

Dr. Pablo Blanco Acevedo. Tel. 4317 Calle San Pedro

RIVERA

N.º 199

PUBLICACIÓN PERIÓDICA

Dirección y Administración: en el local del Club Rivera, Zabala 1318.

Cinco
(PORTE PAGADO)

DIRECTOR:
CARLOS TRAVIESO

Montevideo, Octubre de 1925

ADMINISTRADOR:
ROBERTO RODRIGUEZ



CAFÉS y TÉS

"EL CHANA"

PIDANLOS POR NUMERACION

→ PREMIADOS EN TODAS LAS EXPOSICIONES

Primera Barraca del Boulevard General Artigas

De FRANCISCO ANTELO ROMERO

Patria N.º 1517-1519-1575 y Carapé 2173

Teléf. La Uruguaya 1856 Cordon y Cooperativa 2491

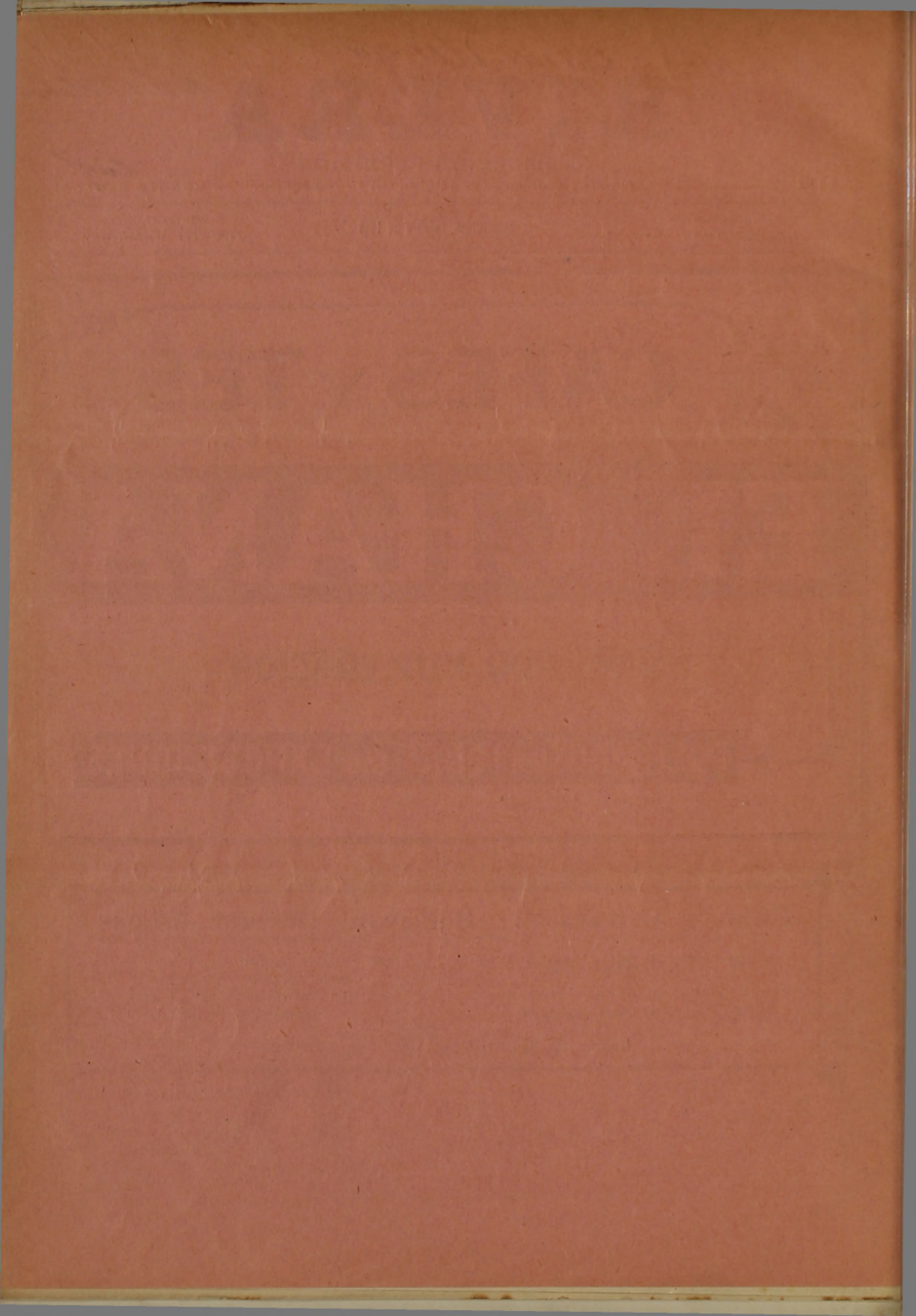
CARBÓN Y LEÑA DE TODAS CLASES

CARBÓN DE LEÑA Y DE PIEDRA

LEÑA EN TROCITOS PARA COCINA

QUEBRACHO, ESPINILLO Y TALA

Ventas por Mayor y Menor - Se lleva a domicilio



RIVERA

PUBLICACIÓN PERIÓDICA

N.º 199

Dirección y Administración: en el local del Club Rivera, Zabala 1318.

(PORTE PAGADO)

DIRECTOR:
CARLOS TRAVIESO

Montevideo, Octubre de 1925

ADMINISTRADOR:
ROBERTO RODRIGUEZ

El Rey de España remite a Zabala 50 familias canarias para la población de Montevideo

El Gobernador del Río de la Plata don Bruno de Zabala — que desde antes de hacerse cargo de su gobernación, en 11 de Julio de 1717, había provocado las órdenes reales de fundación y población montevidéanas, según precedentemente lo hemos establecido —, gestionó desde los primeros importantes actos de su gobierno la efectiva realización de aquellas sus vistas de superior hombre de Estado. Dándose cuenta inmediatamente de las insuperables dificultades que, por sí solo, tenía que afrontar en su gobierno, se lo representó al Rey, diciéndole que se hallaba solo, en el mayor desamparo, y haciéndole ver, en lo tocante a Montevideo, la necesidad en que estaba de que se le proveyese de dineros para las fortificaciones y de familias de España para la población.

Desatendió durante muchos años el Rey los reiterados reclamos que su gobernador le había hecho, así como las peticiones de diversos proponentes en el mismo sentido del envío de familias. A las vistas fiscales y consultas del Consejo de Indias que expresaban que la población no se podía hacer sin medios y aconsejaban que "se suministrasen de España", su Majestad resolvía "que en esta materia no se hablase, sino que fueran las órdenes al Gobernador". El Rey don Felipe quería que no sólo las fortificaciones se costearan con las rentas de América sino que la misma población se proporcionase en estos lugares.

Zabala, y el propio Cabildo de Buenos Aires — éste, cuando menos, al principio —, hicieron, sin éxito, activos empeños para lograr familias platenses que viniesen a radicarse en nuestro suelo.

Llegaron, finalmente, a últimos de 1723, los días de la intrusión portuguesa en la península montevidéana. Expulsados por Zabala los intrusos, aposentóse, en Febrero de 1724, el

Gobernador en nuestra península, dedicándose de inmediato a la fundación de la ciudad: trazó murallas y fortificaciones, empezó, acto continuo, su erección, y estableció algunas pocas, que pudo, familias de soldados a sus órdenes, las cuales vinieron a ser, así, desde 1724, las primeras pobladoras de Montevideo, conforme consta en su libro-padrón; y reiteradas, en esta señalada vez, las anteriores solicitudes del Gobernador al Monarca para la remisión de familias de España destinadas a nuestra población, el Monarca acabó por preocuparse seriamente de lo que tanto convenía y urgía a los intereses españoles en estos sus dominios del Río de la Plata.

