

ULTIMAS FECHAS EN VALPARAISO.

Table with columns for EUROPA and AMERICA, listing various countries and their arrival dates.

EL MERCURIO.

VALPARAISO, 2 DE MAYO DE 1860.

INTERESES AMERICANOS.

La casualidad ha traído a nuestras manos una hoja suelta impresa en la capital, y que suponemos haya circulado entre el alto comercio de Valparaíso, destinada a promover una sociedad anónima para llevar a cabo el establecimiento y apertura de vias de comunicación que pongan en contacto con el mar Atlántico los ricos territorios que forman la región oriental de la república de Bolivia...

Invitaciones.

Cuando una verdad reconocida en Bolivia, que el porvenir de esa república depende esencialmente de la navegación de sus diferentes y caudalosos rios;

Habiéndose despertado el interés público en las recientes exploraciones del capitán Page en las aguas del Alto-Paraguay, que han venido a comprobar una vez mas la posibilidad de la navegación por esa parte y la facilidad de realizarla donde llegos;

Hemos acordado los infrascriptos hacer una invitación al objeto de formar una sociedad anónima que tome a su cargo la apertura de las relaciones comerciales de Bolivia por la boca del Paraguay, y la explotación de las exuberantes riberas del Oriente de esa república. Con tal propósito nos permitimos hacer las siguientes indicaciones, que podrían servir de bases de la asociación, si la junta de accionistas tuviere a bien acordarlas.

OBJETO DE LA SOCIEDAD.

- 1.º La apertura de caminos que conduzcan a las márgenes del rio Paraguay.
2.º La construcción de una línea de fortines para la seguridad de esos caminos.
3.º El establecimiento de arrias o rodados.
4.º La formación de uno o mas puertos en las márgenes del rio Paraguay, ya sea en la Bahía Negra, o en otro punto.
5.º Un arreglo con las líneas de vapor del Plata para que toquen periódicamente en el puerto que se habilitare.
6.º El establecimiento oportuno de pequeños vapores en las aguas del Rio-Grande.
7.º Finalmente, cuando sea preciso para que las relaciones comerciales de Bolivia se desarrollen por la via del Paraguay.

CAPITAL.

Al fijar la junta el capital social, conven-

Al fijar la junta el capital social, conven-
dría que lo dividiese en pequeñas acciones, hasta de cien pesos; de este modo la jeneralidad de los ciudadanos podría tomar parte en la asociación, sin perjuicio de que los que quieran colocar fuertes cantidades puedan hacerlo fácilmente con solo tomar un número considerable de acciones.

Segun todos los cálculos y los estudios que se han hecho, bastaria que la sociedad iniciase sus trabajos con un capital de cien mil pesos, porque una vez abierta siquiera una sonda, se explotarian ya varios productos que harian frente a los gastos ulteriores.

A SOCIETAS.

Para tomar parte en la sociedad se pasará un escrito a algunos de los señores:

- FRANCISCO REYES ORTIZ, residente en la Paz.
FRANCISCO SANTIVÁLEZ, en Cochabamba.
PEDRO NOLASCO COSTAS, en Potosí.
JOAQUÍN HERRERO, en Sucre.
JUAN ANTONIO GUTIÉRREZ, en Santa Cruz.
NARCISO LA-RIVA, en Oruro.
MATO ARAOZ, en Tarija.

Los agentes de los departamentos se dirigirán oportunamente al de la capital, avisándole las inscripciones que hubiesen obtenido, a fin de que este último pueda convocar la reunion de la sociedad, si se hubiere llenado el número suficiente.

El valor de las acciones se entregará en esta forma: un diez por ciento a la inauguración de la sociedad, y el resto del modo que se acordare en los Estatutos por la junta de accionistas.

JUNTA DE ACCIONISTAS.

El seis de agosto venidero tendrá lugar la instalación de la sociedad en la capital Sucre. Los accionistas podrán concurrir por medio de apoderado.

Bastará que haya inscritas 500 acciones, para que la sociedad pueda insufragarse y de liberar.

La junta de accionistas acordará los estatutos de la sociedad.

La sociedad, para facilitar la realización de sus designios, solicitará del Gobierno de Bolivia...

Una adjudicación de terrenos baldios en las márgenes del Paraguay, o a lo largo del camino que se abriere.

El derecho de percibir por veinte años un cinco por ciento sobre las mercaderías extranjeras que se importen por la nueva línea.

El compromiso de no imponer sobre esas mercaderías (por el mismo tiempo de veinte años) ningun gravamen fiscal ni municipal que exceda de un cinco por ciento, como se verificó en la adjudicación al Sr. Olden.

