

PROYECTO

DE UNA

LINEA DE VAPORES REMOLCADORES

POR EL ESTRECHO DE MAGALLANES.

¡ADELANTE!—Esta palabra eléctrica es la que ha dado la vida a nuestro siglo. El individuo, como la nación, que no la comprenden, perderán irremediablemente su posición en las filas de la civilización. No hace mucho que la conquista, la violencia y el barbarismo formaban la base de la vida de las naciones—la industria, el comercio y la comunicación rápida y espedita, son ahora los vínculos que los ligan entre sí, y que han abierto la única senda del verdadero progreso.

Como nación agricultora y comercial, Chile está interesado en que sus playas sean de fácil acceso para todo el mundo comercial; la preeminencia que hemos adquirido en el Pacífico del Sur la debemos tanto a las circunstancias desgraciadas de las Repúblicas vecinas, como a nuestros propios esfuerzos—pero el espíritu de empresa se ha despertado entre ellas. Los esfuerzos gigantescos que se están haciendo, con cooperación de las naciones más poderosas, para atraer a la vía de Panamá el cambio de los productos de ámbos hemisferios, sea por ferrocarriles, sea por la canalización de ríos y de lagunas, como en Tehuantepec, sea por cualesquiera de los muchos proyectos en parte realizados, en parte por realizarse, nos prueban que el tiempo ha llegado en que Chile tiene que empeñar todos sus recursos en la lucha para la mantención, no diremos de su preeminencia, sino aun de su indepen-

dencia comercial. Felizmente la naturaleza nos ha facilitado los medios para vencer toda oposicion. Al momento en que Chile haya comprendido la importancia de los dones que la Providencia le ha prodigado, quedarán frustrados los esfuerzos mas bien combinados de sus competidores.

La comunicacion directa entre el Atlántico y el Pacífico ha sido el problema de siglos, como lo comprueban las expediciones de los Españoles y Portugueses al Sur, de los Holandeses e Ingleses al Norte, y las empresas modernas de los Norte Americanos en el istmo.

Los buques de vela son los portadores internacionales; la única via para ellos entre el Atlántico y el Pacífico es el Cabo de Hornos, cuyos peligros y demora del pasaje han motivado todos esos proyectos en busca de una comunicacion interoceánica mas segura y espedita. La construccion del ferrocarril de Panamá ha sido perjudicial para el comercio de Chile;—y cuanto mas no lo seria la *canalizacion del istmo de Tehuantepec*, que por mas jigantesca que sea la empresa, no es irrealizable, sobre todo cuando se nota que estan interesados en su ejecucion la Inglaterra y los Estados Unidos de Norte América. Chile, en lugar de estar a la cabeza de toda la costa occidental, se veria reducido a ser el último en la cadena comercial, y sus territorios australes, Chiloé y Valdivia, quedarian aislados y fuera del contacto civilizador, que les es tan indispensable para el desarrollo de sus elementos industriales. Estudiando la posicion jeográfica de Chile, se nos presenta inmediatamente el gran canal hecho por la misma naturaleza—el Estrecho de Magallanes, como una via de comunicacion segura al parecer, y corta. Estando franco ese paso, ningun competidor podria disputarnos la delantera comercial en las costas occidentales de nuestro continente. Con esta reflexion se nos presenta la pregunta ¿porqué hasta ahora no se habrá aprovechado esta ventaja natural? La contestacion es sencilla:—el Estrecho es tortuoso, los vientos del Oeste predom-