Tardaron unos tres años en venir las familias enviadas por el Rey, habiendo logrado antes Zabala, el 20 de Enero de 1726, hacer radicar en nuestro suelo otro grupo de familias, estas nuevas hasta el número de siete, a quienes se distribuyeron solares en el amanzanamiento de la ciudad, trazado por el ingeniero don Francisco Cardozo, y se les proporcionó todo género de elementos y franquicias.

Don Felipe V se dirigió al Virrey del Perú, al Gobernador de la Asunción, al de Tucumán y a la ciudad de Buenos Aires, recomendándoles, en la remisión de familias, lo que tanto Zabala le había urgido directamente.

El providente Gobernador Zabala había gestionado, asimismo, con mucha anterioridad a la intrusión portuguesa en la península montevidéana, según lo hemos explicado precedentemente, que se autorizase un tráfico especial de naves de Registro al Río de la Plata, destinado, además, al comercio de las Provincias del Tucumán y del Paraguay; después de largas tramitaciones, fué otorgada la concesión de naves de registro a los postulantes en licitación, Urquijo y Alzaibar, hacia fines de Diciembre de 1724. Y habien-

do el Monarca accedido a los petitorios de Zabala para la remisión de soldados y familias de España, utilizó la empresa de naves de registro platense que acababa de concederse, haciendo con los concesionarios dos nuevos asientos o contratos: uno para la remisión de soldados, 3 de Julio de 1725, y otro, posterior, 11 de Abril de 1726, para el de familias.

Consta ello en los documentos que damos a continuación.

— (El Rey a D. Bruno de Zabala). "Atendiendo a las representaciones que me tenéis hechas sobre que para impedir el comercio ilícito entre vecinos de esas provincias y portuguesas de la Colonia, convenía estuviesen abastecidos de ropas y los demás géneros que necesitan de mis dominios de España, se ha ajustado asiento con D. Fco. de Alzaibar y don Crisbal. de Urquijo", etc.—12 Diciembre 1724.— Archivo de Indias, estante 75, cajón 6, legajo 40.

—"Señor. En despacho de 12 de Diciembre de 1724 se sirve V. M. noticiarme haber ajustado asiento con Dn. Franco. de Alzaibar y Dn. Crisbal. de Urquijo para que puedan navegar a este puerto con 4 navíos de porte de mil toneladas el término de 4 años, viniendo dos navíos y un patache en cada viaje, y que las ropas y demás géneros que condujesen han de ser solo para esta Provincia, las del Tucumán y Paraguay, sin que por ningún pretexto puedan pasar a otras en mucha ni en poca parte, con apercibimiento de que todo se dará por perdido y castigadas las personas que las trasportasen, mandándome cuide V. M. de que así se observe, y que en las demás condiciones que se les ha concedido en su asiento al referido registro, no se exceda en cosa alguna; sobre que debo decir a V. M. que atenderé con especial cuidado a que se cumpla todo lo capitulado con V. M. sin permitirles el menor arbitrio de innovarle. Dios gr. etc. Buenos Aires, 28 de Marzo de 1727. — D. Bruno de Zabala. — Recibida en 4 de Noviembre por el Consejo".

— Estante 75. — Cajón 6. — Legajo 46. —
Consulta de 1.ª de Febrero de 1725.

EL REY

Virrey Gobernador y Capitán General del Reyno del Perú. En diferentes cartas que se han recibido de don Bruno de Zavala Gobernador de Buenos ayres del mes de Junio del año próximo antecedente, ha representado con autos que el día primero de Diciembre del de setecientos veinte y tres tuvo noticia de hallarse en la Ensenada de Montevideo un Navio de guerra Portugues con cincuenta cañones mandado por don Manuel Enriquez de Norona habiendo desembarcado hasta doscientos hombres que estaban fortificándose, con cuya novedad despachó un capitán con carta para el Gobernador de la Colonia, a fin de que informase de tan impensada e irregular conducta, dando al mismo tiempo otras providencias para reforzar la guardia de San Juan, observando los movimientos de los Portugueses, impedirles el disfrutar la campaña y la comunicación con la Colonia por tierra, encargando al capitán don Alonso de la Vega, que a su arribo escribiese al comandante Portugues, que no podía permitir su demora en aquel paraje; si bien tenía orden para franquearle lo que necesitase para su avío, suponiendo sería accidental su detención; a que le respondió, venia con expresa orden de su Soberano, a tomar posesión de las tierras de su Dominio, con que el le obligó a manifestar la extrañeza que le causaban sus operaciones por ser opuestas a la buena correspondencia, y que respecto de no haver duda alguna en ser mio el territorio de Montevideo, procurase suspender la fortificación y retirarse de aquel paraje y demás Dominios míos, por que de no ejecutarlo así, lo reputaría por hostilidad y le sería indispensable valerse de aquellos medios, a que la Justicia, la Razón y el Derecho le obligaran; a que fe respondió el comandante Portugues en la misma forma que avia respondido a su Oficial, y enterado dicho Gobernador de que los Portugueses llevaban adelante su intento, dispuso los Navios de registro juntamente con un Navio Inglés del asiento, y por tierra envió también tropas para dicho sitio de Montevideo, y haviendo pasado a la Guardia de San Juan el día veinte y uno de Enero, tuvo el día siguiente la noticia de haberlo desamparado los Portugueses, dejándole una carta escrita el comandante diciéndole se retiraba por no quebrantar las paces, protestando la posesión que havia tomado en nombre de su Soberano, con cuya noticia dispuso dicho Gobernador se mantuviesen en el surtidero los dos Navios de registro, y el Patache del Navio Inglés, con la artillería y municiones, pasasen al sitio de Montevideo, y en el empezó la construcción de una Bateria y otras fortificaciones precisas a la seguridad de aquel puesto, expresando también quedar concluida la vatería y muy individualmente todas sus operaciones y medios de que se valió, representando asimismo que en todos estos accidentes no havia dado motivo para que Portugueses creiesen pudiese tener orden mía para inquietarlos, pero que viendo se querían establecer en nuestros Dominios, tuvo por indispensable oponerse con todo rigor para evitar las consecuencias que resultarían de hacerse dueños de tan importante puesto, concluyendo con que necesitava se le remitiese gente de Guerra de España por la poca con que se hallava y lo mucho que conbenia el poblar de familias aquel puesto, pues aunque lo havia solicitado, así como el Cavildo Secular de aquella ciudad, no se havia podido conseguir por falta de familias; Visto en mi Consejo de las Indias con todo lo demás que sobre este asunto ha representado, el Fiscal consultadome en ello, he resuelto con reflexión a todo, manifestar a dicho Gobernador la aceptación con que se han recibido

