

hicieron presente que el asunto no se había debatido suficientemente, y que la mayoría de los miembros no eran competentes para decidir las cuestiones técnicas tan difíciles como las que se versaban en este problema. Entre los que se abstuyeron de votar, se comprenden el Almirante Ammen y el Sr. D. Aniceto Menocal, delegados de los Estados Unidos; el Sr. D. Manuel M. de Peralta, delegado de Costa Rica y actualmente Ministro de ese país en Washington; el Sr. Ordóñez, delegado de Colombia, y otros. M. La Valley, distinguido ingeniero francés que construyó el canal de Suez, y amigo personal de M. de Lesseps, tampoco votó en favor de Panamá.

Después de tantos esfuerzos fracasados, el ferrocarril de Tehuantepec está ya, al fin, casi completo, y México ofrece á los intereses comerciales del mundo el resultado de los trabajos, sacrificios y gastos hechos en tan largo período.

Son grandes las ventajas que ofrece la vía interoceánica por Tehuantepec, en comparación con la vía de Panamá, tanto bajo el aspecto geográfico, como bajo el comercial. Un mapa que contenga las dos vías demostrará de una manera general las ventajas geográficas de la de Tehuantepec para el comercio entre las costas de los Estados Unidos, aun respecto de la Europa occidental. El Almirante Schufeldt, de la Marina de los Estados Unidos, expresó con vigor las ventajas comerciales de Tehuantepec, en el informe oficial que rindió en 1871, en el que dijo: "Cada istmo aumenta en importancia en proporción de su proximidad al centro de los centros comerciales americanos (Estados Unidos)."

Siendo todas las otras condiciones iguales, la vía que presente las mayores ventajas, será la que esté *más cerca de lo que puede considerarse como la línea del comercio del mundo*, que puede marcarse en el globo entre Hong-Kong y Yokohama en la costa asiática, á través del océano Pacífico, pasando por San Francisco, á través de los Estados Unidos hasta Nueva York, y á través del Atlántico hasta Liverpool ó el Havre. De todas las vías interoceánicas, la de Tehuantepec es la que está más cerca de esta línea. En línea recta, la distancia entre Tehuantepec y Panamá es de 1,200 millas ó casi la misma que hay entre Nueva York y Nueva Orleans.

Al examinar una esfera se encuentra que la travesía más corta de un buque de vela ó vapor entre el Asia oriental y cualquier punto de la costa del Pacífico en los istmos americanos pasa en inmediata proximidad á la costa de Tehuantepec; efectivamente, el círculo mínimo más corto de Panamá á Hong-Kong pasará por Tehuantepec al Este de San Francisco, y casi hasta las islas Aleucianas. Aun la vía más corta de Panamá á las islas de Hawaii pasará inmediata á Tehuantepec. Se comprende desde luego, por lo mismo, que se necesitaría casi el doble de la distancia mencionada para cruzar el istmo de Panamá, especialmente para el tráfico del Océano Pacífico con los puertos del Golfo. En una escala menor, la distancia por la vía de Panamá á todos los puertos de los Estados Unidos y de la Europa occidental en el Atlántico, resultaría considerablemente disminuída por Tehuantepec.

La tabla siguiente formada de datos compilados en

la Oficina Hidrográfica de la Sección de Navegación del Departamento de Marina de los Estados Unidos de América, demuestra la distancia entre los puertos comerciales del mundo, por los tres istmos americanos, calculada en millas inglesas.