minan, y las corrientes son tan fuertes, que un buque de vela no puede atravesar el canal sino a riesgo de mucha demora, como lo prueba la esperiencia. Al mismo tiempo el estrecho en toda su estension es tan libre de peligros que un buque de Vapor puede pasarlo en todo tiempo, de un extremo al otro, en el término de dos dias a dos dias y medio; por consiguiente un buque de vela, remolcado por un vapor, hará la travesía en el mismo tiempo, evitando todos los peligros, y sobre todo la demora del viaje por el Cabo de Hornos. Una vez establecida una comunicacion pronta y segura por el estrecho por medio de vapores Remolcadores, todas las demas empresas cesarian necesariamente, no pudiendo entrar en competencia una via *artificial* con una hecha por la misma naturaleza. El Gobierno de Chile siempre se ha manifestado dispuesto a proteger toda empresa que prometa facilitar en esta direccion nuestras comunicaciones con el Atlántico, como lo prueban la subvencion que se habia ofrecido a la línea de vapores a la hélice entre Liverpool y Chile, y las repetidas exploraciones que se han emprendido por orden suprema con respecto a la comunicacion de las lagunas y rios de la provincia de Valdivia con las aguas de la República Argentina. Por tanto no trepidamos en proponer *el establecimiento de una línea de vapores Remolcadores en el estrecho de Magallanes, bajo el protectorado, y con la subvencion correspondiente del Gobierno, como único medio de asegurar el porvenir y la preponderancia comercial de Chile en el Pacífico.*

Trataremos ahora de probar con la brevedad posible que las ventajas que resultarian de la realizacion de esta idea para el comercio en jeneral, y para Chile en particular, serian inmensas, y que ningun obstáculo de importancia se opone a su ejecucion.

El número de buques totalmente perdidos en el cabo de Hornos es insignificante, comparado con los desastres en los mares estrechos del Atlántico; pero el resultado no será tan favorable, si se calculan los gastos

crecidos y perjuicios ocasionados por el mal tiempo y lo largo de los viajes, y las averias en jeneral que sufren las embarcaciones y las mercaderias. Es, en fin, una cuestion de tiempo, y el tiempo en este caso, mas que en ningun otro, es plata.

El teniente Maury, de la marina norte-americana, uno de los marinos mas científicos y esperimentados del siglo, calcula que el viaje de un buque de vela dando la vuelta al Cabo de Hornos, desde la latitud de la entrada oriental del Estrecho, hasta la latitud de la salida occidental del mismo estrecho, ocupará un término medio de veinte y cinco dias. Admitiendo que se necesiten cinco dias para remolcar un buque por el Estrecho, lo que es mui exajerado, nos queda un ahorro neto de veinte dias. El total del tonelaje de los buques que anualmente llegan a Valparaiso por el Cabo de Hornos, es aproximativamente de ciento y veinte mil toneladas, y el valor de sus cargamentos como de diez y seis millones. Tomando el pasaje por el Estrecho en lugar del Cabo, tendremos el resultado siguiente:

120,000 toneladas, cuyo valor se calcula en \$40 por tonelada.....	4.800,000.00	
Intereses, gastos de mantencion, seguros al 50 % anual por los 20 dias		\$ 80,000.00
Valor de los cargamentos.....	16.000,000.00	
Intereses y seguros al 20 % anual, por 20 dias.....		177,776.00
		<hr/>
Saldo a favor de los dueños de los buques y cargamentos.....		\$ 257,776.00

Como los gastos de remolque por el Estrecho igualarian mas o menos a los desembolsos ordinarios del mismo buque por el término de veinte dias, el saldo indicado resultaria directamente a favor del comercio de Valparaiso solo. Si se quiere estender el cálculo a San Francisco y los demas puertos del Pacífico, tendremos un total de toneladas que doblan el Cabo del Este al Oeste de 400,000 mas o menos, y tomando por

base el valor de las importaciones a Valparaiso, nos dará el resultado siguiente:

400,000 toneladas a \$40 por tonelada.	\$16,000,000.00	
Intereses, seguros y gastos sobre esta cantidad al 50 % anual por los 20 días.....		\$266,666.00
Valor de los cargamentos.....	\$5,000,000.00	
Intereses y seguros sobre esta cantidad al 20 % anual por 20 días....		592,588.00
		<hr/>
Saldo anual a favor de los dueños de los buques y de sus cargamentos..		\$859,254.00

Si se agrega que la mayoría de los buques con cargamento de huano, de salitre o metales, navegando del Oeste al Este, también preferirían pasar por el Estrecho, a doblar el Cabo, el ahorro anual a favor del mundo comercial, que resultaría infaliblemente de la realización de nuestro proyecto, no bajaría de un millón de pesos.