estas noticias y lo digno de aprobación que me ha sido todo lo que en esto ha ejecutado, dándole las gracias y mandándole continúe en aquel Gobierno hasta que esté ejecutada la fortificación y población de Montevideo y todas las demás cosas que conducen a que Portugueses se ajusten a los términos que deven, y atendiendo a la importancia de mantener los dos puestos de Montevideo y Maldonado, de forma que ni Portugueses ni otra Nación alguna puedan en tiempo alguno apoderarse de ellos; He resuelto asimismo, pasen en los presentes Navios de registro del cargo de don Francisco de Alzaibar que van al puerto de Buenos ayres cuatrocientos hombres los doscientos de Infantería y los doscientos de caballería con armas y vestidos, a fin de que con esta gente y la demás que se halla en aquel Presidio, puedan subsistir las disposiciones de dicho Gobernador. Y para que se puedan poblar los dos expresados e importantes puestos de Montevideo y Maldonado he mandado que en dichos navios de Registro, se le remitan cincuenta familias, las veinte y cinco del Reyno de Galicia y las otras veinte y cinco de las Islas de Canarias, dándose también las órdenes necesarias a los Gobernadores de Chile, Tucumán y Paraguay para que le den cuantos auxilios puedan; para atajar los intentos de Portugueses y particularmente para que de el distrito de cada uno, pasen las familias que fuesen posibles, para que con las que como va dicho, se le remiten de España, se apliquen a estas poblaciones, previniéndose también a la ciudad de Buenos ayres, procure por su parte, con la mayor vigilancia, atraer de su distrito, las mas familias que pudiese para que vayan a poblar dichos sitios: De que os advierto para que (como os lo encargo y mando) cuidéis por vuestra parte de subministrar al Gobernador de Buenos Aires, todo el auxilio que necesitare para el fin expresado de atajar los intentos tan perjudiciales que solicitan Portugueses y por si pudiereis remitirle algunas familias para la población de los dos sitios mencionados no dudando que en cuanto esté de vuestra parte, procuraréis el efectivo cumplimiento de lo que va referido, y que atendiendo a la importancia de este punto, os aplicaréis con el desvelo que fio de vuestro amor y celo a mi Real servicio, y me daréis cuenta de lo que se adelantare en este asunto, en las primeras ocasiones que se ofrezcan; De.

(Al dorso se lee). Su Magestad: Aranjuez en diez y seis de Abril de mil setecientos veinte y cinco, al Virrey del Perú.

En dependencias de los Portugueses de la Colonia del Sacramento. Visto. — Registrado.

— Señor: V. Magestad se sirvió de mandar al Consejo discurriese la forma de transportar al Puerto de Buenos Aires cincuenta familias, las veinte y cinco del Reino de Galicia y las otras veinte y cinco de las Islas de Canarias para que pueblen el Territorio de Monte Video, y por este medio sea resguardado como conviene y lo tiene representado el Gobernador de Buenos Aires, y V. M. lo resolvió y conociendo el Consejo que el más oportuno y pronto medio para el transporte de estas familias era el procurar que don Francisco de Alzaibar y don Cristóbal de Urquijo a quienes les está concedido el permiso de poder navegar a Buenos Aires dos Navios de Registro con las condiciones que V. M. tiene aprobadas, y como también se han encargado de llevar los cuatrocientos hombres que mandó V. M. se transportasen a aquella plaza, encargó el Consejo a dos Ministros de él se correspondiesen con el referido D. Cristóbal de Urquijo que se halla en Cádiz (por que Alzaibar pasó a Inglaterra de donde ya há vuelto con los Navios que han de servir para sus Registros) y empezaron a tratar sobre el transporte de las cincuenta fami-

lias, pero reconociéndose que por el medio de esta correspondencia se dilataría la conclusión de este negocio se le encargó a don José Patiño y aunque pasó algún tiempo no avisó el recibo de lo que se le previno y después que salió de Cádiz para venir a esta Corte escribió don José Valdivieso Ministro de la Casa de la Contratación que don José Patiño al tiempo de su partenza le había entre otras órdenes de V. M. entregado el encargo que se le habia hecho por el Consejo para el transporte de estas familias, en cuya inteligencia se le encargó por el Consejo entendiéndose en el mismo encargo como lo ha hecho, y últimamente ha dado cuenta en la carta inclusa de cinco del corriente haber convenido con don Cristóbal de Urquijo hará el transporte de estas familias con las condiciones que se expresan en la contrata ejecutada con el que ha remitido, y va también con la carta citada en esta consulta las cuales se reducen:

Condiciones con que Dn. Cristóbal de Urquijo, por sí y en nombre de don Francisco de Alzaibar se obliga a transportar desde este Puerto y el de Santa Cruz de Tenerife, a el de Buenos Aires, en los Navios de Registro, Patache, y de Aviso que para el les está concedido puedan navegar de su cuenta, cincuenta familias para las Poblaciones de Maldonado y Montevideo, compuestas cada una de cinco personas como se acostumbra que sean marido, mujer, e hijos, y en defecto de estos, parientes de ellos, son como se sigue: 1.ª Que en la fragata que ha de ir de aviso arqueada en 121 toneladas se requieran en el mencionado Puerto de Santa Cruz de Tenerife las veinte y cinco familias que han de salir de las Islas de Canarias con su equipaje puestas a bordo con la demora de ocho días, después de dado fondo en aquel Puerto dicha fragata y se encargará por parte de S. M. a el Juez de Indias que allí reside, no permita se dilate su embarque, ni que carguen mercaderías con pretexto de equipaje, ni por este u otro alguno permita a el capitán cargarlas porque en esto como en todo lo que fuere de su obligación, es el intento de los interesados, se cumplan las órdenes de S. M.

2.ª Que las veinte y cinco familias que han de venir de Galicia, se requieran en la Bahía de esta Ciudad en el Patache, que ha de navegar en conserva de las Naves de Registro, puestas a bordo de él con sus equipajes correspondientes y precisos, sin que a titulo de ellos pretendan ni se les permita, embarcar mercaderías algunas.

3.ª Que las referidas cincuenta familias en una y otra parte de ambas de donde han de salir ha de ser de cargo de los Ministros de S. M. el solicitarlas y hacerlas estar prontas a el tiempo que se deben embarcar, las unas en Santa Cruz como dicho es, y las otras en cercanías de esta Bahía a la cual han de ser transportadas a costa de la Real Hacienda.

4.ª Que las han de llevar en las referidas Naos hasta el mismo Puerto de la Santísima Trinidad de Buenos Aires, sin que las desembarquen en otro alguno de los del Río de la Plata, de modo que si por cualesquiera accidentes se detuvieren algunos días en la entrada de él, las han de tener y mantener a bordo hasta que cómodamente las puedan desembarcar en el sitio y paraje cercano a aquella Ciudad, donde se acostumbra tomar surgidero para este fin, y antes habrán de ser visitadas y revistadas, por los oficiales Reales de ella, las dichas familias de manera que conste haber cumplido en su transporte, de que tomaran testimonio, mediante el cual y su cotejo con las revistas que de ellas se harán a el tiempo de su salida en este Puerto y el de Santa Cruz se les cancelará la obligación y fianza que para ello tendrán dada.

5.ª Que por cuanto para la manutención de dichas familias es menester llevar provisión competente de Bastimentos como tam-

bién vinagre para regar las Naos y cajas de Botica para los que enfermaren, y provisión de camas; se les ha de conceder licencia para que todos los géneros que fueren menester en cantidades correspondientes a dicha provisión los puedan comprar libres de derecho en los parajes que fuere su conveniencia.