PUNTOS TERMINALES.	Vía del ferrocarril de Tehuantepec.	Vía del canal de Nicaragua.	Vía del ferrocarril de Panamá.
Nueva York á San Francisco.....	4,925	5,651	6,107
Nueva York á la Sonda Puget.....	5,647	6,524	6,855
Nueva York á Sitka.....	6,347	7,113	7,555
Nueva York al Estrecho de Behring	7,788	8,524	9,101
Nueva York á Acapulco.....	2,722	3,507	3,988
Nueva York á Mazatlán.....	3,476	4,232	4,675
Nueva York á Hong-Kong.....	11,597	12,313	12,645
Nueva York á Yokohama.....	9,984	10,626	11,211
Nueva York á Melbourne.....	11,068	11,357	11,471
Nueva York á Auckland.....	9,345	9,745	9,813
Nueva York á Honolulu.....	6,566	7,390	7,705
Nueva York al Callao.....	4,661	4,312	3,873
Nueva York á Guayaquil.....	4,141	3,774	3,303
Nueva York á Valparaiso.....	6,370	5,774	5,337
Nueva Orleans á San Francisco.....	3,561	4,776	5,415
Nueva Orleans á Acapulco.....	1,454	2,681	3,296
Nueva Orleans á Mazatlán.....	2,027	3,357	3,983
Nueva Orleans al Callao.....	3,393	3,436	3,181
Nueva Orleans á Valparaiso.....	5,040	4,899	4,644
Liverpool á San Francisco.....	8,274	8,783	9,071
Liverpool á Acapulco.....	6,076	6,639	6,952
Liverpool á Mazatlán.....	6,714	7,364	7,640
Liverpool á Auckland.....	12,584	12,877	12,777
Liverpool á Guayaquil.....	7,379	6,848	6,267
Liverpool al Callao.....	7,899	7,444	6,837
Liverpool á Valparaiso.....	9,356	8,906	8,301
Liverpool á Honolulu.....	9,805	10,522	10,670
Liverpool á Yokohama.....	13,223	13,758	14,175
Liverpool á Melbourne.....	14,113	14,499	14,435

Si se hace una comparación de diez y seis de las principales rutas del comercio entre el Oriente y el Occidente, resultará un ahorro total de más de 125,000 millas por la vía de Tehuantepec.

Se verá además que la cuestión de distancias comparativas afecta también en un grado muy importante á todo el interior de los Estados Unidos, especialmente al valle del Mississippi. Apenas hay cosa de 810 millas de la boca del río Mississippi al extremo oriental del ferrocarril de Tehuantepec.

La distancia total por ferrocarril y agua de Chicago al Océano Pacífico por la vía de Tehuantepec es solamente de 1,875 millas.

Las condiciones náuticas para los buques de vela son mucho más favorables en Tehuantepec que en Panamá. Los navegantes evitan siempre, cuando esto es posible, la región de las calmas en ambos lados del istmo de Panamá. Estas calmas se extienden á bastante distancia en el Océano Pacífico á la altura de Panamá. Me fundo al asegurar esto en datos del Teniente Maury y del Capitán Bent, reconocidos peritos náuticos.

Esta ventaja puede ser considerada por algunos como de poca importancia, con motivo de que se cree que los buques de vapor están sustituyendo rápidamente á los de vela; pero por lo que hace á los Estados Unidos son y serán por mucho tiempo muy importantes las ventajas de buenas condiciones náuticas, porque el tonelaje de sus buques de vela excede con mucho al de los buques de vapor. De lo expuesto aparece que establecida la ruta interoceánica por Tehuantepec, ligará por el mejor lugar posible las costas orientales y occidentales de los Estados Unidos y México, y desarrollará un tráfico costanero de gran magnitud y de vasta importancia para los dos países.