Para ilustrar más prolijamente la cuestión, calculemos ahora la economía que resultaría a favor de un solo buque, de 500 toneladas, por el pasaje por el Estrecho:

Valor del buque, a \$40 por tonelada.	\$20,000.00	
Intereses, seguros y gastos sobre esta cantidad al 50 % anual, por 20 días		355.55
Sueldo y viveres a \$700 mensuales por los 20 días.....		466.66
Valor del cargamento, digamos harina a \$6 el barril.....	\$35,000.00	
Intereses y seguros sobre esta cantidad, al 20 % anual, por 20 días..		366.66
		<hr/>
		\$1166.65
Menos los gastos de remolque a 1.25 por tonelada, 500 toneladas.....		750.00
		<hr/>
Saldo a favor del buque por la vía del Estrecho.....		\$416.65

Estos datos bastarán para demostrar la importancia del proyecto en el sentido jeneral, pero bajo un punto de vista esclusivamente chileno nos llama todavía mas la atencion.

La posesion de aquella parte de Patagonia que forma la costa setentrional del Estrecho ha sido codiciada por varias otras potencias, y la República Argentina sobre todo no ha dejado de adelantar sus pretensiones a ella.

Chile ha tomado la iniciativa por haber establecido allá una Colonia, aunque en pequeña escala; pero ahora se le presenta la oportunidad de asegurarse la posesion definitiva e indisputable no solamente del estrecho, sino de toda la Patagonia austral. La construccion de varios establecimientos industriales en distintos puntos del Estrecho, de dos faros uno a cada entrada del canal, la estadía continua de cinco o seis vapores poderosos, llevando la bandera chilena, que prestarian auxilio anualmente a quinientos y mas buques de todas naciones, aseguraria a Chile una preponderancia en aquellas rejiones, que ningun rival, por poderoso que fuera, podria cuestionar, y en caso de tal tentativa, las simpatías y el apoyo de todas las naciones ilustradas protegerian los intereses de aquella, cuya liberalidad y espíritu de empresa habia conferido beneficios tan esenciales a los intereses de todas.

El elemento mas poderoso de conquista es la *colonizacion*, y la colonizacion del Estrecho de Magallanes seria la consecuencia inevitable de nuestra empresa, no obstante sus desventajas físicas. La esperiencia nos prueba, que ni un suelo feraz, ni un clima benigno son indispensables a la prosperidad de una Colonia. Tenemos un ejemplo en los estados setentrionales de la Union Norte-Americana; los cuales, con un suelo comparativamente estéril, y un clima mui variable y rigoroso, poseen una poblacion relativamente mas numerosa que los demas estados, cuya enerjía, industria