6.ª Que por el transporte y manutención de las referidas cincuenta familias en la forma que va expresada y cada una de a cinco personas grandes y pequeñas, se les ha de satisfacer a razón de ochenta pesos escudos de plata por cada persona en contado en España cuyo importe se le ha de bajar y descontar de el que compusieren los derechos de toneladas y permiso que por la licencia de dichas Naos de Registro han de pagar a S. M. los que expresa el Real Despacho expedido en conformidad del asiento hecho a doce de Diciembre del año pasado de mil setecientos veinte y cuatro y sinó alcanzare el importe de ellos a la satisfacción se les continuará el descuento en la contribución de los Rs. derechos de cualesquiera género de enjunes y frutos que embarcaren de su cuenta en las mencionadas dos Naos de aviso y Patache precediendo a todo que harán obligación y darán fianzas competentes de cumplir con la expresada obligación en que se declare que si en alguna cosa faltaren al cumplimiento de ella, o por cualesquiera accidente no llevarán completo el número de las doscientas y cincuenta personas que corresponden y deben componer las cincuenta familias restituirán y pagarán a la Real Hacienda la parte que correspondiere en estos Reinos como lo habrán recibido por medio del descuento expresado.

Con cuyas condiciones los dichos don Cristóbal de Urquijo y don Francisco de Alzaibar, nos obligaremos a su transporte siendo de el Real agrado y servicio de S. M. Cádiz cinco de Febrero de mil setecientos veinte y seis. — **Cristóbal de Urquijo.** — Rubricado.

Debe el Consejo también hacer presente a V. M. que antecediamente tenía pretensión don Cristóbal de Urquijo de que hasta el número de veinte y una o veinte y dos toneladas poco más o menos que tenía de exceso el Patache concedido con los dos navios de Registro se le hiciese gracia de ellas, cuya pretensión se remitió también a don José de Valdivieso para que cuando ajustase la dependencia de el transporte de estas familias procurase que este exceso de toneladas pudiese compensar en algo el coste de conducir las familias, sobre que no se expresa cosa alguna en la carta de Valdivieso ni las condiciones del ajuste ya citados no sabiendo el Consejo porque motivo reserva para poner en su lugar lo que el Consejo tiene por conveniente en cuanto a este punto. Y habiéndose remitido al Fiscal del Consejo la Carta de Dn. José de Valdivieso y el ajuste hecho por él con Dn. Cristóbal de Urquijo, respondió parecerle que lo estipulado con Urquijo es de conveniencia y que no se ofrecía reparo, pero que si en la libertad de derechos, que contiene la condición quinta de todo lo que se comprare y embarcaren para la manutención de las familias, porque por los ochenta pesos que por cada persona se le han de pagar se les satisficase por entero su condición y habiéndose pasado este expediente a los dos Ministros del Consejo a quienes antes se había encargado el ajuste de este transporte remitieron en su respuesta al arbitrio del Consejo así el punto tocante a la satisfacción de los derechos de lo que se comprare para la manutención de las familias, como también lo que tocaba a las toneladas que tiene de exceso el Patache referido, y propusieron las órdenes que se deben dar para el aviso de las familias referidas, y vistose todo en el Consejo con la reflexión conveniente.

Parece al Consejo es conveniente al servicio de V. M. el ajuste hecho por D. José de Valdivieso y que puede V. M. servirse de mandar aprobarle con la calidad de que las toneladas que constare tener de exeso el Patache las habrán de pagar los dueños de Navios de Registro a razón de veinte y cinco ducados de plata doble por cada una, que es el mismo precio a que han de satisfacer las concedidas a los dichos Navios y que con su importe puedan también satisfacer el coste de estas familias, declarando juntamente no paguen derechos de los mantenimientos y demás costas que hicieren para las mismas familias justificando estos gastos y no siendo los que en otra manera hicieren no se les abone sus derechos. Y respeto de que en el Patache han de cambiar alguna parte de estas familias y que se están previniendo para su aviso parece convenirá se avise luego de ello al Gobernador de Canarias para que como le está mandado tenga prevenidas las veinte y cinco familias a fin de que cuando llegue el Patache pueda recibirlas, y no se detenga este Patache, y juntamente al Gobernador esté en cuidado de que se observe lo prevenido en el contrato de Urquijo cuanto a que no embarquen ropas ni otros géneros.

Y porque habiendo llegado ya a Cádiz Dn. Francisco de Alzaibar con los dos Navios que han de servir de Registro, y que se ha entendido está previniéndolos para que hagan viaje, parece también al Consejo que por la parte donde toca se encargue al Gobernador de Galicia disponga el remitir a Cádiz las veinte y cinco familias a costa de la Real Hacienda dando cuenta de lo que en esto ejecutare, de que también se dé orden al Intendente de Cádiz para que luego que lleguen estas familias cuide de recojerlas convenientemente, y mantenerlas por cuenta de la Real Hacienda excusando todos los gastos que no sean muy precisos.

V. M. mandará lo que más fuere servido. En Madrid a 28 de Febrero de 1726. (Rubricas).

—Enterado de lo que el Consejo de Indias me representa en la consulta adjunta de veinte y ocho de Febrero próximo pasado de este año, sobre haber convenido con Don Cristóbal de Urquijo y Don Francisco de Alzaibar el que transporten a Buenos Aires las familias que han de pasar a poblar a Montevideo en los Navios de Registro con que han de hacer viaje al mismo Puerto de Buenos Aires; Vengo en conformarme con lo que el Consejo propone, excepto en lo que mira a que las veinte y cinco familias se lleven de Galicia, porque mi voluntad es que todas cincuenta sean de Canarias, desde donde se podrá ejecutar su transporte con menos embarazos y gastos, tocando los Navios en aquellas Islas para recibirlas, y para que estén prontas a embarcarse se darán por el Consejo las órdenes convenientes al Gobernador y al Juez de Indias en Canarias y también para que antes del embarco de estas familias se dé a cada persona de ellas un Doblón por una vez para su avío, según se practica con otras que de aquellas Islas se envían a la América; Y para que no les falte los instrumentos precisos de labor que necesitan se comprarán estos en Cádiz o Canarias donde sea más conveniente y menos costoso, y se entregará al Capitán o Maestre del Navío que conduzca a las mismas familias con obligación de traer justificación de haberlos entregado al Gobernador y oficiales Reales de Buenos Aires a quienes se prevendrá que los repartan entre estas cincuenta familias cuyas órdenes y providencias dará el Consejo, que uno u dos meses antes de salir de Cádiz los Navios de Registro me hará recuerdo de la gente de guerra que tengo resuelto enviar en ellos a fin de aprontarla en aquella Ciudad. Ejecutarse así. En Buen Retiro a 25 de Marzo de 1726. — Al Duque de Avión.

—“El Rey. — Gobernador y Capitán General del Reino de Galicia. — Convinendo a mi Real servicio el que en los Navios de Registro del cargo de Dn. Francisco de Alzaibar y Dn. Cristóbal de Urquijo que han de salir a navegar en todo el mes de Junio de este año, desde el puerto de Cádiz al de Buenos Aires, en las Provincias del Río de la Plata, se remitan 50 familias, 25 de este Reino y las otras 25 de las Islas Canarias, para poblar los sitios de Maldonado y Montevideo en dichas Provincias del Río de la Plata, lo participo para que como es lo encargado procuréis dar todas las órdenes convenientes a fin de que se apronten de ese Reino las 25 familias que de él han de pasar a dichos parajes, a las cuales se asistirá con lo que hubiere menester y se hubiese practicado en semejantes casos, procurando no perder en ello tiempo alguno, respecto de lo cercano que está la salida de dichos navios y necesitarse precisamente se conduzcan en ellos estas familias; y de lo que en esto adelantareis, daréis cuenta a mi Consejo de las Indias por mano del infrascripto secretario. De”.

