

den depositarlos en Salina Cruz para la parte Sur, en Minatitlan para la parte Norte, y llegar hasta el Jaltepec para la parte central.

El costo general de la vía se ha presupuestado de la manera siguiente:

Camino carretero auxiliar.	\$ 90,000 00
Terraplenes, puentes, &c.,	
preparacion de la vía...	5,200,000 00
Superestructura	1,500,000 00
Servicio de ingenieros y superintendencia.....	500,000 00
Material	400,000 00
Almacenes en Jaltepec, Salina Cruz y Minatitlan..	400,000 00
Total.....	8,090,000 00

Para un camino de la importancia y porvenir del de Tehuantepec, este costo es á la verdad pequeño, y mas cuando se considera el corto tiempo que el capital empleado tiene que estar sin producir; pues activando los trabajos, se podrá con facilidad explotar la vía dos años despues de comenzada la construccion. Llama la atencion, cómo una empresa que presenta tantas ventajas reales ha quedado hasta aquí en proyecto, cuando los capitales encontrarían en este negocio todas las seguridades deseables.

La importancia de la comunicacion interoceánica, ha sido conocida desde hace tres siglos, y hoy ha quedado fuera de duda, con los inmensos resultados obtenidos por el camino de fierro de Panamá, que por induccion han llevado á los especuladores de la América del Norte á ejecutar la obra inmensa del ferrocarril del Pacífico.

Restaria saber si el camino de fierro de Tehuantepec podría sostener la competencia bajo el punto de vista comercial con las dos vías ántes citadas; y para resolver esta cues-

tion, basta tener á la vista los datos del informe del general Meing sobre el ferrocarril de Nueva-York á San Francisco, y los del ingeniero Henry Stukle.

El comercio siempre busca la disminucion de las distancias y la consiguiente baja de precios, por lo que se debe hacer la comparacion bajo este punto de vista.

Para las relaciones comerciales de la parte oriental con la occidental de los Estados-Unidos, compararé las distancias de Nueva-York á San Francisco, pasando por Panamá y Tehuantepec, segun la memoria del capitán T. J. Cram.

	Millas.	Dias.
De Nueva-York á Colon, (Aspinwall)	2,392	en 8
De Aspinwall á Panamá (camino de fierro).....	51	„ 1
De Panamá á San Francisco	3,775	„ 13
Total vía de Panamá..	6,218	„ 22

	Millas-inglesas.	Dias.
De Nueva-York á Minatitlan.....	2,275	en 8
De Minatitlan á Salina Cruz.....	167	„ 1
De Salina Cruz á San Francisco	2,300	„ 8
	4,742	„ 17

Vía Panamá.....	6,218	en 22
Vía Tehuantepec...	4,742	„ 17
Diferencia.....	1,476	„ 05

Segun las distancias que marca el departamento de navegacion del ministerio de ma-

rina de los Estados-Unidos, si se adopta para ir á Minatitlan la vía de Fernandina en la Florida, resulta:

	Millas.	Dias.
De New-York á Fernandina.....	969	en 3½
De Fernandina á Cedar Key (camino de fierro)..	154	„ 1
De Cedar Key á Minatitlan.....	1,037	„ 3½
Total.....	2,160	„ 8
Vía Panamá.....	6,218	„ 22
Vía Tehuantepec por Fernandina.....	4,627	„ 16
Diferencia.....	1,591	„ 06

Son mayores las ventajas que resultan para la parte Sur de los Estados-Unidos, á saber:

	Millas.	Dias.
De New-Orleans á Minatitlan.....	918	en 3
De Minatitlan á Salina Cruz	167	„ 1
De Salina Cruz á San Francisco	2,300	„ 8
Total.....	3,385	„ 12
Vía Panamá, el mismo trayecto.....	5,718	en 22
Diferencia á favor de Tehuantepec.....	2,333	„ 10

En las relaciones comerciales de Europa en la parte occidental de los Estados-Unidos, también resultan ventajas con el camino de fierro de que se trata. En efecto,

	Millas.
De Francia á San Francisco, vía Panamá	8,607
De idem á idem, vía Tehuantepec..	7,475
Diferencia.....	1,132

Por estas comparaciones se comprende que el nuevo camino presenta grandes ventajas por la economía de tiempo que resulta, así como de los gastos consiguientes á esa disminucion, por lo que se encontrará en circunstancias favorables para sostener la competencia.

En cuanto al camino de fierro de Nueva-York á San Francisco, que tanto ha llamado la atencion en los últimos tiempos por las inmensas dificultades que se han tenido que vencer en esta obra gigantesca, tiene por su misma extension que ser inferior, comercialmente hablando, al camino de Tehuantepec.

La línea del Pacífico tiene de longitud 5,396 kilómetros:

	Millas.
De Nueva-York á Chicago (Illinois).	911
De Chicago á Omaha (Nebraska)...	491
De Omaha á Bryan.....	858
De Bryan á Ogden (Utah)....	233
De Ogden á Elko (Nevada).....	278
De Elko á Sacramento (California).	465
De Sacramento á San Francisco...	117
Total, 5396 kilómetros...	3,353

Bajo el punto de vista de la rapidez, el camino de San Francisco presenta ventajas sobre los istmos, sobre todo, para las poblaciones del Norte de los Estados-Unidos, y estas ventajas van disminuyendo á medida que estén mas al Sur. En el trayecto de Nueva-York á San Francisco, se obtiene una

economía de doce días por la vía del Pacífico sobre la de Panamá, economía que se reducirá á seis por el de Tehuantepec.