y talentos los hacen notables aun entre aquellas poblaciones adelantadas. Los productos, el clima y los recursos naturales del territorio de Magallanes han sido lucidamente detallados en varios escritos por el señor Gobernador Don Jorje Schuthe, y no cabe la menor duda, que todas las riberas del lado del Norte del estrecho se prestan al cultivo, y que una poblacion frugal e industriosa encontraria allá mas elementos de bienestar, que en muchas partes de Europa misma. De los quinientos buques que anualmente atravesarian el estrecho, la mayor parte necesitarian combustibles, agua y provisiones, abriendo ya un vasto campo de ocupacion remunerativa para una poblacion numerosa, en el cultivo de legumbres y la crianza de ganado: este último aun para esportacion. Examinemos con detencion el único artículo de *leña*. Cuatro vapores remolcadores como se necesitarian para nuestra empresa, consumirian diariamente un mínimo de 400 *cords* de leña al dia, o sean 42,800 piés cúbicos, calculando la proporcion del carbon a la leña, por la esperiencia de los vapores en el Mississippi. Un hombre práctico, acostumbrado al trabajo, podrá cortar, cuando mas, dos *cords* al dia, de modo que los cuatro remolcadores solos ya necesitarian una poblacion de cincuenta trabajadores para el solo artículo de leña. Suponiendo que la leña se pudiera conseguir puesta abordo al precio de un peso la *cuerda*, ya tenemos la cantidad de \$36,500 puesta en circulacion en las manos de trabajadores industriales, que naturalmente en tales circunstancias no vendrian sino con sus familias, formando así un foco importante de colonizacion. Otra de las consecuencias del consumo de tanta leña seria la preparacion de los terrenos para los objetos de cultivo y de agricultura, y la modificacion del clima, consiguiente al desmonte de los bosques.—Cuatro vapores remolcadores tendrian una tripulacion de 70 hombres, cuya mantencion a \$50 diarios ascenderia a \$12,775 al año, la mayor parte carne y legumbres, que aunque

de importancia secundaria, darian ocupacion a varios colonos.

Para no cansar, no hemos querido estender estos cálculos indebidamente, pero de paso observaremos, que una de las consecuencias inmediatas de nuestra empresa seria la formacion de grandes estancias para crianza de ganados, para lo cual la parte oriental del estrecho presenta facilidades iguales a las situaciones mas favorecidas, y que en poco tiempo aquellas rejiones, que ahora se miran con tanto desprecio, llegarian a ser un manantial inagotable de riqueza, surtiendo nuestros mercados con carne, cueros y grasa, productos que ahora tenemos que buscar en las provincias argentinas.

Segun los informes y las observaciones tan importantes de Don Jorje Schuthe, las minas de carbon que existen en las inmediaciones de Punta Arenas, son dificiles de acceso. No obstante esto, la calidad del carbon, siendo segun los exámenes mas prolijos, igual al mejor de Lota, y la demanda continúa que existe por el artículo, asegurarian la explotacion de esa riqueza mineral. Las plazas de Montevideo y Buenos Aires, adonde el carbon tiene un valor de 42 ps. [por tonelada, término medio, presentan un mercado seguro para cantidades considerables. Suponiendo que costase la tonelada 6 ps. en el estrecho, lo que es mas de lo que cuesta en Lota, siempre dejaria al menos un buen flete, 6 ps. por tonelada, para un viaje que no pasa de 45 dias.

Antes de concluir esta parte de nuestro memorial, tenemos que llamar la atencion a dos puntos mas de alguna importancia. Los pagos de los derechos de remolque se efectuarian o en efectivo, o en letras sobre Europa o los Estados Unidos, en todo caso estas cantidades vendrian a entrar en la circulacion del comercio de Valparaiso, aumentando considerablemente nuestras facilidades de cambio sobre aquellos puntos.

Las importaciones de Estados Unidos a Chile se en-

cuentran actualmente en las manos de un número reducido de casas, quienes, empleando sus buques propios, naturalmente no admiten indistintamente mercaderías que no sean por su cuenta. Por este motivo muchos fabricantes en Estados Unidos se encuentran en el caso de tener que abandonar el mercado de Chile, por la imposibilidad de transportar sus artículos en cantidades menores, no siendo estos de suficiente valor para justificar el fletamento especial de un buque. Mercaderías de esta clase podrían embarcarse abordo de los buques destinados a San Francisco, que ahora no pueden entrar al puerto de Valparaíso a causa de los grandes gastos que les ocasionaría la demora. Al paso que en el estrecho estas mercaderías se depositarían en una *Aduana en Punta Arenas* o para el consumo de las mismas colonias, o para su reembarque para los puertos de la costa.—Sería imposible analizar debidamente todas las ventajas directas e indirectas, que resultarían para Chile de la realización de nuestro proyecto, pero creemos haber tocado los puntos más cardinales, dejando a cada uno la amplificación de las diferentes ideas en conformidad con sus miras y su experiencia. Pasemos ahora a considerar la *practicabilidad* de nuestro proyecto.

