargas y estacionarse en las esquinas obstruyendo el tránsito. — Galopar por las calles de la ciudad. — Orinar contra las paredes ó puertas. — Tener las casas al por menor más de una arroba de pólvora y dos arrobas las al por mayor, correspondiendo una multa de 60 cts. por cada libra que tengan de más y el decomiso de ella.

Bajo la pena de cuatro pesos de multa está prohibido:

Dejar animales sueltos por las calles de la ciudad, y castigarlos en la cabeza. — Bañarse los hombres en los parajes destinados á las señoras, lo mismo que concurrir ó estacionarse en ellos en las horas de baños. — Conducir al cementerio cadáveres de párvulos ó de adultos sin colocar las tapas de los ataúdes. — Entrar carretas en la ciudad con más de una yunta de bueyes. — Arbolar carretillas para descargar pipas. — Quemar cohetes de cualquier clase que fueren, y lo mismo bombas de arteificio sin permiso especial. — Hacer fogatas en las calles sin permiso especial. — Tocar en público el Himno Nacional, no siendo en las fiestas civiles y con permiso especial. — Fijar carteles y letreros en las veredas y edificios, lo mismo que manchar las puertas y paredes con ellos. — Tener más de cuatro carradas de pasto ó paja en las caballerizas, tambos, etc., siendo permitido el depósito de mayor cantidad en edificios fuera del centro de la ciudad. — Transitar á caballo, etcétera, sobre las vías de ferrocarriles. — Colocar en los vehículos más de dos yuntas de caballos.

Bajo la pena de diez pesos está prohibido:

Vender bebidas á los guardias civiles, estando éstos de servicio.

Bajo la pena de veinte pesos, que hará efectiva el Juez de Paz de la sección que corresponda, está prohibido:

Ejercer la industria de abastecedores ó acarreadores de ganado sin estar matriculados ó renovadas sus matriculas. — Cazar ó vender pájaros pequeños correspondiendo además de la multa el decomiso de la caza.

Prohibese el tránsito de vehículos conducidos por menores de quince años y el de caballos cargeros montados por niños menores de doce años.

Todo rodado de cualquier clase (carruajes, carretillas, carros, etc., etc.) que transiten durante las horas de la noche, deberán llevar un farol encendido.

No se admiten en las casas de prostitución individuos menores, en estado de embriaguez ó que lleven armas; siéndoles prohibido á los concurrentes el uso de toda bebida alcohólica, como asimismo todo juego por dinero ó su equivalente. Los escándalos que se produzcan en una casa de tolerancia serán penados como si se cometieran en las calles.

Cuando se haga efectiva alguna multa, el Comisario ó autoridad policial que entienda en el incidente, expedirá un boleto de recibo en que se mencione la causa que la motive.

Está absolutamente prohibido disminuir ó aumentar el importe de las multas, no pudiendo en ningún caso imponerlas por más de diez pesos.

Ningún habitante de la República está obligado á pagar multa por causa que no esté expresamente determinada en disposiciones vigentes.

Cuando las disposiciones vigentes no determinan el arresto que corresponde en defecto de las multas, éstas deberán computarse y compensarse en la proporción siguiente:

Las multas hasta de cuatro pesos inclusive, con

veinticuatro horas de arresto. Las multas mayores de cuatro pesos y que alcancen á diez, con cuarenta y ocho horas de arresto.

Los agentes de Policía deben tener con los que incurran en multa por infracción ó disposiciones vigentes, todas las consideraciones que sean posibles dentro de los límites que el buen sentido y la práctica indican, invitando al infractor, si la falta fuera reparable, á cumplir con la disposición respectiva, absteniéndose el Agente de hacer efectiva la multa si el que incurrió en ella acogiera como debe la indicación.

### Cuerpo de Bomberos

El Cuerpo de Bomberos, depende de la Jefatura Política y de Policía y está bajo un pie de organización militar que lo coloca á la altura de los de su clase en los países más adelantados.