En la carátula: “S. M. en Aranjuez, en 16 Abril 1725. Al Gobernador de Galicia sobre que se apronten en aquel Reino 25 familias p.ª B. Aires. — 75-6-40. Rendo”.

—Hay otra orden semejante a la anterior al “Gobernador y comandante General de las Islas Canarias. — Aranjuez 16 Abril 1725. fho. Rendo”. — 75-6-40.

—El Rey. — Gobernador y Capitán General de la ciudad de Córdoba y Provincia de Tucumán. En diferentes cartas que se han recibido de don Bruno de Zabala, Gob. de Buenos Aires, ha participado todo lo acaecido con portugueses en Montevideo, entrada de ellos en aquella ensenada y desamparo que hicieron de dicho sitio, por haber tenido noticia de pasar a el dicho Gob. a desalojarlos, y de haber ya concluido una batería, y empezándose a hacer otras fortificaciones, para su mayor seguridad, por si los portugueses intentasen volver segunda vez, expresando lo mucho que conviene el poblar aquel sitio, y el de Maldonado de familias, pues aunque así el como la ciudad de Buenos Aires lo habian solicitado no se había podido conseguir, así por la falta de gente en que se halla aquella provincia, como por no haber habido personas que se obliguen a ello. Y habiéndose visto en mi Consejo de las Indias, y consultado en ello, he resuelto (entre otras providencias que se dan p.ª la mayor seguridad y defensa de aquella provincia, y contener a portugueses, a que no se extiendan a más territorio que el que les está concedido) el que se pueblen de familias los referidos sitios de Montevideo y Maldonado, a cuyo fin se remiten en los próximos navios de registro 50 familias, las 25 del Reino de Galicia y las otras 25 de las Islas de Canarias. Pero considerando lo costoso que es a mi Real Hacienda el remitir de España estas familias, y que con mayor facilidad y ahorro pueden pasar así de esa provincia como de otras de ese Reino, he dado en esta ocasión las órdenes convenientes para ello. Y en su consecuencia, os mando procuréis por vuestra parte concurrir a que de esa provincia se remitan a dichos sitios las familias que se necesitan para su población, asistiéndolas con lo que hubiesen menester y se practicare en semejantes casos, y dándole los auxilios que pudieréis para atajar los intentos de portugueses, lo cual espero ejecutaréis (como lo fio de vuestro celo y amor a mi Real servicio) y que me daréis cuenta de lo que adelantareis en esto. — De. — (Al dorso S. M. Aranjuez, 16 Abril 1725. — 75-6-40).

—Idem, al Gobernador del Paraguay.

El Rey, pues, remitió a Zabala las familias de España que él le pedía, estimulándolo a la emigración y haciéndolas reunir

por medio de los oficiales reales en las Islas Canarias; se las remitió pagando por adelantado, deduciéndolo de derechos, su transporte a los concesionarios Urquijo y Alzaibar, que demoraron bastante en cumplir el cometido, y quienes aun contra la previsión de los contratos reales, lograron no traer ni siquiera las 25 familias a que estaban obligados en el primer viaje, según después lo veremos; dejaron 5 en Canarias, que sustituyeron por géneros y mercancías, en virtud de convenirles más.

Falsedad y pura patraña son, por tanto, los títulos que el señor Alzaibar se adjudicó en la erección de Montevideo. El señor Alzaibar fué un simple e interesado conductor de familias, como era conductor de mercaderías: de familias, cuyo transporte se le pagaba a peso de oro, destinadas a la población de Montevideo, y remitidas, para su fomento, al Gobernador del Río de la Plata, don Bruno de Zabala, fundador de la ciudad.

A Zabala se le premió y mantuvo en el Gobierno del Río de la Plata hasta dar término a la fortificación y población de Montevideo, según claramente lo establece este documento:

"Consulta de 1.º de Febrero de 1725. — El Rey. — Teniente General don Bruno de Zabala, Gobernador y Capitán General de la Ciudad de la Trinidad y Puerto de Buenos Aires en la Provincia del Río de la Plata: Atendiendo a vuestros largos servicios, y a lo bien que lo continuáis en ese Gobierno, he resuelto sobre consulta de mi Consejo de las Indias que os mantengáis en ese Gobierno hasta que esté ejecutada la fortificación y población de Montevideo y todas las demás cosas que conducen a que portugueses se ajusten a los términos que deben; y para que lo podáis ejecutar con más aliento, he resuelto asimismo concederos, como os concedo, el grado de Teniente General de mis ejércitos esperando que así por vuestra acertada conducta, como por las demás providencias que se dan por despachos de la fecha de este procuraréis el mayor acierto a mi Real servicio, como no lo dudo, en todo lo que ocurriese, mientras sirvieréis ese Gobierno De". (Al dorso) "S. M. Aranjuez en 16 Abril 1725.—Al Gobernador de Buenos Aires. — Sobre que continúe en aquel Gobierno y participándole habersele concedido el grado de Teniente General de los Ejércitos.

presión de las superficies, determinando la dirección de las moléculas de aire circundantes la superficie investida por una corriente de aire.

En el campo de la experimentación práctica de los elementos, de la aplicación de la teoría, que prueba la bondad de la ejecución —a través de la cual el hombre se confunde con la máquina, en una obra de empresa y de fe—, son siempre, las pruebas deportivas, de este momento de la evolución constructiva del aeroplano, las que proporcionan los datos, si no decisivos, aproximados de la relativa bondad de las máquinas aéreas.

Son los concursos militares, en esta época, el camino que el aeroplano recorre, poniéndose en plena evidencia, con resultados serios y bien contralorados, las mejores condiciones de capacidad portante, radio de acción, velocidad de vuelo, visibilidad, factibilidad para aterrizar, etc. Se acerca el momento en que la práctica "será menos y la teoría más". Más definida y segura esta última, sobre la base de datos experimentales, el proyecto de un aeroplano, de finalidades bien determinadas, se hará con la misma seguridad con que se construye una nave.

Entre los grandes concursos militares citados, en los cuales Francia permanece a la vanguardia con sus grandes pruebas de aviación, citaré: el "meeting" de Mónaco, que tuve la suerte de presenciar con los miembros de la misión técnica militar italiana; el de la Copa Schneider, para hidro-aeroplanos; el del gremio del Aéreo Club de Francia; el del premio del Aéreo-Cible Michelin; el de la Copa Pommery; el del Giro de Inglaterra; el concurso internacional de Mirafiori, en Turín —de gratas recordaciones para mí, pues tuve el inmerecido honor de formar parte de la Comisión del Jurado, al lado de los técnicos civiles y militares más reputados de Italia en aquel tiempo—, y, por último, el gran curso de la estabilidad matemática, que tuvo lugar en Benzón, con premios por valor de 600.000 francos.