Gracias al reconocimiento exacto y prolijo de los Capitanes Fitzroy y King, con sus mapas e instrucciones tan justas y detalladas, el pasaje por el Estrecho de Magallanes no debe presentar obstáculos de consideración para un buque de vapor, aun para los que nunca hayan atravesado dicho canal. No se conocen bajos ni peligros invisibles, encontrándose todas las peñas boyadas por el sargaso. Los vientos adversos y las corrientes no oponen obstáculos de consideración a vapores de fuerza mayor, y estas observaciones se aplican no solamente al Estrecho de Magallanes propiamente dicho, sino a toda la navegación interior. Si después de haber entrado en el estrecho por el cabo «Virgen» y atravesado hasta el cabo «Pilar», el buque

se encontrase con vientos recios del Oeste, puede seguir su viaje por el canal «Smythe», y despues por el de «Sarmiento» y de «Mesier», hasta salir al golfo de Penas, sin peligro y sin obstáculo, en agua profunda y mansa. Los detalles de las operaciones proyectadas no tendrian interés sino para un hombre práctico, pero daremos un bosquejo jeneral de ellas, para hacer conocer la estension de la empresa.

Los cálculos prolijos que se han hecho nos han probado que para establecer la empresa sobre un pié de respeto y de utilidad, tendrán que emplearse, cuando menos, cuatro remolcadores de 500 toneladas cada uno. Como estos vapores tendrán que salir para afuera en todo tiempo, serán construidos con la mayor solidez posible, y llevarán máquinas de la fuerza correspondiente. Tendremos ademas, necesariamente, que establecer un *faro* y un telégrafo en el cabo Virjen, a la entrada oriental, y otro en el cabo Pilar, a la salida occidental del Estrecho; tendremos que edificar casas de habitacion, y para depósito de víveres y de herramientas en las inmediaciones de ámbos términos de la travesia, con fraguas y fábricas para los herreros y maquinistas, indispensables para el servicio de los mismos remolcadores.

La estacion oriental se pondrá en la bahía «Possession» a las 40 millas al Oeste del cabo Virjen, punto donde abunda buena agua, y un excelente fondeadero; la estacion occidental en la entrada del canal Smythe, a las 35 millas al Este del cabo Pilar, y la residencia del administador jeneral de la línea, y de los empleados mas importantes en Punta Arenas, como punto central.

Los inmensos desembolsos que exige la plantificacion de una empresa de importancia nacional como esta, y los obstáculos poco comunes que habrá que vencer, hacen indispensable para el buen exito de ella una subvencion pecuniaria de consideracion por parte del Estado. Seria mas que un absurdo acometerla sin semejante apoyo, y si el mal éxito de una em-

presa de esta magnitud seria tan mortificante y vergonzoso para un Gobierno, como ruinoso para los empresarios, su feliz instalacion los cubriria a ámbos de gloria imperecedera, y conferiria beneficios incalculables a la nacion entera.

La esperiencia ha probado hasta la evidencia que ninguna línea de Vapores oceánicos puede subsistir sin subvencion pública, hasta que se descubra alguna modificacion extraordinaria del mecanismo, produciendo mayor velocidad con menor gasto de combustible. Los gobiernos de las grandes potencias marítimas han comprendido perfectamente esto, asignando grandes subvenciones a varias líneas de Vapores, ostensiblemente como compensacion por la conduccion de la correspondencia, pero en realidad para el fomento y la proteccion de sus intereses comerciales. El gobierno de la República ha obrado en el mismo sentido, asignando una subvencion anual de \$ 50,000 a la compañía inglesa de Vapores por la conduccion mensual del correo entre Valparaiso y los puertos del Sur.