Es Jefe del Cuerpo el coronel Pablo Bañales y consta de cien plazas entre oficiales, sargentos, cabos y soldados.

Durante el último año prestó sus auxilios en unos cincuenta siniestros que representaron un capital amenazado de 408.800 pesos, de los cuales se perdieron 243.220 y se salvaron 138.000.

Los edificios ó negocios que sufrieron el siniestro estaban asegurados en diferentes compañías nacionales y extranjeras en la suma de 374.000 pesos, y en general no hubo causas intencionales, ni tampoco que lamentar accidentes desgraciados en las personas, gracias á la prontitud y eficacia de los servicios prestados por el Cuerpo de Bomberos.

### Ferrocarriles

I.—*Ferrocarril Central del Uruguay.*—Esta línea es la que partiendo de Montevideo, atraviesa todo el territorio de la República hasta llegar á la capital del Departamento de Rivera, situado sobre la frontera, frente al pueblo de Santa Ana do Livramento, en el Brasil. La última sección desde Tacuarembó á Rivera de la línea de Río Negro á Rivera (Extensión Norte), fué abierta al servicio público el 5 de Febrero de 1892. Además tiene la línea del Ferrocarril Central un ramal de 25 de Agosto á la ciudad de San José, y también forman parte de ellas las líneas del Ferrocarril Nordeste y Extensión Este. La primera, saliendo de Montevideo, llega hasta la ciudad de Minas, habiendo sido inaugurada el 6 de Febrero de 1889, y la segunda, partiendo de la Estación de Toledo del Ferrocarril Nordeste, va al pueblo de Nico Pérez, y fué librada al servicio público el 1.º de Septiembre de 1891. También ha pasado á su dominio la línea de los ferrocarriles del Oeste.

La extensión de toda la línea es como se detalla enseguida:

	KILÓMETROS	METROS
<i>Central del Uruguay, de Montevideo á Río Negro.</i> . . . . .	273	500
<i>Extensión Norte, de Río Negro á Rivera.</i> . . . . .	293	860
<i>Ramal del Central, de 25 de Agosto á San José.</i> . . . . .	32	360
<i>Ramal del Central, de Sayago á Treinta y Tres.</i> . . . . .	8	410
<i>Montevideo á Minas.</i> . . . . .	122	865
<i>Extensión Este, de Toledo á Nico Pérez.</i> . . . . .	206	400
<i>Extensión Oeste del Uruguay.</i> . . . . .	104	560

En la extensión Norte, desde la Estación Central á Rivera, existen 39 estaciones, 111 puentes y

755 alcantarillas. En la extensión Este, desde Tole do á Nico Pérez, 12 estaciones, 24 puentes y 330 alcantarillas.

De Montevideo á Minas, hay 15 estaciones, 37 puentes y 140 alcantarillas.

En el ramal—Extensión Central—de 25 de Agosto á San José, existen 4 estaciones y 12 puentes, y en el ramal de Sayago á Treinta y Tres, 3 estaciones y un puente.

Los Talleres del Ferrocarril Central del Uruguay están situados en el Peñarol, á 10 kilómetros de la Estación Central; disponen de un terreno de 15 hectáreas y en él están radicadas todas las instalaciones y proyectados los ensanches futuros; esas instalaciones se componen:

- a) De un pabellón central donde se encuentran reunidas todas las oficinas.
- b) De un galpón para depósito de los materiales, de 80 metros de largo por 30 de ancho, con paredes de ladrillo, techo de zinc sostenido por armaduras de hierro que toman su punto de apoyo sobre los muros de paramento y en el vértice de columnas de fundición muy bien distribuidas.
- c) De un taller para las reparaciones de máquinas, de 90 metros de largo por 40 de ancho, con una construcción idéntica á la precedente, el que está provisto de la dotación de máquinas modernas para tornejar y pulir el acero, de las fraguas necesarias, de martillos pilones á vapor, etc. Dos grúas de 25 toneladas cada una, giran sobre dos vigas tendidas á lo largo del galpón á la altura de tres metros; su movimiento se obtiene por medio de una transmisión por cable.
- En estos poderosos pescantes, las locomotoras que deben repararse se levantan y transportan de la vía de llegada á la de compositora con rapidez y sin interrumpir el servicio. La distribución de fuerza está hecha con economía, y todos los aparatos mecánicos se ponen en movimiento por medio de una máquina de 25 caballos de vapor.
- d) De un galpón de 40 metros por 25 en que está instalado el taller mecánico de carpintería; una máquina horizontal de 30 caballos de vapor pone en movimiento tornos, sierras longitudinales y circulares de todos tamaños, láminas de ajustaje, taladros y el aparato para la fabricación de durmientes de urunday.
- e) De un departamento de pintura y reparación de encerados con todo lo necesario para la pintura de vagones, construcción de cojines, colchones y almohadas para los vagones listos.
- f) De un depósito de máquinas, tipo rotonda, con capacidad para 32 locomotoras con sus respectivos ténders; el centro de la rotonda está ocupado por un puente giratorio de 14 metros de largo que permite girar á una máquina con su ténder.
- g) De un pozo de 80 pies de profundidad para la provisión de agua, del cual las bombas accionadas por un automotor, levantan el agua hasta un depósito sólidamente construido con palastros roblonados, sostenidos á una altura de 20 metros próximamente por una serie de columnas de fundición sólida; la capacidad del depósito es de 250 metros cúbicos.
- h) De muelles de altura conveniente, que bordean las líneas de salida para la provisión del carbón.

i) De un núcleo de casas, que habitan los quinientos obreros ocupados en los talleres.

j) De un depósito destinado para aceite y petróleo, situado lejos de esas instalaciones como lo aconseja la prudencia.

El tren rodante consiste en 70 locomotoras, 81 salones y coches, 44 breacks y 1166 vagones de varias clases, para carga y animales. Este tren rodante sirve á las líneas Central del Uruguay, Extensión Norte, Nordeste y Minas.

II.—*Ferrocarril Midland del Uruguay.*— Es la línea que une el Ferrocarril Central del Uruguay con el Noroeste del Uruguay por medio de un empalme con el primero en el Paso de los Toros del Río Negro y con el segundo en la ciudad del Salto, pasando por Paysandú; tiene una extensión de 317 kilómetros 715 metros.

En esta línea existen 21 estaciones y 27 puentes.

Los talleres de reparación y refacción que tiene construídos la Empresa, están situados dentro del recinto de la Estación principal de la vía en Paysandú, y que ya se ha mencionado, reuniendo en sus limitadas proporciones, aparatos y maquinarias del sistema más moderno y perfeccionado para efectuar trabajos ordinarios requeridos y necesarios en un ferrocarril.

De la Estación Paysandú, que se halla situada en un punto dominante llamado « Bella Vista », parte un ramal de 4 kilómetros de extensión que va al puerto, donde la Empresa ha construído un muelle sólido, que en aguas bajas mantiene 6 metros 29 centímetros en el extremo, pudiéndose por este motivo en todo tiempo efectuar las operaciones de carga y descarga de mercaderías y frutos. Este muelle está provisto de pescantes á vapor, mesa giratoria, etc., además de los desvíos necesarios para poder efectuar diariamente la carga ó descarga de trescientas ó cuatrocientas toneladas.

III.—*Ferrocarril Noroeste del Uruguay.*— Este ferrocarril corre más ó menos paralelo á la vía argentina de Concordia al Ceibo. La vía argentina tiene de longitud 160 kilómetros. La vía uruguaya ya terminada en la margen del río Cuareim tiene una longitud de 178 kilómetros 800 m., y de éstos la parte garantizada por el Estado está comprendida entre el arroyo Yacuy y Santa Rosa, con una extensión de 81 kilómetros 257 m., y cuyas condiciones son inmejorables.