Largo sería describir, aunque fuera someramente, los resultados brillantes de todas aquellas pruebas, que señalaron, en orden cronológico, un progreso continuo en la técnica constructiva del más pesado que el aire, demostrando el mejoramiento que se puede obtener por medio de una mayor y más perfecta vinculación entre los trabajos de labo-

La evolución técnico - militar del más pesado que el aire

Conferencia del Capitán de Fragata, aviador, Don Atilio H. Frigerio

(VÉASE EL NÚMERO ANTERIOR)

En este período evolutivo de la técnica constructiva vemos finalmente unidas las investigaciones de laboratorio, las constructivas de taller, y las pruebas prácticas de vuelo; utilísimas pruebas estas últimas para la solución de importantes problemas y para la debida estimación técnica de los aparatos. Se arribó al convencimiento de que si las pruebas prácticas, que hasta esa fecha eran el todo, como la teoría casi nada, no podían ser decisivas por sí solas, no lo eran tampoco las pruebas técnicas. Eran necesarios, a la vez, conocimientos técnicos y ciencia práctica, especiales, de las distintas ramas sobre las cuales se funda la construcción de un aeroplano.

El aeroplano es un aparato sencillo en principio, pero muy difícil de proyectar prácticamente, a causa de las condiciones especiales de peso y de resistencia a que está sujeto el material empleado en su construcción. generalmente expuesta al máximo de los esfuerzos que puede resistir. Para construir un aeroplano es necesario conocer las condiciones de utilización máxima de todos sus elementos; y para llegar a esto, no hay otro medio que la prueba racional y científica de laboratorio y las prácticas del vuelo.

Y hemos ahora —en cuanto toca al progreso constructivo de los aparatos de vuelo— en el año afortunado de

1913, que se caracteriza, más que por la situación de febril actividad guerrera para la instalación y desarrollo de las flotas aéreas, por la integración completa de la teoría y de la práctica para la mejor solución constructiva de la máquina aérea.

Es intenso el trabajo que se desarrolla en estos dos campos de la aviación.

En el campo de la preparación de los elementos, donde se busca la mejor base y la sola y verdadera confirmación de la bondad de los principios, son muchos los laboratorios que abundantemente producen. Citaré sólo el de Eiffel en París, el de Riabouchinsky en Kutschino, el del Cuerpo de ingenieros militares de Roma y el Instituto de Aerotécnica de Saint Cyr.

No describiré los importantes trabajos efectuados por estos institutos de investigación, pues ya he tratado ampliamente el tema en una conferencia que en otra oportunidad tuve el honor de dedicar a los estudiantes de nuestra Facultad de Ingeniería; recordaré, sin embargo, que estos institutos nos han dado valiosísimas noticias acerca del coeficiente sobre la resistencia del aire, centro de presión de las superficies planas atacadas por el aire en dirección normal al movimiento, centro de superficies planas inclinadas, centro de superficies curvas, así como también sobre la determinación de los centros de

ratorio y las pruebas prácticas de vuelo.

Dedicaré breves palabras, por su especial importancia, al "meeting" de Mónaco, y al concurso de la estabilidad.

Del "meeting" de Mónaco, que fué la primera manifestación del turismo aéreo, empleando hidroaeroplanos, diré que las pruebas realizadas, consideradas desde el punto de vista naval, no fueron muy convincentes. Más bien que verdaderos aparatos marinos, fueron, aquéllos, aparatos terrestres, provistos de un mal sistema de fletadores considerados desde el punto de vista de la resistencia a la penetración, ángulos de incidencia y colocación, capaces sólo de comportarse más o menos bien en los ríos o en aguas tranquilas. Sin embargo, este certamen fué muy útil, pues mostró en forma evidente, a los técnicos, que la construcción de un hidroavión, el cual debe llenar las numerosas condiciones que impone el mar, estaba muy lejos de ser una cosa tan sencilla como la de convertir las ruedas de los aeroplanos terrestres en fletadores. El problema requería largos estudios, con un conocimiento bien definido del elemento: la mar.

Respecto del concurso de la estabilización automática, prescindiendo en esta oportunidad de teorías y de sistemas presentados, sólo voy a permitirme describirlos, a grandes líneas, el vuelo que, gracias a la amabilidad del ingeniero Sperry, de todos conocido por sus inventos aplicados a la marina, pude realizar en el Sena en el mes de Julio de 1913, y gracias también a la amable deferencia de los miembros del Jurado, bajo cuyo contralor se efectuaban en aquel días las pruebas del hidroaeroplano "Curtiss", provisto del aparato estabilizador. Creo oportuna esta descripción, a fin de hacer resaltar la importancia del problema, aún no completamente resuelto.

Bajo las miradas de uno de los más grandes públicos que jamás hubieran visto las orillas del Sena, en aquel día histórico para la aviación, nos lanzamos con tiempo desfavorable; el viento era tal que el Sena, cosa muy rara, levantaba olas. Apenas nos elevamos, el piloto puso el aparato en salida, giró en seguida sobre el Jurado, y, al encontrarnos sobre éste y a una altura más o menos de 300 metros, abandonó el aparato de dirección, levantó los brazos hacia arriba, para demostrarme bien que no manejaba ningún comando, se

levantó luego del asiento, subió al borde del ala derecha, deslizándose hasta casi la mitad de la misma. El hidroaeroplano, no obstante tal desequilibrio, continuó navegando regularmente y a razón de 100 kilómetros por hora. El aparato gobernaba con su dispositivo automático, y a pesar del fuerte viento reinante no me fué posible notar un solo bamboleo, un solo cabeceo durante la navegación, que me pareció más bien la de un aparato ordinario y en un tiempo de absoluta calma.

Después de una serie de experimentos de los más extravagantes, de vuelos planeados y de virajes a más de 45°, durante los cuales el piloto seguía manteniendo las manos levantadas, sin tocar ningún órgano de comando —y esto a pesar de las fuertes ráfagas de viento que asediaban el aparato—, con la sola maniobra automática, el hidroaeroplano se posó suavemente en las aguas del Sena, mientras la enorme concurrencia nos recibía con una salva estruendosa de aplausos.

El concurso de la estabilidad automática tuvo por finalidad estimular a los constructores en el estudio e investigaciones teóricas y prácticas para alcanzar un definitivo resultado. Y si los obtenidos en las pruebas de Benzon no han sido los más completos para la resolución del problema, fueron, sin embargo, de una importancia capital para el progreso de la aviación.

Estupendo avance en la guerra de 1914.

— El dominio del aire.

Mientras todas las miradas del mundo aeronáutico se dirigían hacia las maravillosas pruebas de la estabilización, cunden noticias de que un viento de guerra se prepara a soplar sobre toda Europa; los rumores de una conflagración europea, circulantes en aquellos días, tienen su dolorosa confirmación en el fatal 1914.

Las naciones que hemos nombrado anteriormente entran en el vasto tumulto de la tragedia y requieren un esfuerzo gigantesco a todas sus fuerzas, a todas sus capacidades para el choque del cual depende la suerte de cada una.

Los aviadores de todas las categorías, hombres desconocidos y otros ya célebres, poseedores de "records", triunfadores de "raids" peligrosísimos, acuden al llamado desesperado de la patria, y, en seguida, a bordo de los viejos aparatos de deporte, preparados de prisa para el nuevo empleo, parten

hacia las fronteras amenazadas o invadidas, para la vigilancia, el combate y la muerte.

En todas las naciones se piden alas, alas y más alas a fin de construir verdaderas armadas del aire.

La guerra, que desde el punto de vista técnico es una realización sistemática de medios de destrucción, incita, con sus necesidades siempre mayores, a los industriales, a esfuerzos gigantescos de producción y a mayores progresos siempre en la nueva máquina de guerra.