Reclamamos para nuestro proyecto una superioridad sobre todas las demas líneas de *vapores* que simplemente cruzan el océano, visto que sus efectos benéficos son mas directos y mas positivos que los de ninguna otra línea, e influirán poderosamente sobre el desarrollo de nuevas industrias, y el fomento de las ya establecidas. Pero al mismo tiempo reclamamos con confianza la proteccion franca y liberal de los representantes de la nacion. Los empresarios de una línea de Vapores, que navegan entre dos o mas naciones civilizadas, no tienen mas gastos que la construccion de sus buques, los sueldos y las provisiones para sus empleados y tripulaciones, y los honorarios de sus agentes. Nosotros, al contrario, tendremos que principiar nuestras operaciones en un desierto, tendremos que invertir cantidades mayores en la construccion de nuestros buques, por exijirlo así los servicios extraordinarios que tendrán que prestar; nos veremos obliga-

dos a emplear grandes caudales en el transporte y la construccion en varios puntos del Estrecho de faros, casas de habitacion, bodegas, y fábricas de víveres, herramientas, y duplicados de las partes mas importantes de las máquinas; y finalmente tendremos que pagar a nuestros empleados, oficiales, tripulaciones y obreros casi el doble de lo que se paga en otras partes del mundo, por motivos que están a la vista.

Por tanto, habiendo hecho cuidadosamente los cálculos de gastos preliminares de reconocimiento, los de instalacion local, y de la construccion de buques, y de los gastos anuales de la empresa, venimos con el debido respeto a proponer al supremo gobierno la ejecucion del proyecto detallado bajo las condiciones siguientes:

1.º Que el Gobierno de la República de Chile nos garantice una subvencion anual de ciento veinte y cinco mil pesos por el término de cinco años, concluidos los cuales seguirá por otros cinco una subvencion de cien mil pesos al año, y finalmente por otros cinco años una subvencion de setenta y cinco mil pesos, concluidos los cuales la empresa no podrá contar con el apoyo directo del Gobierno.

2.º Que se nos conceda el derecho de trabajar las minas de carbon que se encontrasen en el estrecho de Magallanes, por el término de los quince años del privilegio, quedando dichas minas al fin del periodo con todas sus maquinarias y labores en beneficio del Estado.

3.º Que se conceda posesion absoluta a nosotros y a nuestros herederos de los terrenos necesarios para la construccion de las varias estaciones en distintos puntos del estrecho.

4.º Que se nos conceda el derecho de cortar leña en todo el estrecho de Magallanes y canales adyacentes y que de los terrenos beneficiados por el desmonte de los bosques la mitad sea propiedad de nosotros y de nuestros herederos, y la otra mitad del Estado.

5.º Que de la fecha de la concesion que ahora pedimos, se nos concedan 48 meses para los preparativos

necesarios. Si a la espiracion de dicho término, por nuestra parte no se hubiese inaugurado la empresa, nos conformaremos con perder todas las concesiones de subvencion o de apropiacion que se nos hubiesen hecho.

6.º La empresa se considerará consumada a la llegada del primer remolcador a Punta Arenas, al menos en cuanto al pago de la subvencion que principiará a pagarse desde aquella fecha en cuotas de \$34,250 por trimestres adelantados.

Las empresas comerciales se ligan una a otra, y las industrias se dan naturalmente la mano, asi es que estudiando con detencion las capacidades del Estrecho como via comercial, luego se nos presentan nuevas combinaciones, y un campo vasto para el desarrollo de muchas industrias.

En la costa oriental de nuestro continente existen varios puertos comerciales de grande importancia, consumidores de nuestros cereales, y productores de artículos de nuestro consumo, con los cuales estamos hasta ahora casi en entredicho. Estando los principales de estos, como son Buenos-Aires, Montevideo, Rio Janeiro y Bahía, en contacto directo con Europa y Norte-América por medio de líneas de Vapores ya establecidas, las consecuencias de ponernos en relacion directa y periódica con ellos debe saltar a la vista del mas miope.