Esta línea trabaja en combinación con la vía brasileña del Cuareim á Uruguayana, también concluída hasta aquel pueblo, cuya distancia es de 76 kilómetros; y con las de los ferrocarriles Central, Midland y Norte del Uruguay.

El servicio de carga y pasajeros con la vía brasileña se hace en el río Cuareim por medio de un sistema de chatas y botes de propiedad de las dos Empresas, hasta que sea consentida por el Gobierno del Brasil la construcción del Puente Internacional que debe ligar más ventajosamente las dos líneas.

Los talleres se encuentran situados á una distancia de 2 kilómetros de la Estación del Salto y arreglados con todas las varias máquinas á vapor necesarias para las reparaciones y reconstrucciones del tren rodante, y toda clase de trabajos que necesite la Compañía.

El tren rodante consiste en 13 locomotoras, de las que una, de seis ruedas, fué contruída en los talleres de la Compañía, 14 coches para pasajeros, 6 vagones de guardatrén, 3 para estafetas y 212 vagones para carga de varias clases.

Además de las estaciones principales existen

cinco paradas denominadas: Las Viñas, La Vitícola, Santa María, Francia é Itacumbú.

Las Viñas dista 15,20 kilómetros del Salto y La Vitícola 25. Estas dos paradas se encuentran en el centro de las muchas granjas y viñedos que se han formado durante los últimos cuatro años.

La parada Santa María, en kilómetros 83,89, es también un punto de mucho porvenir, habiendo construído la Empresa en ese paraje grandes corrales, bretes, etc., para poder cargar las tropas de ganado que se transportan para la faena en los saladeros del Salto, Paysandú, etc. Las otras paradas mencionadas son de poca importancia por ahora.

Esta vía es de suma importancia para el comercio en el Brasil y para los Departamentos del Salto y Paysandú. La navegación del Uruguay, desde el Salto al Brasil, aparte del obstáculo natural que presenta la pequeña cascada, sufre interrupciones por las bajantes frecuentes del río, que no permite la travesía de embarcaciones mayores ó de gran calado y tonelaje.

IV. — *Ferrocarril Norte del Uruguay.* — Esta vía férrea parte de la Estación «Isla de Cabellos» de la línea Noroeste del Uruguay (Salto á Santa Rosa), con la cual hace empalme, y recorre el Departamento de Artigas, llegando á la villa de San Eugenio, su capital, situada á la orilla del río Cuareim, frente al pueblo de San Juan Bautista, situado en la margen brasileña del mismo río. Su extensión total es de 117 kilómetros 185 metros.

Por medio de los ferrocarriles Noroeste, Midland y Central, la vía Norte del Uruguay proporciona á San Eugenio comunicación directa ferroviaria con la capital de la República.

Los trabajos de la construcción empezaron en el mes de Enero de 1889.

La primera sección de 54 kilómetros hasta la «Estación Cuaró» fué abierta al tráfico público el 17 de Septiembre de 1890, y la vía entera el 17 de Abril del año 1891.

Hay que hacer notar que esta línea férrea es la segunda que llega hasta la frontera brasileña, siendo la primera la Noroeste, del Salto á Santa Rosa.

Las obras de construcción fueron laboriosas por motivo de los hondos y largos desmontes (algunos hasta de 8 metros de profundidad) en roca sólida y numerosos puentes sobre los diversos arroyos que era preciso practicar y construir.

En Marzo de 1894, el Superior Gobierno accedió al pedido de la Compañía para la construcción de un ramal, saliendo de la Estación Central hasta el río Cuareim, para facilitar el transporte de los productos del Saladero «Nuevo Cuareim», el que habiendo empezado su construcción en Octubre, quedó en condiciones de servicio en Febrero de 1895, que empezó á faenar. Los productos del saladero transportados durante este primer año de faena alcanzaron á 9000 toneladas.