Desde el punto de vista militar, el nuevo instrumento, no es aún considerado como verdadera arma, como sólido coeficiente de victoria. Más tarde el número de pilotos crece rápidamente, se forman las primeras escuadrillas de bombardeo diurno y nocturno, con aparatos de velocidades de 200 kilómetros por hora, armados de dos o más ametralladoras, capacidad para dos o más personas, y un peso de bombas hasta los 2.000 kilogramos.

Se percibe ya la necesidad de tener tipos de aparatos especializados para particulares empleos: aviones de caza con motores de 400 caballos, velocidad de 300 kilómetros por hora y dos ametralladoras, pudiendo salir hasta los 8.500 metros; aviones de observación, aviones de exploración a corta y larga distancia, aviones de infantería, de artillería, de vigilancia, aviones-cañones, etc. Y así vemos, ya en plena guerra, desarrollarse progresivamente la aviación de combate y de bombardeo, desde la escuadrilla al grupo, desde el grupo a la escuadra, desde la escuadra a la brigada, para culminar en 1918 en la división aérea, que ya posee una táctica suya, con criterio nuevo, con dirección estratégica, siempre más potente y hábil.

La guerra del aire no es entonces un producto de fantasía exaltada; es una realidad evidente, el "summum" del principio de la guerra del aire, es ahora el de conducirla en forma tal, que conquiste el dominio del aire; precisamente como el gran principio de la guerra naval es el de conquistar el dominio del mar.

A todos nos es conocida la importancia del dominio del mar. No menos importante es el dominio del aire. Si es razón de existencia para una nación la libertad de sus comunicaciones marítimas, no menos razón de existencia es ahora y lo será cada vez más en el

futuro la libertad del aire que la circunda, que es también su más grande vía de comunicación.

Termino esta rapidísima síntesis, esta esquemática revista de las etapas más grandiosas que ha señalado la evolución **del más pesado que el aire**, de este prodigioso instrumento que ha pasado del período de paz al de guerra, y que ahora, en el período de la paz en que nos encontramos, ha de avanzar más todavía, pues el esfuerzo colectivo de nuestros días se dirige enérgica y resucitadamente a la aviación. Termino, repito, agradeciendo a todos la amable atención que me han querido prestar y expresando el ferviente anhelo de que nuestra querida patria logre alcanzar, por medio de incansable constancia, sólida y previsor organizaci6n en este campo de la conquista del aire, a fin de que en los momentos de grandes peligros, de que ninguna naci6n en el globo puede estar exenta, y en medio de la alegrí a producida por las victorias del Ejército y de la Armada nacionales, pueda decir orgullosa también: ¡soy dueña del dominio del aire!

Atilio H. Frigerio.

La nacionalidad del General Enrique Martínez

El Teniente Coronel Baras, en la nómina con enunciación de nacionalidades, de los jefes superiores que conoció en el Ejército del Gral. Rivera, menciona al General Enrique Martínez atribuyéndole la nacionalidad argentina. Es un error del Teniente Coronel Baras, producido, sin duda, por el empeño que frecuentemente han demostrado los escritores de la capital del otro lado del Plata, en incorporar a su naci6n a todos los hombres que descuellan en estas regiones y que han podido tener alguna actuaci6n o residencia en su país.

La "Revista Histórica", núm. 7, de Setiembre de 1910, publica la fe de bautismo del General Martínez; por ella consta que nació en Montevideo el 15 de Julio de 1789.

En esas mismas páginas hay una carta del General Martínez a don Andrés Lamas "por haber insinuado don Andrés Lamas en "El Nacional", año de 1845, —dice la "Revista Histórica"—, que el Gobierno de Balcarce, a quien el General Martínez sirvió, ha-

bía encaminado al Coronel argentino Manuel Olazábal a la tercera insurrección de Lavalleja, el año 1833", vale decir a la tercera de las expediciones que lanzó contra la República el tirano Rosas durante la 1.ª Presidencia constitucional de nuestro país independiente. El General Enrique Martínez se expresa, en la referida carta, en los siguientes elevados y contundentes términos:

"Soy oriental, usted lo sabe, y si en mi larga carrera he servido alguna vez a otro país que el de mi nacimiento y afecciones, **nunca he traicionado a mi patria**. Desde el año uno soy militar, y desde él he sido un soldado de la independencia, y no aspirando a otra gloria que a ésta, me es demasiado querida para consentir en ella una sola mancha."

Narración de mi vida militar

Memorias póstumas del Teniente Coronel don Federico Baras

(Véase el número anterior)

Todavía existen algunos antiguos militares que pueden justificar lo que menciono en la relación de mis servicios, siendo ellos los siguientes: General don Juan Mendoza, General don Gregorio Castro, General don Manuel Caraballo. Después del año 1846: General don Ventura Rodríguez, Coronel don Ignacio Madriaga, Coronel don Feliciano González, Coronel don Eduardo Dubroca, Sargento Mayor don Francisco Dairault.

Estos son los que actualmente sobreviven, que yo tenga presente. Deben de haber algunos de la clase de tropa, que pueden vivir en campaña; éstos tendrán que tener mi edad, 73 años o más; de estos mismos serán muy raros los que existan.

En la narración que antecede omito muchos incidentes, por ser tan cansada su lectura, pues habría muchos detalles minuciosos que se prolongarían demasiado. Hay episodios muy numerosos, de pequeños encuentros, algunos poco importantes.

Nómina de las batallas, encuentros y tomas de pueblos en que me he encontrado.

19 de Octubre de 1836, batalla de "Carpintería".

15 de Noviembre de 1837, batalla del "Yí".

16 de Junio de 1838, batalla del "Palmar".

29 de Diciembre de 1839, batalla de "Cagancha".

3 de Febrero de 1852, batalla de "Caseros".

Encuentros fuertes con el enemigo

En 1839, en el "Yí", cuando pasó el ejército de Echagüe al sur. Sostuvo nuestra retirada Medina con 500 hombres.

En 1844, en "Solís", contra 2.000 hombres mandados por don Ignacio Oribe, que fué derrotado completamente.

En "La Paloma", contra la vanguardia de Oribe, mandada por don Servando Gómez.

En 1846, en la toma de "Mercedes" y en "Paysandú".

En 1863, en el "Pedernal", en que fué derrotado Aparicio por el Coronel Suárez.

Federico Baras.

Montevideo, Enero, 1893.

Nómina de los generales y coroneles que he conocido en el ejército del General Rivera desde el año 1836 hasta el año 1846.

General don Anacleto Medina, oriental.

General don Manuel Freire, oriental.

General don Enrique Martínez, argentino (¹).

General don Félix Aguiar, oriental.
Coronel don Angel Núñez, enterriano.

Coronel don José María Luna, oriental.

Coronel D. Luciano Blanco, oriental.

Coronel don Domingo García, oriental.

(¹) El General don Enrique Martínez era oriental, según lo verificamos en otro lugar de esta hoja. — Nota de la Dirección.

Coronel D. Hipólito Cuadra, oriental.
Coronel don Victoriano Camacho, oriental.

Coronel don Bernardino Báez, oriental.

Coronel D. Fortunato Silva, oriental.
Coronel D. Camilo la Vega, oriental.
Coronel don Calixto Centurión (a) Calengo, oriental.