Pero no es bajo este punto de vista como resulta la inferioridad comercial del camino del Pacífico. Existe en el comercio como un principio evidente, que la vía de agua es siempre preferible para el transporte á las vías de tierra, sobre todo, á grandes distancias.

En efecto: la compañía del ferrocarril del Pacífico habia calculado que tendria que cobrarse en el transporte de mercancías cerca de dos centavos por tonelada; pero segun las cuentas de 1868, ha cobrado en realidad á razon de 10½ centavos por tonelada.

Sin embargo, haciendo el cálculo mas bajo, porque las tarifas irán disminuyendo á medida que se regularice el servicio y se sistemen los gastos, considerando como precio medio 3 centavos por tonelada hasta Omaha y 10½ á San Francisco, por estar este tramo lleno de dificultades que hacen mas costosa su explotacion, resulta:

De Nueva-York á	
Omaha.....	\$ 43 95 por tonelada.
De Omaha á San	
Francisco.....	199 00

242 95 papel: 179 25 en cro.

Estos datos están tomados del informe del general Meing.

La tarifa de Panamá es de \$140 por tonelada: resulta, pues, á favor de esta última, una diferencia de \$39 25 centavos.

Del Havre á Nueva-York.....\$ 5 00

De Nueva-York á San Francisco. 179 25

\$ 184 25

Para el comercio de Europa:

De Saint-Nazaire á San Francisco,	
por Panamá.....	\$ 72 00
Del Havre á Hong-Kong, camino	
del Pacífico.....	204 25
De Saint-Nazaire á Hong-Kong,	
vía Panamá.....	105 00

Por estos datos se comprende que la vía de agua es muy superior, porque la diferencia en las tarifas es de tal manera importante, que la preferencia no es dudosa para el comercio.

Debe tenerse presente que la compañía de Panamá goza de un verdadero monopolio; y por consiguiente, que sus tarifas son todavía muy elevadas, por lo que las ventajas expuestas anteriormente tienen que ser mayores cuando exista la competencia entre las vías de Panamá y Tehuantepec.

Reasumiendo: la vía de Panamá es superior comercialmente á la vía del Pacífico, porque proporciona una rebaja importantísima en los gastos de transporte, y el camino de Tehuantepec superior al de Panamá, porque con él resulta un viaje mas corto y tambien una rebaja en los precios.

Con estas circunstancias tan ventajosas, debe creerse que la realizacion de la obra de Tehuantepec tendrá que ser un hecho consumado, del que no podrá ménos de felicitarse la República.

Como resultado de mi comision, he expuesto á vd. las anteriores consideraciones. En ellas me fundé para opinar, en mi oficio de 1º del presente, que debia aprobarse el trazo adoptado por la compañía.

Sírvase vd., C. ministro, aceptar las seguridades de mi muy respetuosa consideracion.

Independencia y libertad. México, Julio 20 de 1870.—Eduardo de Garay.

HISTORIA CONTEMPORANEA.

EL 15 Y EL 16 DE SETIEMBRE.

Las fiestas cívicas son un lazo de laureles que une las generaciones pasadas á la presente. Instituidas desde los primeros tiempos, han tenido siempre por cardinal objeto poner de bulto ante los ojos de los ciudadanos, los mas heróicos y gloriosos hechos de sus mayores, para despertar el espíritu público, alentar el patriotismo, encender el deseo de imitar las grandes acciones, y promover, por tan bellos y nobles medios, el engrandecimiento de la patria. Entre nuestras fiestas nacionales, ninguna es mayor, por cierto, que la que al presente celebramos. Ella nos recuerda el glorioso principio de nuestra emancipacion política, y nos presenta el ejemplo mas insigne del mas acendrado patriotismo y de la determinacion mas heróica. Un venerable anciano sacrifica en aras de la patria su preciosísima vida, sin mas esperanza que la de iniciar un movimiento regenerador, dejando á brazos mas robustos y á guerreros mas afortunados, el cuidado de llevarlo á una feliz conclusión. Él bien sabia que no le era concedido ver el fin de la revolucion que iniciaba: pero sabia tambien que sin un espíritu fuerte que se atreviera á proclamarla por primera vez, jamas se verifi-

caria: su virtud heróica no le permitió de jar pasar una ocasion favorable: se decidió al sacrificio con la firme conviccion de que á su voz se levantarían por millares los patriotas, y que el suelo de Anáhuac, fertilizado con su sangre, haría brotar por centenares los héroes que habian de realizar el grandioso pensamiento que lo animaba; que no era otro sino dar á su querida patria la independenciam y con ella la libertad.

No se engañó el ilustre anciano, y dejando el incensario, empuñó el acero, se lanzó como un rayo á los combates, infundió su espíritu y su fé á la portentosa multitud que lo seguía, y brilló como un meteoro resplandeciente, para sucumbir al cabo de medio año á una de las mas negras traiciones. Pequeño fué, por cierto, el tiempo de su vida militar; pero le fué mas que bastante para formular su pensamiento, para crear una generacion nueva, y para darle jefes que, heredando su valor, su patriotismo y su heroicidad, marcharan por el camino que les indicó.

Bien conocida es la historia de la desastrosa guerra que siguió al glorioso alzamiento del pueblo de Dolores. Muchos