Para mejorar el transporte de los productos del otro lado del río á este lado y viceversa, la Compañía propone establecer un cable de suspensión, que llevará estos productos del galpón de los saladeristas directamente, al lado de los vagones de la Compañía sin necesidad de hacer uso de las chatas. El proyecto ya ha sido elevado al Departamento Nacional de Ingenieros para su estudio.

Los talleres están ubicados en terrenos de la Estación de San Eugenio. Están dotados de todos los aparatos, tornos y maquinarias precisas para la compostura del material rodante y otros trabajos que se relacionan con la explotación de la vía, incluyendo

una máquina fija de 16 caballos de fuerza, que es la motriz de las máquinas y útiles arriba mencionados.

V. — *Ferrocarril del Norte.* — El trayecto que recorre este ferrocarril es de Montevideo á la Barra de Santa Lucía, y está en comunicación con el tranvía del mismo nombre, que da la vuelta á la ciudad. Conduce desde los Corrales de Abasto y Tablada la carne á los principales mercados de la Capital. Se ocupa también del tráfico de pasajeros y conducción de carga.

La extensión de la línea principal desde el punto de arranque de la Avenida La Paz y Miguelete hasta su terminación en la Barra de Santa Lucía, en los Corrales de Abasto, es de . . . . .

klms. 21

Desvíos y vías de servicio en las estaciones . . . . .

» 2

TOTAL. . . . . klms. 23

*Puentes.* — Dos son los construídos en caminos públicos: uno de ellos de 32 metros de frente con tres arcos en todo lo ancho del camino, situado en la prolongación del camino Uruguayana, sobre el arroyo Miguelete; el otro de 28 metros de frente con dos arcos en todo lo ancho del camino, que va de Gounouilhóu á lo de Tomkinson sobre el arroyo del Pantanos, siendo ambos de albañilería.

Los ensanchados por la Empresa, son dos de albañilería; el uno en el Arroyo Seco, construído por el Ferrocarril Central del Uruguay, al que fué necesario darle más amplitud para dar paso á las dos líneas; el otro en el camino Uruguayana, sobre el arroyo Quita Calzones, ensanchado para darle todo el ancho del camino.

Además la Empresa ha construído en terrenos de su propiedad cuatro puentes de seis metros de luz, siendo:

Uno de vigas de hierro entre los kilómetros 16 y 18.

Uno de bóveda de ladrillo entre los kilómetros 18 y 19.

Uno de bóveda de ladrillo entre los kilómetros 19 y 20.

Uno de vigas de hierro entre los kilómetros 20 y 21.

VI. — *Ferrocarril Uruguayo del Este.* — El punto de arranque de esta línea se encuentra en el kilómetro 43<sup>k</sup> 749<sup>85</sup> del Ferrocarril Central del Uruguay (Ramal á Minas) y el trazado atraviesa los Departamentos de Canelones, Maldonado y Rocha, pasando por los pueblos: Mosquitos, Pan de Azúcar, San Carlos, Maldonado, Rocha, Castillos, hasta llegar á la boca del río Cebollatí en la Laguna Merin y teniendo una extensión total de 411<sup>k</sup> 350 incluso un ramal á Punta del Este de 9<sup>k</sup> 450.

Hechos los estudios y trazado y obtenida la aprobación de los mismos en debida forma, la Empresa procedió á empezar los trabajos de la primera sección de 50 kilómetros, prosiguiéndose con actividad hasta fines de 1891.

Por entonces se suspendieron los trabajos, pero no se abandonaron, haciéndose cargo la Empresa de su conservación. La suspensión fué debida á los disturbios financieros que son de notoriedad pública.

La Empresa reanudó los trabajos en la primera sección en Julio de 1894, completando y equipando 50<sup>k</sup> 418<sup>57</sup> de vía á principios de 1895, y dicha sección fué abierta al tráfico público en 25 de Mayo del año 1895.