Coronel don José M. Viñas, oriental.
Coronel don José Antonio Costa, oriental.

Coronel D. Venancio Flores, oriental.
Coronel don Felipe Santander, paraguayo.

Coronel don José Augusto Posolo, portugués.

Coronel don Domingo Bengochea, oriental.

Coronel don Juan Ramos, oriental.
Coronel D. Bernabé Albin, oriental.
Coronel D. Faustino López, oriental.
Coronel D. José Estivao, argentino.
Coronel D. Manuel Díaz, correntino.
Coronel don José Amuedo, oriental.
Coronel don Manuel Céspedes, entrerriano.

Coronel don Fortunato Mieres, oriental.

Relación de los jefes superiores fallecidos, que pertenecieron al ejército del General Rivera en mi época, desde el año 1836 hasta el año 1846.

General don Fructuoso Rivera: falleció en la costa del arroyo "Los Conventos", Departamento de Cerro Largo.

General don Anacleto Medina: murió en la batalla de Manantiales, habiendo defeccionado del Partido Colorado.

General don Félix Aguiar: falleció en Montevideo; muerte natural.

General don Manuel Freire: fusilado en Quinteros.

General don Enrique Martínez: muerte natural, en Buenos Aires.

General don Angel Núñez: muerto en el Cerro, por las fuerzas de la Defensa de Montevideo, después de defeccionar y pasarse al enemigo.

General don José María Luna: falleció en el Carmelo, tísico.

Coronel don Luciano Blanco: muerto en la defensa del Salto por las fuerzas sitiadoras de don Servando Gómez.

Coronel D. Domingo García: muerte natural, en Montevideo.

Coronel don Hipólito Cuadra: muerto por Urquiza, en la batalla de India Muerta; degollado.

Coronel don Victoriano Camacho: muerte natural, en su estancia del Carmelo.

Coronel D. Bernardino Báez, muerto, por colorados, en el Departamento de Soriano; había defeccionado.

Coronel don Fortunato Silva: muerto en la Sierra de Minas, por los blancos de la gente de Bernardino Olid; después de haber capitulado lo degollaron.

Coronel don Camilo la Vega: murió en su estancia, en Olimar; muerte natural.

Coronel don Calixto Centurión: degollado por los blancos, en Pando.

Coronel don José María Viñas: murió de enfermedad, en su estancia, Tacuarembó.

General don José A. Costa: muerte natural, en Montevideo.

General don Venancio Flores: asesinado por los blancos, en Montevideo.

Coronel don Felipe Santander: murió en Tacuarembó; muerte natural.

General don José A. Posolo: murió en Montevideo; muerte natural.

Coronel don Bernabé Albin: muerte natural, en Mercedes (en casa).

Coronel don Faustino López: muerto por los blancos, en la Florida.

Coronel don Manuel Díaz: murió en su estancia, en el Yi; muerte natural.

Coronel don José Amuedo: muerto por los blancos en el Departamento de Canelones.

Coronel don José Estivao: murió en la Capitanía del Puerto de Montevideo, en la revolución de Abril de 1846.

Coronel don Juan Ramos: ahogado en la Colonia, una noche en que Lucas Moreno asaltó el pueblo.

Coronel don Manuel Céspedes: muerto en la batalla de India Muerta, degollado por Urquiza.

Nómina de los jefes colorados que defeccionaron de su partido, plegándose a los blancos, y murieron, casi todos, en la guerra.

Coronel don Jaime Montoro: muerto el año 1846 en Mercedes, por el ejército del General Rivera.

General don Anacleto Medina: muerto en la batalla de Manantiales, por el ejército del General Castro.

Coronel D. José María Raña: muerto en la batalla de Cagancha, por el ejército del General Rivera, el año 1839.

Coronel don Angel Núñez: muerto por las fuerzas de la Defensa, en el Cerro de Montevideo.

Coronel D. Bernardino Báez: muerto en el Departamento de Soriano, por las fuerzas del Mayor don Benito Ubó.

Coronel don Camilo la Vega: murió en su estancia de Puntas del Olimar; muerte natural.

FIN

MIRAMONTE

**Compañía Nacional
de Carruajes = = =
POMPAS FUNEBRES Y
CARRUAJES DE PASEO**

18 DE JULIO 1664

LIBRERIA VAZQUEZ CORES

Papelería, Imprenta, Encuadernación,
Sellos de goma y metal, Chapas para puertas
Suscripción permanente a periódicos y
revistas de todo el mundo

MONTEVIDEO
Avd. 18 de Julio 887

TELÉFONO
La Uruguaya 1012

**OFICINA QUIMICA Y FARMACIA
SERRATO**

TELEFONOS

La Uruguaya 425 Cordón - Cooperativa
Av. 8 de Octubre 2299, esq. Victoria
MONTEVIDEO

**GUERRA GRANDE
DEFENSA DE MONTEVIDEO**

Memorias militares del General don
Ventura Rodríguez

Publicadas por el Dr. CARLOS TRAVIESO

Con grabados de las baterías de la línea de
vanguardia intercalados en el texto y un plano
topográfico adjunto de la ciudad de Montevideo
y sus líneas de fortificación, levantado en 1847,
de orden del Estado Mayor del Ejército.

Se vende en esta Administración a \$ 1.50 el ejemplar

Pianos

CARLOS OTT & Cía.

25 DE MAYO 509
MONTEVIDEO

Excursiones Marítimas

CON LOS RAPIDOS, LUJOSOS Y COMODOS VAPORES A TURBINA

Ciudad de Montevideo

Ciudad de Buenos Aires

SALIDA DE MONTEVIDEO:

Desde el Domingo 3 de Enero, inclusive, con el siguiente itinerario:

Todos los SABADOS a PUNTA DEL ESTE 9 hs.

» » DOMINGOS » PIRIAPOLIS 8 »

Regresando a Montevideo el mismo día a las 20 horas

PUNTA DEL ESTE

Boleto de Excursión - Único

Ida y vuelta \$ 7.00

ORO URUGUAYO

CAMA \$ 2.00 - CAMAROTE \$ 4.00

ORO URUGUAYO

SERVICIO DE BAR Y LUNCH A BORDO

ORQUESTA

PIRIAPOLIS

Boleto de Excursión - Único

Ida y vuelta \$ 4.00

ORO URUGUAYO

NOTA: — El Boleto de Excursión no da derecho al transporte de equipaje, salvo el de los pasajeros que van a quedarse en PIRIAPOLIS o PUNTA DEL ESTE, que tendrán 25 kilos libres de flete. — Se expendrán también boletos, el día de la salida, en el kiosko Cattens del Muelle A.

Informes y Pasajes: }

"LA INDUSTRIAL" (Francisco Piria) Sarandí 500. (Para Piriápolis solamente).

"Expreso Internacional", 25 de Mayo 419.

"Cambio Berro" Ituzaingó 1418, y

Compañía Uruguaya de Navegación Ltda. - Piedras 351, esq. Solís

"AL SIGNO ROJO"

FRANCISCO CAMMARANO y Cía.

Avd. 18 de Julio 853 esq. Andes

MONTEVIDEO

Sastrería, Confecciones y Artículos para hombres en general
Otoño e Invierno

Gran stock de artículos de última novedad a precios de verdadera reclame

VISITEN NUESTRAS SECCIONES:

ZAPATERIA - SOMBRERERIA - BONETERIA - Etc.

LUNES: Liquidación de saldos