La autorización para cobrar un moderado peaje.

Es de esperar de la ilustración y patriotismo del Gobierno de Bolivia que no tendrá dificultad en prestar esta cooperación y cualquier otra que fuese necesaria para la ejecución de la empresa.

Los infrascriptos no prolongarán esta invitación, manifestando detalladamente las grandes ventajas que la nación entera reportaría de la realización de este pensamiento.

Quedaran abiertas directamente sus relaciones con la Europa al través de sus mas fértiles y ricas posesiones.

No colonizarían sus vastas soledades con emigrantes que encontrarían facilidad para establecerse prontos y seguros medios de prosperidad.

Se desarrollaría poderosamente la industria con la importación de máquinas y toda clase de instrumentos.

El comercio se alimentaría con los valiosos retornos que ofrecen las riquezas del Oriente. Cambiaría en un momento la suerte de Bolivia.

Los empresarios sacarían injentes provechos de la adquisición de terrenos vírgenes y terrenos a las márgenes de rios navegables; terrenos que producen espontáneamente el algodón, la cañavilla, el cacao, el café, el añil, todas las mas esquisitas producciones de los trópicos.

Explotarian además metales preciosos, y la exportación de carnes saladas, cacao, azúcar,

etc., etc., ofreceria artículos de suma importancia al comercio.

Y vendría a aumentar las ventajas del negocio el derecho sobre mercaderías, cuya importación a las plazas del Sud se calculan hoy mismo en cerca de dos millones, fuera de lo mucho que produciría el porteo de ellas y el derecho de peaje.

Tan grande y fecundo es el proyecto para el que tenemos la honra de hacer esta invitación; no hai boliviano que no comprenda así los intereses de su patria, y basta para ello una mirada sobre el mapa y hojear ligeramente cualquiera de las publicaciones relativas, desde los jesuitas y Azara y Haenke hasta el Sr. Favre.

Y ese proyecto es tan fácil y posible que bastará un ligero esfuerzo de patriotismo.

Valparaíso, 17 de abril de 1860. — Pascual Soruco. — José María Santiváñez. — Javier Gumucio. — Mariano Reyes Cordona. — José Vicente Dorado.

FERRO-CARRIL TRASANDINO.

Como una prueba del interés que ha despertado en todas partes el gigantesco proyecto de franquear el paso de los Andes por medio del vapor aplicado a los caminos, podemos citar hoy la carta que registramos a continuación escrita desde Valdivia por un antiguo colaborador del Mercurio: ella tiene por objeto insinuar al Sr. Wheelwright que no solo por la cordillera de Copiapó sino tambien por frente del asiento de la antigua Villarica (en Valdivia) el paso de la cordillera es factible y las nieves jamas logran interceptarlo. Una de las grandes dificultades del proyecto Wheelwright está ya pues salvado, y el pensamiento de cruzar las montañas andinas no tendrá que encollar en el fantasma aterrador de las nieves del invierno. Tal descubrimiento es providencial, y viene a facilitar grandemente la ejecución de esa obra portentosa que debo cambiar la faz de nuestras relaciones con Europa y dar nueva vida a los pueblos del Rio de la Plata, mejorando inmensamente las condiciones actuales del comercio y de la industria de Chile.

Hé aquí la carta a que hacemos referencia: Sres. Redactores del Mercurio:

Valdivia, abril 24 de 1860.

Mui señores míos:

Con sumo interés he leído los varios artículos que en el apreciable diario de Vdes. se han dedicado al grandioso proyecto del Sr. Wheelwright de construir un ferro-carril al través de los Andes, que una el Atlántico con el Pacífico.

Ya que hai alguna probabilidad de que llegue a realizarse esta gigantesca empresa, que abrirá para Chile un porvenir maravilloso, no puedo menos de dirijirme a Vdes., que siempre con incansable celo han trabajado por el progreso y bien de este hermoso país, para emplearles adviertan al insigne caballero que inició aquel colosal pensamiento y al ilustrado público que con tan decidido interés y entusiasmo lo ha acojido: que no puede caber la menor duda de que en toda la América meridional no hai paso mas cómodo, corto y bajo y que aun en invierno no se cierra por la nieve de la gran cordillera de los Andes, que en estas latitudes, enfrente del asiento de la antigua Villarica.

Cuando hace como cinco años se trataba del mismo proyecto, tuve el honor de presentar a S. E. el Sr. Presidente de la república un informe sobre las ventajas que ofrecía aquella localidad, el cual ha sido publicado en el Araucano de 4 de agosto de 1855 (núm 1,828). A los datos que recopilé en aquel escrito, he juntado posteriormente algunos otros que los confirman, y si como me figuro el asunto llama el interés de Vdes., tendré gran placer en comunicarle por el próximo vapor mas deta-

comunicarle por el próximo vapor mas detalles, ya que por la pronta salida del buque que lleva estas líneas no me es posible hacerlo ahora.