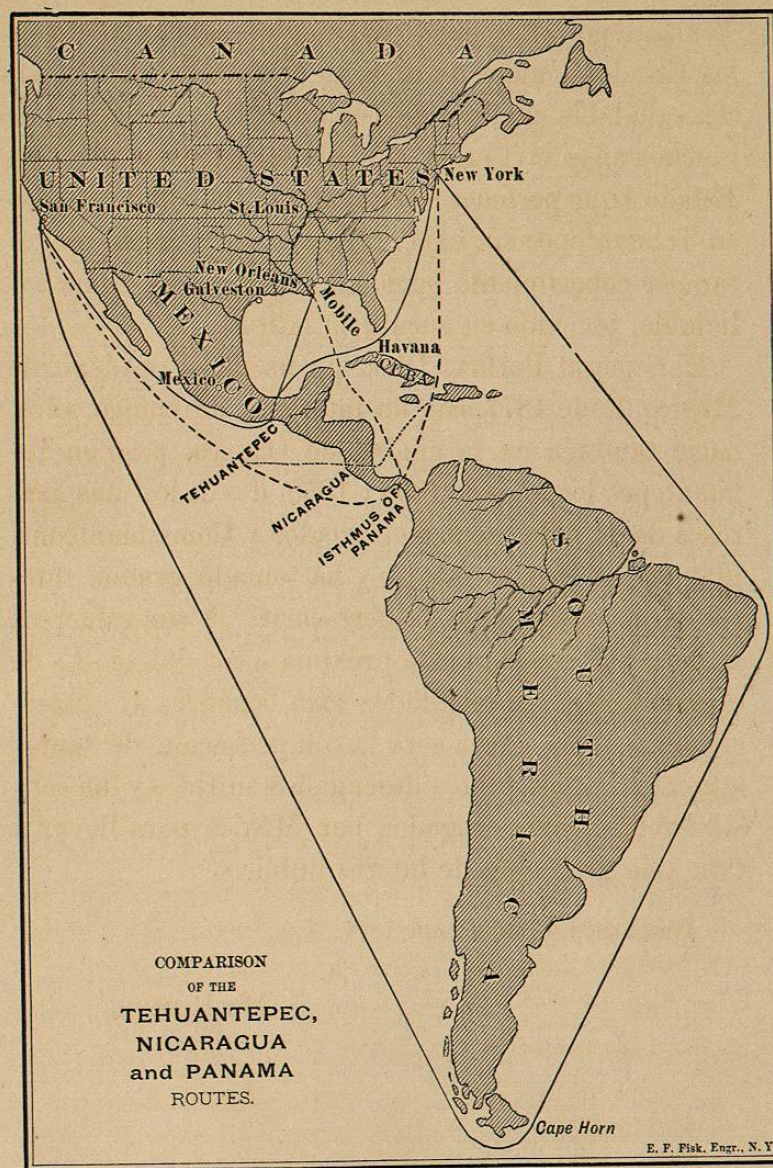
Las condiciones climáticas son muy favorables en

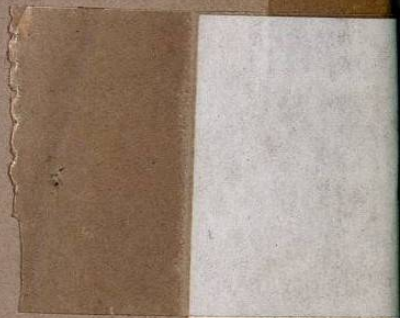
Tehuantepec. Los vientos reinantes del Nordeste de los Estados Unidos que cruzan el Golfo de México hacen saludable el clima de Tehuantepec. Yo nací y por muchos años viví en la ciudad de Oaxaca, capital del Estado á que pertenece Tehuantepec, he estado de paso en Tehuantepec sin haber vivido allí, y puedo asegurar por conocimiento personal que tiene un clima saludable, teniendo en cuenta su latitud.

El General Porfirio Díaz, que ha sido Presidente de México desde 1877, con un intervalo de cuatro años, nació también en la ciudad de Oaxaca, pasó en Tehuantepec los años de 1858 y 1859, dos de los más azarosos de su vida, como Gobernador y Comandante militar de ese Departamento, y ha tomado grande interés en la construcción del ferrocarril. A sus esfuerzos se debe que esa obra esté próxima á concluirse. Es de esperarse que sus resultados sean benéficos al comercio del mundo, y ésta será la compensación de tantos esfuerzos hechos, tantos desengaños sufridos y tan considerables gastos erogados por México para llevar á cabo esta gran obra de interés público.

Washington, Febrero 24 de 1894.

M. ROMERO.





3