El viaje desde Europa o Norte-América por via del estrecho ofrece tantas ventajas sobre la ruta del istmo, tanto bajo el punto de vista hijiénico, como económico, que no cabe la menor duda de que esta via seria la preferida por la mayoría de viajeros. Basta que se evitan los peligros de fiebre en las islas, y en el istmo, y la pérdida de 8 a 15 dias de residencia forzosa en Panamá. El tiempo del viaje es casi el mismo, los gastos menores, y la importancia de los puntos de arribada en el itinerario mucho mayor para los intereses Chilenos, que la de los puertos en la parte setentrional de nuestra costa. Si consideramos ademas la importancia

para el Gobierno de Chile de tener una comunicacion segura y periódica no solamente con el Sur de la República, sino con el mismo estrecho, y si se calcula, ademas de estas ventajas jenerales, la economía que se hará en el transporte de víveres, de tropa y de artesanos a la Colonia de Magallanes, se admitirá que una subvencion liberal por parte del erario seria no solamente justa, sino aun prudente. Actualmente se subvenciona la Compañía de Vapores del Pacífico con \$ 50,000 anuales para el transporte mensual del correo desde Valparaiso hasta Chiloe, una distancia de 550 millas mas o menos. Considerando que la distancia hasta Punta Arenas es como 900 millas mas, y en mares ademas tempestuosos y con vientos récios por la mayor parte del año, una subvencion de \$ 75,000 al año no parecerá exajerada para un vapor poderoso, que haga el viaje entre Valparaiso y Punta Arenas una vez al mes, tocando en Talcahuano, Valdivia, San Carlos y Puerto Montt.

Para completar la comunicacion internacional y dar un nuevo impulso a la industria y al comercio Chileno algo abatidos, proponemos por las consideraciones ya detalladas poner otro Vapor del tamaño y de la fuerza correspondiente, que hará el viaje mensual entre Punta Arenas y Montevideo, comunicando por un extremo de su itinerario con los vapores europeos, y por el otro con el Vapor mensual de la carrera de Valparaiso— para formar de esta manera el último eslabon de la cadena que nos liga con el mundo entero. La subvencion necesaria para la mantencion de esta línea seria \$50,000 anuales. Estas subvenciones se estipulan por el término de diez años, a contar desde los 18 meses despues de la fecha de la concesion y serán pagaderas en cuotas por trimestres adelantados, principiando desde la llegada de los respectivos Vapores al puerto de Punta Arenas.

En resumen, pasaremos en revista las propuestas que acabamos de hacer, las cuales pueden considerarse

como la base del porvenir de Chile, y son de importancia vital para la nacion entera.

Para la empresa de Remolcadores en el estrecho pedimos \$125,000 de subvencion anual. Pero como hemos esplicado, la mayor parte de esta subvencion se distribuirá entre varias industrias nuevas en aquel territorio, contribuyendo poderosamente a la colonizacion de lo que es ahora un desierto inútil. Para las líneas de Vapores entre Valparaiso y Punta Arenas pedimos \$75,000; entre Punta Arenas y Montevideo \$50,000, o sea para ambas \$125,000 al año, formando un total de \$250,000 de subvenciones anuales. Pero cualquiera que se tome la pena de estudiar la importancia de este vasto proyecto con atencion, y lo analice en sus varias e infinitas ramificaciones, dirá que la República de Chile nunca ha empleado los caudales públicos con mayor provecho, ni con un objeto que mas merezca la aprobacion de todo hombre pensador.

Valparaiso, Mayo 25 de 1858.

Miguel José Santa-Maria.

Wm. F. Nye.

A. Ried.

Por sí, y a nombre de una Sociedad anónima.