Aprovecho la oportunidad para manifestar a Vdes. los sentimientos de aprecio con que me suscribo de Vdes., Sres. Redactores, S. S. Q. S. M. R.

Guillermo Frick.

ESTRECHO DE MAGALLANES.

Se nos pide la publicación del siguiente artículo que contiene algunas notificaciones que suponemos sean de interés para los navegantes; su autor lo ha creído así a lo menos segun lo expresa en su carta de remisión.

Observaciones al Derrotero Topográfico.

En el número 433 del Comercio hemos visto inserta la primera parte de un «Derrotero Topográfico del Estrecho de Magallanes o sea Guía del marino.» Mucho nos hemos alegrado al ver, por fin, un trabajo de esta naturaleza que tanto necesitamos, no solamente los de la marina nacional, sino tambien los navegantes extranjeros, que con frecuencia hacen uso de ese estrecho para dirijir sus derrotas de un mar a otro.

El trabajo de que nos ocupamos llenaría el objeto que el autor se ha propuesto, pero repasándolo con el interés que naturalmente inspira toda iniciativa, y con alguna detención, hemos tenido que notar la precipitación con que se ha hecho: y no podia ser de otra manera desde que su autor habrá tenido que hurtar algunos ratos a sus trabajos, y por cierto que un derrotero del Estrecho requiere una dedicación especial, tiempo y paciencia. No nos proponemos criticar, porque no somos peritos en la materia, y si solamente hacer algunas observaciones que el autor no tomará a mal, y que redundarán, segun nuestro humilde entender, en beneficio de los marinos, para quienes es dedicado este derrotero, indicaciones que evitarán el conflicto en que pueda encontrarse el que desea hacer uso de él.

En primer lugar, nos ha parecido poco adecuado el calificativo de topográfico que dá a su derrotero, siendo que la topografía, se entiende no es el estudio que se hace sobre las aguas.

Dice el autor en su primer párrafo: «El Cabo Virjenes,» roca escarpada de cerca de 300 pies de elevación, en lat. 52º 18' 35" S. y lonj. 68º 16' 55" O., es la extremidad S. de la costa Patagónica, y la entrada N. del Estrecho de Magallanes. Este cabo tiene un arrecife que se estiende hasta media milla de él.

Creeríamos mas clara y marínamente explicado el párrafo citado, así: El cabo Virjenes, roca escarpada de 300 pies (o los que tenga) de elevación, situado en la lat. 52º 18' 35" S. y lonj. 68º 16' 15" O.; y el cabo del Espíritu Santo en la lat. 53º 20' 0" S. y lonj. 68º 26' 02" O. del meridiano de Greenwich, forman la entrada N. del Estrecho de Magallanes. El cabo Virjenes tiene un arrecife que se estiende hasta media milla de él.

De este modo, se sabrá que la longitud es tomada desde el meridiano de Greenwich, y al mismo tiempo se determina perfectamente la entrada del Estrecho, que no puede formarla uno, sino dos cabos.

Continúa: «La Adventure pasó a milla y media, sondando en ocho brazas, fondo de piedra, y siguiendo hacia el S., atravesó por sobre un banco de cascajo. Sondando por lo regular en siete brazas, hasta que la punta Dungeness demoraba S. O. ½ O. mag. en la pleamar. Aunque este banco se estiende mas hacia el S. y V., se cree que termina como cinco millas de la estremidad Dungeness.» Esto está bien: solo falta que nos diga el autor, a qué rumbo demoraba la punta Dungeness en la baja mar?

En otra parte leemos: «Tres millas al O. de cabo Gracia, extremo occidental de la parte O. de la Segunda Angostura, está la bahía Oazi con buen fondo para buques pequeños. La entrada tiene cerca de dos millas de largo y muy angosta para buques grandes, al menos que el tiempo sea muy bueno, en cuyo

caso... que... los l... E... p... mos... Tres... h... com... enu... pue... no... y... des... con... El... m... m... cl... dur... I... ha... tien... N. l... to... a... mar... E... hon... es... a... prot... esta... con... f... que... E... hon... no... gar... mo... omi... mal... dob... m... pro... sig... ac... car... que... res... cost... tal... j... con... el... lleg... so... tres... situ... que... r... vie... en... pur... sop... que... do... tiv... In... per... qu... pu... pe... e... cu... to... pe... tic...